

Relatório & CONTAS 2020



ÍNDICE

Mensagem do Conselho de Administração	7
Nota de abertura	11
1. Apresentação e enquadramento	17
1.1. Síntese histórica	18
1.2. Missão, visão e valores	20
1.3. Universo de empresas carris	24
2. Indicadores relevantes	27
3. Estrutura organizacional	39
4. Atividade	43
4.1. Exploração operacional	44
4.2. Qualidade do serviço	46
4.3. Atividade comercial	50
4.4. Segurança de exploração (safety)	62
4.5. Frota de serviço público	64
4.6. Infraestruturas de tração elétrica	66
4.7. Museu da carris	68
5. Recursos humanos	70
5.1. Evolução do efetivo	74
5.2. Política salarial	74
5.3. Formação	74
5.4. Indicadores de prestação do trabalho	76
6. Análise económica e financeira	85
6.1. Conjuntura económica 2020	86
6.2. Estrutura Patrimonial	87
6.3. Investimento Realizado	90
6.4. Fluxos financeiros	92
6.5. Resultados globais da empresa	93
6.6. Prazo médio de pagamentos	98
7. Governo societário	102
8. Proposta de aplicação de resultados	102
9. Factos emergentes	103
Demonstrações financeiras e anexo	104

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo	53
Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2020	54
Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço	58
Gráfico 4 – Chamadas	59
Gráfico 5 – Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais	80
Gráfico 6 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho	81
Gráfico 7 – Evolução Balanço (10 ³ €)	89
Gráfico 8 – Evolução Investimento (10 ³ €)	91

ÍNDICE DE QUADROS

Tabela 1 – Indicadores - Resumo	30
Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO	32
Tabela 3 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2020	45
Tabela 4 – Indicadores da Oferta	45
Tabela 5 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)	46
Tabela 6 – Ocorrências	47
Tabela 7 – Taxa de ocupação	47
Tabela 8 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração	47
Tabela 9 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração	48
Tabela 10 – Taxa de Cumprimento	50
Tabela 11 – Passageiros – Validações	52
Tabela 12 - Receita (sem IVA) por Título de Transporte	53
Tabela 13 – Tipologia de processos Comunicações do cliente	58

Tabela 14 – Composição da Rede de Vendas	60
Tabela 15 – Frota de Serviço Público	65
Tabela 16 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros	65
Tabela 17 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico	66
Tabela 18 – Apoio Psicosocial	73
Tabela 19 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro	74
Tabela 20 – Formação	75
Tabela 21 – Absentismo em sentido lato	76
Tabela 22 – Absentismo detalhado	76
Tabela 23 – Trabalho suplementar	77
Tabela 24 – Número de consultas realizadas, por tipo	82
Tabela 25 – Número de exames/ consultas (MT)	83
Tabela 26 – Variação do Património (10 ³ €)	87
Tabela 27 – Variação do Ativo e Passivo Corrente (10 ³ €)	88
Tabela 28 – Investimentos (10 ³ €)	90
Tabela 29 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10 ³ €)	92
Tabela 30 – Demonstração de Resultados por Funções (10 ³ €)	93
Tabela 31 – Rendimentos Totais por Natureza (10 ³ €)	94
Tabela 32 – Rendimentos Operacionais (10 ³ €)	95
Tabela 33 – Gastos Totais por Natureza (10 ³ €)	96
Tabela 34 – Gastos com Consumo	96
Tabela 35 – Fornecimentos e Serviços Externos (10 ³ €)	97
Tabela 36 – Prazo Médio de Pagamentos	98



MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2020 foi um ano de desafios, fortemente caracterizado pelas condicionantes negativas e com impacto a nível mundial do aparecimento do novo Coronavírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19. Os impactos negativos e efeitos nefastos foram visíveis, de um modo geral, na economia portuguesa. A importância da saúde pública prevaleceu face a tudo, pelo que o período a que este relatório respeita é, sem dúvida, inigualável, distorcendo o caminho de expansão e de consolidação da CARRIS nos últimos anos, e que se manteve nos dois primeiros meses de 2020.

Como parte ativa da cidade de Lisboa, a CARRIS assegurou de forma ímpar a continuidade do serviço prestado, fazendo todos os esforços no sentido de garantir a segurança dos Colaboradores e dos Clientes.

No entanto, e apesar de todos os esforços desenvolvidos, os impactos na CARRIS, da situação pandémica que se prolongou por todo o ano de 2020, a partir de meados de março, são inquestionáveis.

Se por um lado a CARRIS tentou, na medida do possível, manter a sua estratégia de expansão da oferta, de pessoal e de meios físicos, é também um facto que apesar deste esforço os resultados ao nível da procura sofreram quebras acentuadas. O país teve um longo período do ano com altas medidas restritivas de circulação de pessoas, encerramento de estabelecimentos, assim como se assistiu à adoção de novas formas de trabalho – teletrabalho, horários desfasados, lay-off, entre outros – que promoveram uma diminuição do número de pessoas que recorreram ao meio de transporte coletivo.

A CARRIS conseguiu aumentar a sua oferta ao cliente, tendo-a ajustado sempre que necessário face ao contexto epidémico, criando um maior fluxo em dias de semana no sentido de aumentar o distanciamento dos clientes e cumprir as orientações das autoridades de saúde, quanto à lotação permitida. De facto, esse foi o principal foco da empresa nos últimos 10 meses de 2020, a segurança dos clientes e colaboradores. Para tal foram criadas condições especiais no sentido de promover o distanciamento, como são exemplo as barreiras colocadas nos veículos da frota para proteção dos tripulantes, mas também nas lojas da CARRIS. Por outro lado, houve um reforço da limpeza na frota e instalações físicas, incluindo nebulizações nos veículos da empresa, assim como disponibilização de soluções à base de álcool para desinfeção das mãos e locais coletivos, de máscaras para colaboradores, assim como outras medidas melhor descritas nos capítulos seguintes.

No decorrer do ano foram rececionados os últimos veículos do lote de autocarros adquiridos, que sofreram atrasos nas suas entregas, devido à pandemia, mas que já se encontram em plena utilização. No entanto, a CARRIS não suspendeu o projeto de renovação e ampliação da sua frota, tendo avançado com concursos públicos no sentido de adquirir novos autocarros – com enfoque na segurança dos seus colaboradores, dado que serão todos equipados com cabine de proteção – assim como veículos elétricos, que permitirão alargar a rede de elétricos na cidade de Lisboa.

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Por outro lado, à semelhança dos anos anteriores, a CARRIS manteve ativo o seu processo de recrutamento de tripulantes, por forma a ser possível ter disponível um efetivo suficiente para aumentar o serviço ao cliente, tendo contratado para tal mais de 200 trabalhadores.

Manteve-se a oferta de wifi gratuito em toda a frota, assim como a app, com informação em tempo real sobre a oferta da empresa, em constante atualização dado o nível de utilização verificado. Durante o ano de 2020, o serviço de atendimento aos clientes teve uma especial importância na prestação de informações e esclarecimentos aos clientes, dadas as alterações constantes relacionadas com as medidas implementadas pelo Estado Português.

A comunicação externa assentou particularmente nas alterações aos ajustes de serviço, que foram uma constante durante o ano e foram divulgados de forma atempada, nos vários canais disponíveis, permitindo aos clientes estarem devidamente informados e planearem as suas deslocações com a maior segurança possível, nas novas regras na utilização do transporte público assim como na transmissão de mensagens de segurança e confiança para que os clientes que continuaram a utilizar a CARRIS durante o período pandémico se sentissem seguros a fazê-lo.

No que diz respeito à comunicação interna entre a CARRIS e os colaboradores, esta foi sempre transparente e clara incidindo em mensagens de agradecimento, de reforço positivo à dedicação de todos os que asseguraram o funcionamento da CARRIS, e na divulgação e reforço das medidas de segurança e de prevenção do contágio do novo coronavírus através dos diversos meios de comunicação – email profissional, portal CARRIS, intranet, afixação em locais estratégicos das estações e complexos, para além da promoção de várias ações, em contexto real de trabalho.

O presente relatório permite analisar de forma detalhada a atividade desenvolvida pela CARRIS durante o ano de 2020, sendo este complementado com o descrito no Relatório de Governo Societário e no Relatório de Sustentabilidade – Demonstração não financeira, que se encontram disponíveis no site da CARRIS.

Ao longo do ano de 2020, a CARRIS contou sempre com o empenho e a dedicação dos seus mais de dois mil e quinhentos colaboradores que, especialmente neste ano tão diferente, e trabalhando em equipa, representaram um fator determinante para a manutenção da oferta de serviço. É, pois, devida uma palavra de profundo agradecimento a todos os colaboradores da CARRIS que, com a sua dedicação, resiliência e esforço, contribuíram para que o serviço não parasse para continuar a fazer da CARRIS a empresa de referência no domínio da mobilidade urbana.

Uma palavra de agradecimento é, também, devida às empresas participadas CARRISTUR e CARRISBUS, assim como aos diferentes titulares dos órgãos sociais que, em estreita cooperação com o Conselho de Administração, sempre trabalharam com o objetivo de assegurar o bom funcionamento da CARRIS.



O Conselho de Administração

Eng.º Tiago Alexandre Abranches Teixeira Lopes Farias

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

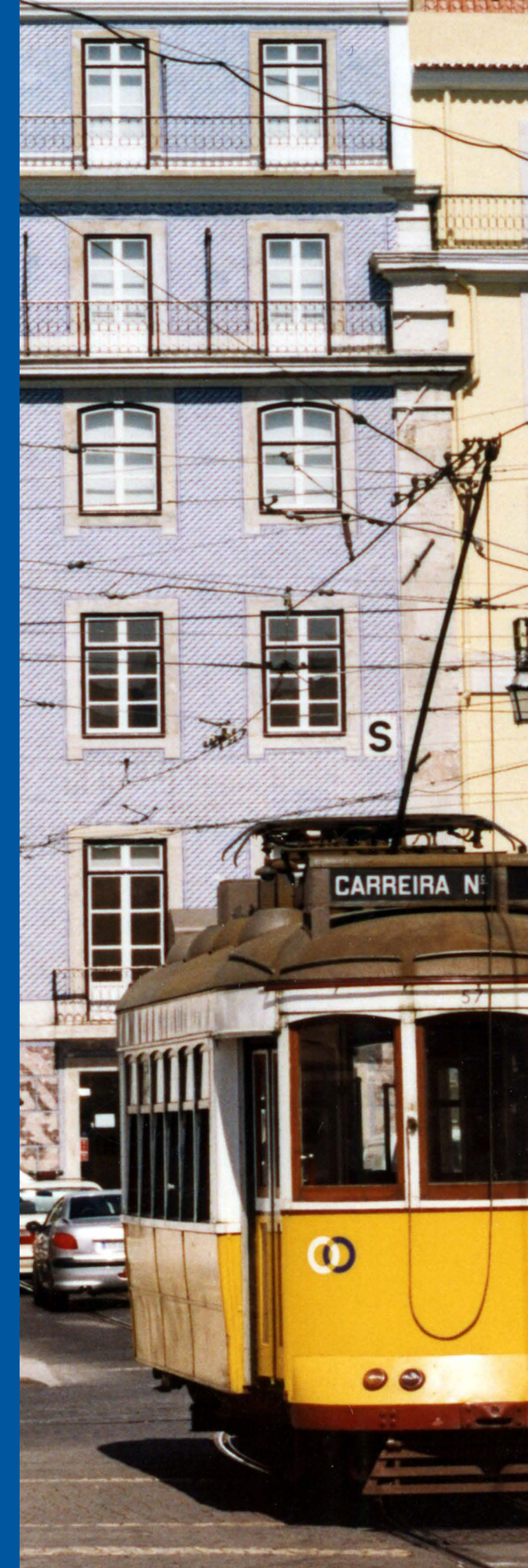
Dra. Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dra. Helena Maria Pereira Caria



NOTA DE ABERTURA

” *No âmbito das medidas aprovadas pelo Governo referentes ao setor dos transportes, de forma a reduzir os riscos de contágio entre os utilizadores e os tripulantes, (...)* **”**



NOTA DE ABERTURA

O ano de 2020 foi fortemente marcado pelo contexto da pandemia de COVID-19, que afetou de forma muito intensa a maioria dos setores de atividade, e o setor dos transportes coletivos de passageiros não foi exceção.

No dia 18-03-2020, foi decretado em Portugal, pelo Governo da República Portuguesa o estado de emergência, no sentido de minimizar o impacto do vírus SARS-CoV-2, determinando um confinamento geral da população portuguesa, e diversas condições especiais, nomeadamente, o encerramento de todos os estabelecimentos de ensino, a obrigatoriedade da adoção do regime de teletrabalho sempre que as funções profissionais o permitissem, assim como o encerramento de todos os estabelecimentos comerciais e atividades consideradas não essenciais.

No âmbito das medidas aprovadas pelo Governo referentes ao setor dos transportes, de forma a reduzir os riscos de contágio entre os utilizadores e os tripulantes (no caso da CARRIS motoristas e guarda-freios), bem como outros trabalhadores com impacto no transporte (fiscais, inspetores, etc.), foram implementadas, pelas Autoridades de Transporte, no quadro da Área Metropolitana de Lisboa (AML), entre elas a Autoridade de Transporte da CARRIS, o Município de Lisboa, medidas de contingência a aplicar ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros, tais como:

- limitação da lotação dos veículos para 1/3 da sua capacidade máxima;
- reforço da limpeza e desinfeção dos veículos com recurso a nebulizações recorrentes;
- os veículos da CARRIS passaram a parar em todas as paragens, dispensando assim os clientes de acionar o botão de stop;
- suspensão da venda de títulos a bordo;
- obrigatoriedade da entrada e saída dos passageiros pela porta traseira, de forma a reduzir o contacto físico com o tripulante;
- validação facultativa dos títulos de transporte;
- o acesso ao miradouro de Santa Justa, bem como o elevador de Santa Justa encerraram;
- os ascensores do Lavra, Bica e Glória suspenderam o seu serviço;
- todas as Lojas e Quiosques da CARRIS encerraram.



A partir de 04-05-2020, o Governo da República Portuguesa decretou a passagem do estado de emergência para o estado de calamidade, sendo que foram revistas, de forma gradual, algumas medidas restritivas que tinham sido impostas aquando do decreto do estado de emergência, nomeadamente a não existência, para grande parte da população, de limitações nas deslocações. De igual forma, as medidas impostas ao sector dos transportes foram nesta altura alvo de revisão, possibilitando o regresso gradual ao normal funcionamento do país, respeitando todas as medidas de higiene e segurança de forma a minimizarem o impacto da pandemia. Assim, algumas das medidas mais importantes no processo de desconfinamento para a CARRIS foram:

- a obrigatoriedade da validação de títulos de transporte, que durante o estado de emergência era facultativo, e que condicionou o controlo de passageiros transportados nesse período, e conseqüentemente a venda de títulos de transporte, a bordo dos veículos e nas lojas, que também retomaram ao serviço;
- disponibilização das tarifas de bordo;
- aumento da lotação dos veículos para 2/3 da sua capacidade, o que veio dar início à recuperação, ainda que lenta, da procura de passageiros;
- abertura ao público das lojas e quiosques.

Assim, perante a redução das medidas de confinamento e a retoma parcial da atividade económica, a partir de maio, a CARRIS reforçou o seu serviço mantendo as condições de segurança difundidas pela Direção Geral de Saúde.

Em junho foi reposto o serviço da totalidade das carreiras de Bairro e o Ascensor do Lavra, pelo que apenas o Elevador de Sta Justa esteve em suspenso na totalidade do mês, reabrindo posteriormente.

A CARRIS assumiu e reforçou o seu papel de serviço público essencial, tendo mantido a oferta aos clientes, de acordo com as necessidades identificadas, incluindo reforços de oferta para as situações em que tal se justificou.

No dia 06-11-2020, devido ao agravamento da pandemia no país, foi novamente decretado um novo estado de emergência com novas medidas, nomeadamente a proibição de circulação, nos concelhos determinados com risco elevado, na via pública entre as 23h e as 5h dos dias úteis e a partir das 13h aos fins de semana e o teletrabalho obrigatório. A CARRIS, mais uma vez, adaptou e aplicou as medidas específicas para os Transportes Públicos em conformidade com as orientações da DGS.

NOTA DE ABERTURA

Desde o início da situação pandémica, que a CARRIS tem promovido todas as medidas de higiene e segurança na sua operação. Desta forma, foram reforçadas as medidas de limpeza dos veículos e lojas, culminando na atribuição do selo COVID SAFE. Foi assim validado por uma entidade externa de certificação, que as medidas adotadas são as adequadas à situação, reforçando a segurança de quem diariamente utiliza os serviços da empresa, destacando-se as seguintes:

- Reforço da higienização e limpeza dos veículos e lojas;
- Redução da lotação das lojas para 1/3 da capacidade e da frota para 2/3;
- Reforço da oferta de serviço público em vários horários e carreiras;
- Obrigatoriedade da utilização de máscara por clientes e trabalhadores dentro das lojas e dos veículos;
- Colocação de marcas no pavimento de forma a cumprir as distâncias de segurança;
- Isolamento do posto de trabalho de motoristas e guarda-freios, através da colocação de “cortinas” para garantir a proteção dos passageiros e dos trabalhadores, sendo que os veículos a adquirir no futuro serão cabinados, por forma a aumentar não só a proteção relacionada com a pandemia, mas também contra qualquer ato impróprio por parte dos clientes;
- Distribuição de equipamentos de proteção individual (máscaras, luvas e gel desinfetante) a todos os trabalhadores e;
- Colocação de barreiras físicas de acrílico nos balcões de atendimento.

É de salientar que, ao longo de todo o ano, foi efetuada ampla comunicação aos clientes, nomeadamente no site da CARRIS e nos próprios veículos, das novas regras na utilização do transporte público, assim como das alterações de serviço, decorrentes da situação de pandemia devido ao novo coronavírus.

No que diz respeito à comunicação interna entre a CARRIS e os colaboradores relativamente aos procedimentos / medidas adotadas para a prevenção do contágio do novo coronavírus, esta foi sempre transparente e clara, desde as reuniões semanais com as Organizações Representativas dos Trabalhadores (ORT's), como a Comissão de trabalhadores e as Associações sindicais para acompanhamento do ponto de situação, à criação de um plano de contingência ou o envio de comunicados internos por email e disponibilização na intranet.

Para o futuro, da parte da CARRIS serão garantidas todas as condições de higiene e segurança, reforçando se necessário os meios para tal, no sentido de prevenir possíveis contágios, quer de colaboradores, quer de clientes.

Esta nova condicionante na atividade da empresa impactou os resultados financeiros da mesma, por um lado pelo aumento de gastos por via do reforço de medidas de proteção e segurança, e por outro, relacionado com novas dinâmicas empresariais adotadas recentemente por diversas entidades em Lisboa, como é o caso da adoção do teletrabalho, que vem impactar os níveis de procura futuros, e consequentemente a receita da empresa.

Desta forma, o presente relatório demonstra a atividade da CARRIS num ano marcado pelos constrangimentos associados à Pandemia COVID-19, declarada em março pela Organização Mundial de Saúde.

No período em análise, a Administração da CARRIS manteve inalterada a sua composição, com três membros executivos e dois não executivos, apresentando-se infra a identificação dos membros pertencentes ao Conselho de Administração:

Conselho de Administração	
Presidente	Tiago Alexandre Abranches Teixeira Lopes Farias
Vice-Presidente	José Realinho de Matos
Vice-Presidente	António Manuel Domingues Pires
Vogal não executiva	Francisca Leal da Silva Ramalhosa
Vogal não executiva	Helena Maria Pereira Caria





1.

APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

1.1 Síntese Histórica

1.2 Missão, Visão e Valores

1.3 Universo de Empresas CARRIS

1. APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

1.1. Síntese Histórica

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, fundada em 18 de setembro de 1872, teve o propósito da criação de um sistema de transporte do tipo “americano” (carruagens sobre carris movidas a tração animal), tendo sido inaugurada a sua primeira linha em 1873. Na década seguinte surgiu um novo tipo de veículo – ascensor - que veio facilitar os acessos nas zonas mais íngremes da cidade. O ascensor do Lavra foi o primeiro a ser inaugurado em 1884, seguindo-se o da Glória em 1885 e, por fim, o da Bica em 1892. O elevador de Santa Justa apareceu apenas em 1902, acompanhando outras inovações no sistema de transportes da altura.

Em 1901, fruto da convergência de dezenas de anos de esforços e transformações notáveis, surgiu o primeiro carro elétrico cuja rede foi rapidamente estendida a toda a cidade.

Pelos anos 40, tendo a Empresa vários autocarros na sua frota, inaugurou oficialmente em 1944, o serviço de transporte em autocarro. A partir do final da década de 50, coincidindo com a inauguração e crescimento da rede do metropolitano, esta rede de autocarros foi sendo aumentada, em detrimento da rede de elétricos.

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros é prestado, na cidade de Lisboa, desde há várias décadas, pela CARRIS, tendo por base a concessão regulada pelo Decreto-Lei nº 174/2014, de 5 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 86-D/2016, de 30 de dezembro, a partir de 01.02.2017, o que concerne a sucessão do Município de Lisboa, na posição jurídica do Estado no Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, de 31 de dezembro de 1973, na versão de 23 de março de 2015, entre o Estado e a CARRIS, no quadro do referido diploma. Este determinou, também a partir de 01.02.2017, a transmissão de todas as ações representativas do capital social da CARRIS, a universalidade de direitos e obrigações, do Estado para o Município de Lisboa, incluindo as participações sociais da empresa.

No seguimento das alterações verificadas, foi aprovada pela Assembleia Municipal de Lisboa (AML) a 25 de maio de 2017, a 2ª alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros, celebrado entre o Município de Lisboa e a CARRIS, obtendo, em 13 de setembro de 2018, o parecer positivo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e, em 1 de outubro de 2018, o visto do Tribunal de Contas, incluindo o Aditamento, onde constam os encargos plurianuais aprovados pela CML e AML, associados aos investimentos previstos pela CARRIS no seu Plano de Atividades e Orçamento.

No final de 2020 a empresa disponibilizava à cidade de Lisboa 87 carreiras de autocarros (6 da “rede da madrugada”), 6 carreiras de elétricos, 3 ascensores e 1 elevador, num total de 783 veículos.



1. APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

1.2. Missão, Visão e Valores

Missão

A missão da CARRIS é a prestação do serviço de transporte público urbano de superfície de passageiros, orientada por critérios de Sustentabilidade, contribuindo para um desenvolvimento que atenda às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades.

Visão

A CARRIS assume, de forma consciente, a sua responsabilidade como agente económico e social que atua no domínio da mobilidade urbana, contribuindo para o desenvolvimento e sustentabilidade de Lisboa e da sua área metropolitana, ajustando a sua atividade às necessidades do mercado, otimizando a utilização dos recursos com vista ao aumento da sua eficiência empresarial e à permanente melhoria da qualidade do serviço que presta.

Princípios e Valores Estruturantes

A CARRIS tem como princípios estruturantes da sua missão, o desenvolvimento sustentável, os valores e compromissos do Pacto Mundial das Nações Unidas, “Global Compact”, nomeadamente:

- Respeito e proteção dos direitos humanos;
- Conduta ética;
- Cumprimento da lei e outra regulamentação aplicável à atividade;
- Respeito pelas convenções e declarações reconhecidas internacionalmente;
- Respeito pelos interesses das partes interessadas;
- Responsabilização;
- Responsabilidade na defesa e proteção do meio ambiente;
- Integrar os aspetos da responsabilidade social no sistema de gestão integrado;
- Atuar com transparência em todas as relações internas e externas.

A CARRIS na sua atividade tem como valores estruturantes:

- Excelência;
- Qualidade;
- Inovação;
- Rigor;
- Sustentabilidade.

Entre outros aspetos, estes Valores estruturantes encontram-se consagrados no Código de Ética da CARRIS, constituindo uma referência fundamental para o desempenho da Empresa e dos seus colaboradores, bem como para o seu relacionamento social, institucional e ambiental.



1. APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

Compromissos com o Cliente

Visando reforçar o diálogo com os seus Clientes, a CARRIS, através da “Carta do Cliente”, assume os seguintes compromissos:

- Fornecer um serviço de qualidade e adequado às expectativas do cliente;
- Assegurar o serviço a toda a população da cidade de Lisboa, garantindo a existência de uma paragem a uma distância aceitável e contribuindo para a articulação intermodal;
- Disponibilizar uma informação clara e correta sobre o serviço prestado, em situações normais ou de perturbação do serviço, nos devidos suportes de comunicação com o cliente;
- Definir os horários de forma ajustada à procura, adotando rapidamente medidas corretivas que se revelem necessárias, no quadro do serviço público que realiza;
- Adotar medidas que assegurem a regularidade, em articulação com as entidades responsáveis pela gestão da via pública;
- Promover e aplicar as ações necessárias para garantir elevados padrões de segurança no serviço de transporte e na sua utilização, de forma a garantir a segurança do cliente;
- Garantir uma adequada rede de vendas e as melhores formas para facilitar a aquisição de títulos de transporte;
- Manter as infraestruturas da CARRIS e os veículos em bom estado de conservação e limpeza;
- Assegurar a disponibilidade dos recursos necessários de forma a prestar um serviço ao cliente com a qualidade pretendida;
- Em colaboração com as entidades competentes, assegurar que o serviço prestado possa ser facilmente utilizado por todos, implementando as medidas necessárias para permitir a acessibilidade daqueles clientes cuja mobilidade se encontre, por algum modo, reduzida;
- Promover critérios de eficiência energética e de redução da emissão de poluentes na frota, contribuindo para a proteção do meio ambiente;
- Procurar conhecer os pontos de vista do cliente, nomeadamente o seu grau de satisfação, disponibilizando os meios para tal;
- Considerar as reclamações e sugestões do cliente como fonte de informação para a melhoria contínua do serviço.

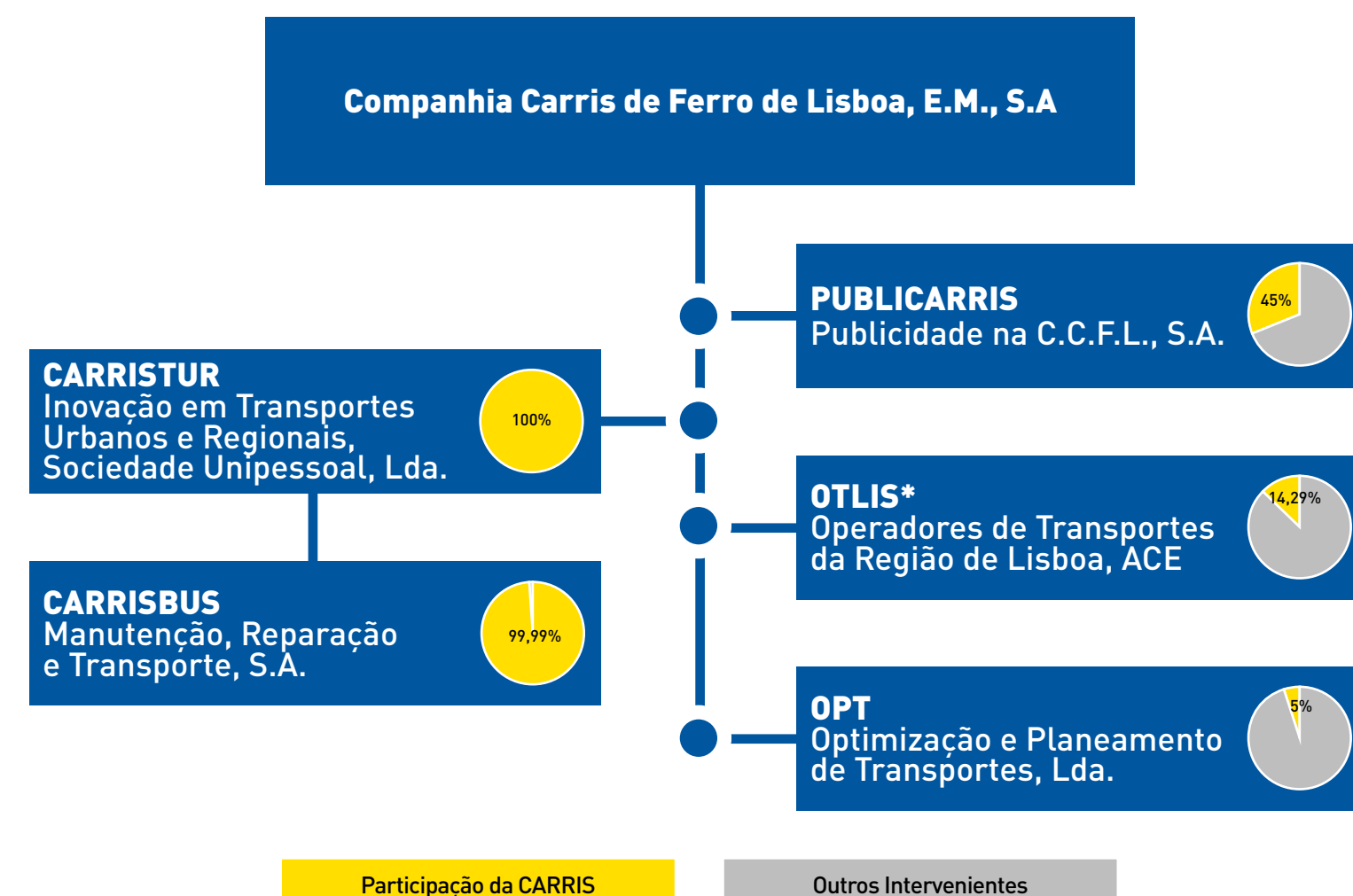
Em contrapartida, o Cliente deve:

- Viajar com título de transporte válido, o qual deverá ser validado no início de cada viagem, apresentando-o aos agentes ao serviço sempre que for solicitado; caso não valide o título, o cliente incorre numa situação de transgressão;
- Não fumar no interior dos veículos. Caso o faça, o cliente estará a incorrer em infração prevista e punida por lei;
- Respeitar as normas existentes relativas ao transporte de animais, bicicletas e outros objetos particulares, que, pelo seu volume ou conteúdo, possam causar incómodo ou constituir perigo;
- Utilizar os equipamentos de forma adequada, respeitando as indicações e regras de utilização;
- Respeitar o sinal de fecho de portas e respetivos avisos de segurança;
- Respeitar os clientes prioritários e de mobilidade condicionada, auxiliando-os sempre que necessário e respeitando os lugares que lhes são destinados;
- Ajudar a manter os veículos limpos, não depositando nestes os resíduos por si produzidos;
- Evitar produzir ruído que possa incomodar os outros passageiros;
- Comportar-se de um modo responsável e cumpridor, seja em relação a outros clientes, como aos agentes ao serviço da empresa, respeitando sempre as indicações que estes transmitam;
- Alertar os agentes ao serviço da empresa para a existência de alguma situação anómala ou perigosa.



1. APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

1.3. Universo de Empresas CARRIS



* A Oltis foi dissolvida a partir de 17 de fevereiro de 2021 por via da criação da TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.

O universo de empresas CARRIS é formado pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. e pelas suas subsidiárias, entidades sobre as quais a CARRIS exerce um controlo, que se consubstancia no poder de definir as políticas financeiras e operacionais dessas entidades, de forma a obter benefícios decorrentes das suas atividades, normalmente associado ao controlo, direto ou indireto, de mais de metade dos direitos de voto.

A CARRIS detém a totalidade do capital da empresa CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda., empresa que desenvolve a sua atividade em três áreas de negócio: turismo, formação e inovação e novos negócios. A Carristur é o principal operador de circuitos turísticos em autocarros panorâmicos em Portugal, estando presente em sete das mais belas cidades portuguesas: Lisboa, Porto, Funchal, São Miguel, Coimbra, Braga e Guimarães mostrando aos seus clientes quais os melhores sítios para visitar em Portugal. A realização de ações de formação de tripulantes de autocarros e de elétricos (guarda-freios), bem como a formação profissional no âmbito das tecnologias de organização e gestão de redes e sistemas de transporte público rodoviário e a sua exploração, constituem igualmente uma área de atuação relevante da empresa.

A CARRISTUR (e a CARRIS, indiretamente) detém a maioria do capital da empresa CARRIBUS - Manutenção, Reparação e Transporte, SA, cujo objeto principal consiste na manutenção e reparação de veículos pesados de passageiros, bem como de carros elétricos. Desenvolve ainda atividades no âmbito do acondicionamento geral de órgãos e veículos, da desempanagem e reboques dos autocarros e elétricos sob assistência, e executa tarefas preventivas/curativas, dos primeiros níveis, nos equipamentos embarcados nos veículos.

Para além das empresas acima mencionadas a CARRIS tem ainda participação nas seguintes empresas:

- PUBLICARRIS - Publicidade na CCFL, empresa criada para exploração publicitária de meios nos veículos e espaços CARRIS.
- OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa (Agrupamento Complementar de Empresas) tem como objeto principal o desenvolvimento, implementação e gestão de novas tecnologias na área da bilhética sem contacto. Responsável pelo Sistema VIVA, presta serviços a mais de duas dezenas de empresas nas áreas da mobilidade e transporte. A OTLIS é detida em partes iguais pelas seguintes entidades: Companhia Carris de Ferro, E.M., S.A., CP - Comboios de Portugal, E.P.E., Metropolitano de Lisboa, E.P.E., Transtejo / Soflusa, S.A., Barraqueiro Transportes, S.A., Transportes Sul do Tejo, S.A. e Rodoviária de Lisboa, S.A..
- OPT, empresa especialista em soluções informáticas avançadas para a gestão e otimização de sistemas de transportes e geração automática de informação ao público, é também participada da CARRIS.





2.

INDICADORES RELEVANTES

” A CARRIS assume-se atualmente como uma empresa estruturalmente equilibrada ”

2. INDICADORES RELEVANTES

A análise aos resultados obtidos pela empresa no período em apreço não pode ser efetuada de forma isolada dos efeitos adversos que a pandemia, e todas as medidas tomadas para a sua mitigação, tiveram na execução da estratégia definida para a CARRIS, quer em termos de indicadores de atividade, quer em termos financeiros.

O comportamento da oferta, da procura e da receita tarifária nos primeiros dois meses do ano de 2020, foi muito positivo, continuando a tendência de crescimento dos últimos anos, tendo registado +8,1% veic.km, +14,6% passageiros transportados com título válido e +3,6% em receitas tarifárias relativamente ao período homólogo e superando até o previsto no Plano de Atividades e Orçamento para estes indicadores.

A situação pandémica declarada a partir de março e as medidas adotadas para prevenir e conter a sua propagação, tiveram um impacto sem precedentes.

Apesar do contexto adverso e de incerteza com que o país se deparou, salientam-se os resultados, positivos, alcançados pela empresa no que concerne à oferta, efeito do esforço da CARRIS no que se refere ao serviço prestado e à melhoria contínua da oferta realizada, sendo assim possível aumentar a oferta em cerca de +4% (representando +1,263 M veic.km), e a taxa de cumprimento de serviço, em + 1,7 p.p face ao ano transato.

Em termos de procura, derivado das medidas de confinamento implementadas, assistiu-se a uma quebra de -43%, o que significa uma perda de 60 milhões de passageiros, face a 2019. Em termos de receita -28%, totalizando 77,1 milhões de euros, resultado da quebra nas vendas de títulos de transporte.

Manteve-se o foco em fortalecer a relação com a marca, em comunicar de forma permanente e informar atempadamente todos os ajustes de serviço.

Importa salientar os processos e esforços encetados pela CARRIS com vista a concretizar um aumento na oferta disponibilizada ao cliente, que tiveram os seus condicionalismos com a situação excecional, mas que se mantêm como foco para o futuro, como são exemplo:

- O processo de recrutamento de pessoal tripulante, tendo sido admitidos 200 tripulantes no ano de 2020;
- Aquisição de nova frota;
- Modernização tecnológica da empresa com vista a simplificar processos e tornar o transporte público mais atrativo.

A CARRIS assume-se atualmente como uma empresa estruturalmente equilibrada, a nível financeiro, no que se refere à prestação de Serviço Público, em resultado das suas diferentes fontes de receita, incluindo nelas as Compensações por Obrigações de Serviço Público, associadas ao Contrato de Concessão.

Realça-se que no decorrer do ano, foi atribuído um subsídio, pela AML, no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, cujo objetivo é a compensação aos operadores pelo deficit de exploração resultante da manutenção dos níveis de oferta num contexto de redução significativa da procura.



2. INDICADORES RELEVANTES

O painel seguinte apresenta os principais indicadores de desempenho, evidenciando de forma sistematizada os resultados alcançados em 2020 nas dimensões Oferta, Procura, Qualidade do Serviço, Frota, Recursos Humanos e Resultados, procedendo à sua análise e comparação com o período homólogo de 2019, assim como a previsão efetuada aquando da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento de 2020, assente na continuidade da estratégia de crescimento da atividade da empresa, sendo impensável, à data, o contexto que se veio a viver a partir de março de 2020. Nos capítulos específicos deste relatório será efetuada uma análise mais aprofundada sobre o desempenho no exercício.

Tabela 1 – Indicadores - Resumo						
Indicadores de atividade	Unidade	Real 2020	Real 2019	ORÇ. 2020	Var 2020/2019 (%)	Var 2020/ORÇ (%)
Indicadores de PROCURA						
PT (Passageiros Transportados SP com Título Válido)	10 ³	79 289	139 496	146 855	-43%	-46%
PKT (Passageiros x km)	10 ³	277 842	490 117	513 405	-43%	-46%
Receita Tarifária (compensações incluídas)	M€	77,100	106,792	106,970	-28%	-28%
Indicadores de OFERTA						
LKO (Lugares x km)	10 ⁶	2 281	2 269	2 320	1%	-2%
Veículos x km (serviço público)	10 ³	34 166	32 903	35 106	3,84%	-3%
Qualidade de Serviço						
Taxa de cumprimento (VeicXKm)	%	100%	98%	-	1,7 p.p.	-
Taxa de Ocupação	%	12%	22%	22%	-9,4 p.p.	-10,0 p.p.
INDICADORES DE RH						
Nº de efetivos	Un.	2 588	2 450	2 592	6%	0%
Massa Salarial	m€	53 889	50 960	57 491	6%	-6%
SITUAÇÃO PATRIMONIAL						
Ativo não corrente	M€	128,897	131,612	163,910	-2%	-21%
Ativo corrente	M€	45,512	45,744	16,182	-1%	181%
Total Ativo	M€	174,408	177,356	180,092	-2%	-3%
Capital Próprio	M€	107,272	103,204	122,245	4%	-12%
Passivo	M€	67,137	74,152	57,846	-9%	16%
Total Capital Próprio e Passivo	M€	174,408	177,356	180,092	-2%	-3%
INVESTIMENTOS						
Infraestruturas de Longa Duração	M€	5,302	1,818	15,438	192%	-66%
Renovação e Beneficiação de Frota	M€	8,840	25,332	28,431	-65%	-69%
Outros Investimentos	M€	1,814	2,967	10,345	-39%	-82%
DESPEZA DE INVESTIMENTO	M€	15,957	30,118	54,213	-47%	-71%

Tabela 1 – Indicadores - Resumo (Continuação)						
Indicadores de atividade	Unidade	Real 2020	Real 2019	ORÇ. 2020	Var 2020/2019 (%)	Var 2020/ORÇ (%)
INDICADORES DE ESTRUTURA						
M€						
Autonomia Financeira	%	61,5%	58,2%	67,9%	3,3 p.p.	-6,4 p.p.
Solvabilidade	%	159,8%	139,2%	211,3%	20,6 p.p.	-51,5 p.p.
INDICADORES FINANCEIROS						
M€						
Prazo médio de pagamentos (PMP)	dias	27	31	30	-13%	-10%
Volume de Negócios	M€	76,210	105,360	106,783	-28%	-29%
Resultado Líquido	M€	0,595	5,708	5,973	-90%	-90%
EBITDAr (ajustado) ¹	M€	11,619	14,835	20,764	-22%	-44%
Rendimentos Operacionais ²	M€	127,422	127,658	152,925	0%	-17%
Gastos Operacionais ³	M€	114,490	111,973	131,317	2%	-13%
Gastos Operacionais por Passageiro Transportado	€	1,30	0,72	0,80	82%	63%
Taxa de Cobertura dos Gastos Operacionais	%	111,3%	114,0%	116,5%	-2,7 p.p.	-5,2 p.p.

[¹] Exclui Provisões e efeitos extraordinários

[²] Exclui reversões e Ajustamentos.

[³] Exclui Provisões + Ajustamentos + Amortizações + Complementos Reforma + Equivalência Patrimonial

2. INDICADORES RELEVANTES

Importa igualmente salientar o grau de execução das medidas prioritárias para a concretização dos objetivos definidos pelo acionista da CARRIS, o Município de Lisboa, para o mandato em curso, aprofundados no Plano de Atividades e Orçamento de 2020, disponível na página de internet da empresa.




Concluído  Planeado  Em Curso 

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO












#	Ação	Descrição / Objetivos [2020-2023]	Estado de execução	Ponto de situação [2020]
1	Tarifários mais atrativos e equitativos	Disponibilização de tarifários reduzidos para crianças e reformados/idosos - Tarifários gratuitos para crianças até aos 12 anos em toda a rede CARRIS e Metropolitano - Desconto de 60% no passe Navegante Urbano para clientes 3.ª idade Preparação dos contributos para a constituição do Passe Único Intermodal na AML		Tarifários reduzidos disponibilizados em 2017 Em vigor novo tarifário, com 19 novos passes: 1 passe Navegante Metropolitano e 18 passes Navegante Municipal. Implementado o passe Navegante Família.
2	Renovação da frota da CARRIS	Reforço da frota com mais de 420 autocarros novos maioritariamente a energias alternativas (gás natural e 100% elétricos), no período 2018 - 2023 Aquisição de 15 elétricos articulados e 10 elétricos históricos, de forma a potenciar o transporte em massa e a sustentabilidade ambiental do modo ferroviário ligeiro		Desde 2018, entraram em operação um total de 216 novos autocarros, sendo 124 standards a GNC, 40 articulados, 37 médios e 15 standards elétricos. Realizou-se ainda a implementação de novos equipamentos embarcados (SAIEP). A assinatura do Contrato referente a 15 novos veículos ferroviários ("Elétricos Articulados"), está a aguardar a decisão do Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, em resultado de ações de impugnação interpostas por dois concorrentes.
3	Contratação de novos motoristas, guarda-freios, técnicos especialistas e quadros técnicos	Contratação de 712 novos trabalhadores em 2020-2023, dos quais, 650 motoristas e guarda freios, 62 técnicos e quadros superiores, com vista a reequilibrar progressivamente o efetivo necessário ao serviço público contratualizado com a CML e à normal redução de colaboradores decorrente do processo de reforma, saídas e inaptidão		Entrada de 200 tripulantes, 10 técnicos oficiais e 9 técnicos superiores.
4	Implementação de uma rede de Bairros	Implementação de 21 novas linhas de bairro cobrindo todas as Freguesias e promovendo acesso fácil e universal ao comércio, equipamentos e serviços de proximidade, designadamente fazendo em cada bairro a ligação entre escolas, mercados, centros de saúde, zonas comerciais e com a rede TP estruturante		Implementação de um total de 16 linhas até dezembro de 2020.

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação)

#	Ação	Descrição / Objetivos [2020-2023]	Estado de execução	Ponto de situação [2020]
5	Expansão da Rede de elétricos	Reforçar a aposta na expansão da rede de elétricos da CARRIS enquanto vetor fundamental da mobilidade elétrica em Lisboa, designadamente através: - Da implementação da linha 24 com ligação do Cais do Sodré a Campolide - Do alargamento da linha de elétrico 15 da Praça do Comércio à estação ferroviária de Santa Apolónia e de Algés ao Jamor - Estudo da implementação de serviços de elétrico rápido na cidade de Lisboa, incluindo na Zona Ocidental		Implementada a linha 24, em 24/04/2018. Prosseguimento dos estudos com vista ao alargamento de linhas existentes, assim como a criação de novas.
6	Melhoria da Oferta e alargamento da rede	Avaliação contínua da rede de carreiras, análise de viabilidade e proposta de melhorias, incluindo na Zona Ocidental, em função do Plano de Reestruturação de Interfaces, da evolução dos fluxos na cidade e da articulação com novas soluções de transporte flexível, tal como disposto na Lei nº 52/2015, de 9 de junho		Continuação dos reajustes na oferta, em função da procura e das limitações da capacidade em relação à lotação máxima associadas à situação pandémica.
7	Aumento de velocidade comercial	Implementação de mais faixas BUS e de projeto de fiscalização de vias (faixas bus, estacionamento) em parceria com PM e EMEL, em particular com vista à eliminação de 'pontos negros' para a circulação do transporte público e introdução de mecanismos de prioridade nas interceções semaforizadas		Identificação de novos corredores "Bus", lançamento de procedimento e realização de obras em algumas ruas e avenidas da cidade, tendo em vista a melhoria da circulação dos veículos da CARRIS. A CARRIS em parceria com a EMEL e PM, tem efetuado esforço conjunto para combater o estacionamento indevido (2ªs filas), identificando um conjunto de pontos críticos e delineando rotas que são regularmente percorridas por motociclos.
8	Implementação de Corredores Bus de Elevado Desempenho	Implementação de linhas estruturantes de alto desempenho (radiais e circulares) que cruzem os principais interfaces multimodais da cidade		Na Avenida Duque d'Ávila, entre a Avenida Marquês de Tomar e a Rua de Dona Estefânia, e na via central da saída da Avenida da Ponte para Alcântara foram criadas novas vias reservadas, para melhorar a circulação e a frequência dos transportes públicos, bem como concluído o corredor da Av. Da Ponte para Alcântara. Em junho foi concluído o corredor da Av. Duque D'Ávila e em Agosto o corredor da Av. Infante D. Henrique.
9	Projetos Park & Bus	Implementação de tarifários combinados com vista a promover o estacionamento de viaturas privadas em parques periféricos e utilização da rede de transportes públicos ao serviço da cidade de Lisboa		A implementar até 2022
10	Projetos Bike & Bus	Adoção de tarifários especiais na adesão ao sistema público de bicicletas partilhadas para utentes da CARRIS e avaliação do potencial de criação de uma conta cliente conjunta de mobilidade na cidade de Lisboa		A implementar até 2022
11	Nova aplicação móvel CARRIS	Introdução de uma aplicação telemóvel (APP) que permita aos clientes da CARRIS ter acesso nos seus telemóveis e tablets a informação em tempo real de horários, tempos de espera, notificações, melhores opções e ligações com os restantes operadores de TP		APP disponível e lançada publicamente no dia 21.03.2018. Foram efetuados desenvolvimentos para permitir o aumento da capacidade de resposta dos serviços centrais para acomodar o acréscimo de utilizadores diários, e melhorias ao nível do interface gráfico da aplicação e uniformização entre Android e iOS.

2. INDICADORES RELEVANTES

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação II)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2020-2023]	Estado de execução	Ponto de situação [2020]
12	WiFi gratuito	Disponibilização de acesso a WiFi gratuito em todos os autocarros e elétricos da frota da CARRIS	✓	Disponibilização de acesso WiFi em todos os veículos da frota da CARRIS.
13	Carreira Emissões Zero	Implementação de carreiras urbanas recorrendo exclusivamente a veículos elétricos ou com zero emissões de GEE, contribuindo para o reforço de zonas de emissões reduzidas na cidade, que poderão evoluir para zonas de emissões zero a médio prazo	✓	A carreira 706, passou a ser operada exclusivamente por autocarros elétricos desde 11 de março. O projeto-piloto que resultou na operação da Carreira 702 com veículos utilizando exclusivamente biocombustível B-100 terminou a 31 de Maio de 2020. Estão a ser identificadas oportunidades de financiamento que visem manter atividades de I&D relacionadas com a utilização deste tipo de combustíveis alternativos, tendo já sido submetida uma candidatura no âmbito do programa EEA Grants, que está em avaliação.
14	Reestruturação do Sistema de bilhética e adoção de sistemas de pagamento alternativos	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação de novo sistema de bilhética e da API da OTLIS com vista a aceitar e acompanhar as inovações de bilhética, designadamente procurando dar suporte ao redesenho de um tarifário intermodal que facilite o acesso da população metropolitana ao sistema de transportes integrado - Avaliar as condições para agregar no mesmo cartão o título de transporte público gratuito até aos 12 anos e o cartão de aluno das escolas básicas da cidade, bem como para o desenvolvimento de mecanismos de implementação, em articulação com as Juntas de Freguesia, de créditos de mobilidade - Avaliação e implementação de soluções de pagamento e validação de bilhete via smartphone e/ou explorar, em articulação com outros atores de mobilidade, a implementação de programas de fidelização que promovam a utilização do transporte público em todo o agregado familiar, convergindo numa lógica da mobilidade como um serviço (MaaS) - Avaliação do potencial de produtos integrados de mobilidade com outros atores 	!	<p>Está em curso a atualização dos equipamentos da rede de vendas e foi iniciado o procedimento para o lançamento do concurso público internacional de renovação do equipamento embarcado de bilhética.</p> <p>Implementação da nova modalidade de pagamento do cartão Lisboa Viva através do serviço VIVA Go.</p> <p>Lançado o projeto piloto de venda e validação do título de transporte, através da utilização de QR CODE. A fase de testes decorreu até ao final do ano, com um grupo de 150 utilizadores da carreira 15E, que tiveram acesso à plataforma de pagamento e validação.</p> <p>Projeto Europeu MOBIL-T, em parceria com a OTLIS e outros operadores de transportes de Lisboa, que tem permitido alterar os sistemas embarcados e centrais de bilhética com vista à utilização de sistemas de pagamento alternativos e no âmbito do qual está em curso uma prova de conceito de pagamento através de telemóvel em parceria com a OTLIS e a Via Verde Portugal.</p> <p>Participação no projeto Europeu Shift-2-MaaS onde têm sido exploradas soluções de implementação de modelos de pagamento "mobility-as-a-service" inovadoras a uma escala internacional.</p>

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação III)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2020-2023]	Estado de execução	Ponto de situação [2020]
15	Academia de formação CARRIS	Implementação de uma escola de formação em mobilidade, eco-condução e segurança rodoviária (parceria com o Município de Lisboa), promovendo a segurança e sustentabilidade da mobilidade, eventualmente de forma integrada com o programa 'Pela Cidade Fora' do Município, que se foca na capacitação das crianças no domínio da utilização dos sistemas de transportes	!	Criação de salas de formação permitindo um aumento da formação ministrada na CARRIS. Criação de conteúdos formativos e alargamento de novas modalidades de formação. Realização de ações de formação online, desde meados de março, em consequência da situação de confinamento decorrente da pandemia COVID-19.
16	Projeto mobilidade Interna Sustentável	<ul style="list-style-type: none"> - Promoção de frota de VLP interna elétrica - Colocação de postos de carregamento para VE nas estações da CARRIS - Realização de diagnóstico da mobilidade dos colaboradores da empresa 	✓	<p>Aquisição de 5 veículos elétricos em 2017 e 1 veículo híbrido em 2019, para a frota de apoio.</p> <p>Instalados 6 postos de carregamento nas instalações da CARRIS.</p> <p>Contratação de AOV para 3 viaturas ligeiras Híbridas Plug-In e aquisição de 3 viaturas híbridas. Ainda em 2020 foram rececionadas mais 12 viaturas ligeiras elétricas para reforço do parque da frota de apoio.</p> <p>Na sequência do diagnóstico da mobilidade dos colaboradores da empresa e da participação da CARRIS no Pacto de Mobilidade Empresarial para a Cidade de Lisboa (PMEL), estão a ser trabalhadas medidas de promoção do uso da bicicleta e outros modos suaves de transporte pelos colaboradores da CARRIS, incluindo a oferta de estacionamento seguro nas estações e a adoção de sistemas de partilha de bicicletas elétricas.</p>
17	Projeto Combate à Fraude	Construção de um departamento de fiscalização e monitorização de linhas (parceria com PM e PSP). Desenvolvimento de um sistema integrado com IMT e AT	✓	<p>Efetuada aplicação web de um sistema integrado com o IMT e AT, aguardando o parecer do IMT.</p> <p>Foi adotada uma ferramenta de planeamento e otimização de esforço de fiscalização desenvolvida no âmbito de uma parceria de investigação e inovação.</p> <p>Manutenção do trabalho de investigação e desenvolvimento nesta área, em particular com vista a melhorar o planeamento e otimização de esforço de fiscalização com base em informação produzida a partir de novos sistemas de contagem de passageiros que deverão entrar ao serviço no ano de 2021. Receção provisória do Subsistema de Fiscalização, colocando-se em serviço os novos terminais e iniciado o processo de desmaterialização do Auto de Notícia.</p>
18	Projeto Conductor exemplar	Adoção de um programa interno de monitorização do desempenho dos tripulantes em termos de qualidade de condução, relacionamento com cliente, pontualidade e assiduidade	!	Em 2019 iniciou-se o processo de instalação de 195 equipamentos de monitorização da condução dos motoristas.

2. INDICADORES RELEVANTES

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação IV)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2020-2023]	Estado de execução	Ponto de situação [2020]
19	Projeto Edifícios Sustentáveis	Introdução de soluções de poupança/geração de energia nas instalações da CARRIS (parceria Lisboa ENOVA), procurando afirmar a contribuição da CARRIS para o programa 'Cidade Solar' a promover pelo Município	!	Substituição da iluminação da CARRIS, tanto exterior como interior, para iluminação LED, com melhor desempenho ambiental e eficiência energética. Com base no estudo de avaliação do potencial de implementação de sistemas solares fotovoltaicos nas instalações da CARRIS foi aprovado um plano de implementação, sendo que esse plano contempla a instalação dos primeiros painéis de produção de energia solar fotovoltaica ainda em 2021.
20	Novo sistema de gestão integrado	-Implementação de um sistema de apoio à gestão (ERP) com vista a disponibilizar informação de gestão (Balanced ScoreCard) -Divulgação regular dos indicadores de desempenho da empresa -Redesenho dos processos de controlo operacional, com vista à integração com a Plataforma Integradora da CML na componente de mobilidade, em articulação com os restantes atores municipais (DMMT, PM e EMEL) e contribuindo para o projeto Open Data Lisboa -Introdução de novas valências na sala de controlo e comando da CARRIS (parceria com a CML, PM e EMEL)	!	Entrada em funcionamento, em Janeiro, do novo sistema SAP, encontrando-se em desenvolvimento os sistemas de disponibilização de informação de gestão, estando já disponível alguns indicadores da empresa. Divulgação de indicadores de desempenho com periodicidade mensal.

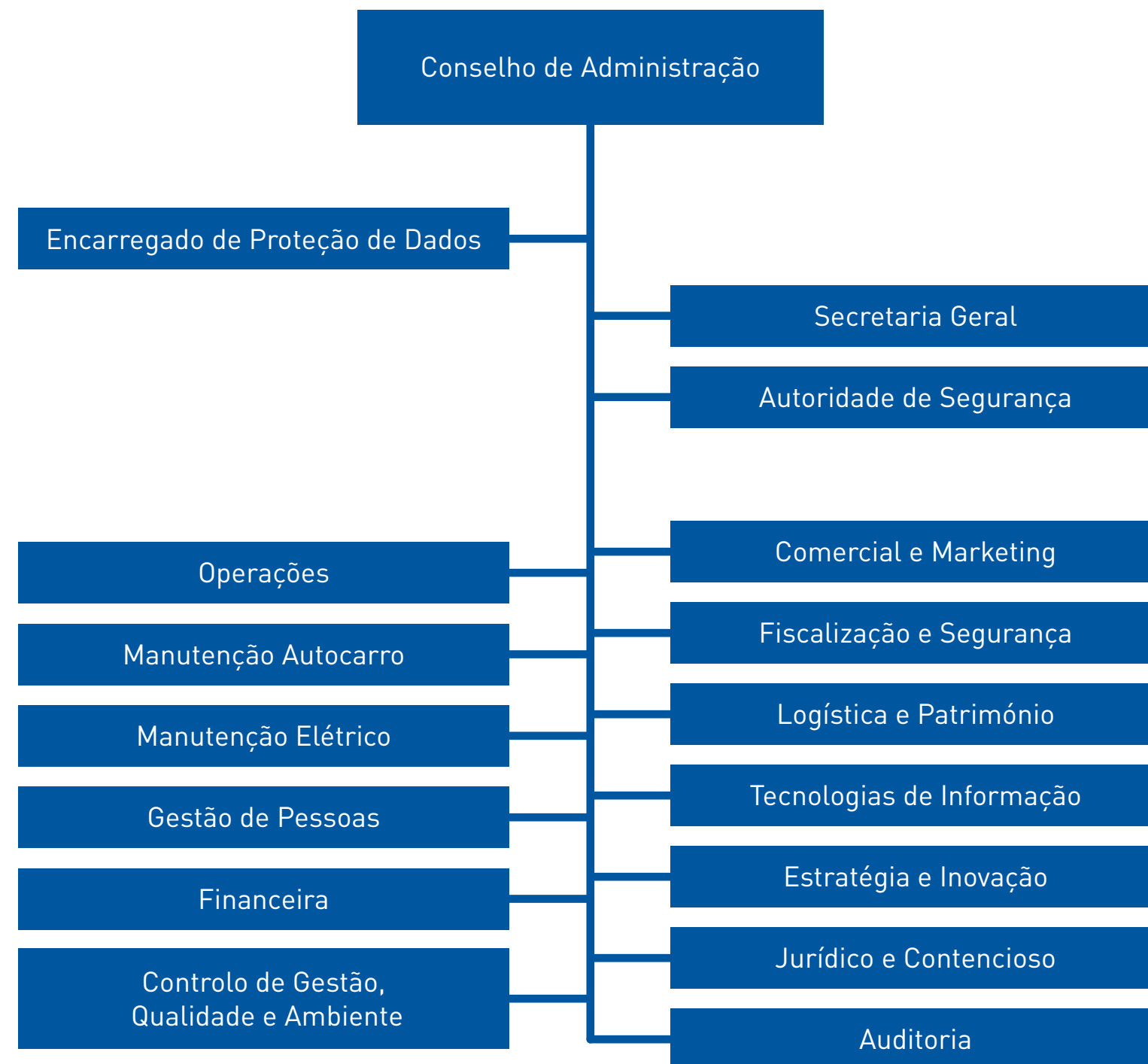




3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A CARRIS apresenta a seguinte estrutura organizacional, adequada à sua atividade:





4. ATIVIDADE

” Ainda no seguimento das melhorias adotadas pela empresa, por forma a melhor corresponder às necessidades dos clientes (...) ”

4. ATIVIDADE

4.1. Exploração Operacional

4.1.1. Rede

No ano de 2020, a CARRIS, apesar de toda a situação pandémica, registou um aumento na Oferta, salientando em particular o contributo das seguintes medidas:

- O prolongamento das seguintes carreiras:
 - 744 do Marquês de Pombal aos Restauradores;
 - 718 à Estação Roma-Areeiro;
 - 732 em dia útil ao Hospital Sta. Maria;
 - 768 no período noturno à Alameda D. Afonso Henriques,
- O alargamento do período de funcionamento das carreiras 768 ao fim de semana e feriados e da 753 aos domingos, assim como a carreira 796 passa a funcionar no percurso integral em todos os períodos do dia,
- Alteração do percurso da carreira 58B de modo a servir a U.S.F das Tílias.

Ainda no seguimento das melhorias adotadas pela empresa, por forma a melhor responder às necessidades dos clientes, foram criadas paragens, algumas por resposta a solicitações apresentadas pelos clientes, assim como foram efetuados ajustes necessários à rede de oferta, com vista a responder às necessidades da procura e aos constrangimentos por motivo de obras ou por conclusão das mesmas.

Ao longo de todo o ano, e principalmente em períodos de confinamento derivado dos Estados de Emergência, foram efetuados reforços fora da informação ao público, por forma a garantir o distanciamento social e a dar resposta aos períodos e troços de maior afluência de passageiros.

É de referir ainda que, a partir de 11 de março de 2020, a carreira 706 passou a funcionar apenas com autocarros 100% elétricos, de acordo com o objetivo da CARRIS contribuir para melhorar a qualidade ambiental da cidade, lançando uma carreira de autocarros com emissões zero.

Tanto o Modo Elétrico como o Modo Autocarro mantiveram o número de carreiras face a dezembro de 2019.

Tabela 3 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2020

	Autocarros	Elétricos	Ascensores e Elevador	TOTAL
Nº de Carreiras	87	6	4	97
Extensão da Rede (via simples - km)	721	53	-	727
Comprimento Total das Carreiras (ida e volta - km)	1699	64	-	1763
Comprimento Médio por Carreira (ida e volta - km)	20	11	-	18

4.1.2. Oferta

Ainda que por motivos completamente inesperados e alheios à empresa como foi a pandemia que marcou o ano de 2020, a empresa não conseguiu assegurar o cumprimento dos objetivos ambiciosos traçados no seu Plano de Atividades e Orçamento para o crescimento da Oferta em 2020. Contudo, e resultado dos inúmeros esforços em manter níveis de serviço acima dos praticados em 2019, a Oferta CARRIS, medida pelo número de “veículos*km” produzidos, registou um aumento de 3,8% relativamente ao ano transato.

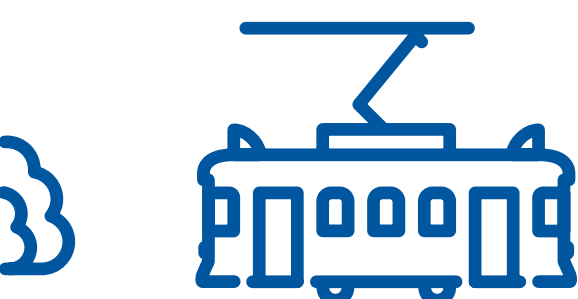
Estes resultados positivos, e o aumento constante nos últimos anos, devem-se a várias medidas em curso, destacando-se a reativação de várias carreiras aos sábados, domingos e feriados, reforços de Oferta por revisão de horários e prolongamento do horário e do percurso de várias carreiras bem como a admissão de novos tripulantes e a renovação da frota.

Uma vez que entre abril e maio os Ascensores tiveram os serviços suspensos e o Elevador de Sta. Justa em junho continuou encerrado, justifica em parte o decréscimo de 2,6% no modo elétrico, representando cerca de menos 52 mil veic*km.

Os resultados do indicador Lugares*Km decorrem do indicador Veículos*km bem como das diferentes tipologias de frota utilizada, no serviço público

Tabela 4 – Indicadores da Oferta

	Veículos * km (10 ³) SP				Lugares * km (10 ⁶)			
	2019	2020	Var.		2019	2020	Var.	
			Abs.	%			Abs.	%
Autocarros	30 924	32 240	1 316	4,3	2 131	2 142	12	0,6
Elétricos + Ascensores + Elevadores	1 979	1 926	-52	-2,6	138	138	0	0,1
TOTAL	32 903	34 166	1 263	3,8	2 269	2 281	12	0,5



4. ATIVIDADE

4.2. Qualidade do Serviço

4.2.1. Velocidade Média de Exploração

A velocidade média de exploração na rede da CARRIS, foi um dos indicadores de Oferta, que registou uma significativa melhoria durante o período de confinamento. Neste período, a cidade surgiu com uma tranquilidade e silêncio atípicos e com uma ausência de transporte individual nunca vista, o que só por si facilitou a circulação da frota CARRIS e contribuiu positivamente para os resultados atingidos.

À medida que a cidade foi avançando com o desconfinamento e a retoma dos serviços, o indicador voltou a ficar mais próximo dos resultados alcançados o ano passado.

O valor global do ano regista um aumento de 2,4% face a 2019.

Tabela 5 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)			
	2019	2020	Var. (%)
Autocarros	14,23	14,47	1,7
Elétricos	9,25	10,01	8,2
TOTAL	13,79	14,12	2,4

(1) A velocidade média de exploração global não inclui dados da exploração dos Ascensores e Elevador.

Apesar de toda a situação atípica, a CARRIS em 2020, deu continuidade às medidas iniciadas em 2017 para melhorar o funcionamento da rede, tendo a CARRIS através da Central de Comando de Tráfego, mantido uma estreita articulação com a Polícia Municipal (PM) e a EMEL, que em parceria com o serviço de “Vigilantes”, efetuaram a fiscalização de corredores BUS e o controlo do estacionamento irregular em paragens ou em locais de maior dificuldade de circulação do transporte público.

Foram ajustadas, ao longo do ano, as rotinas e o número de presenças por viatura, garantindo o serviço mas, também, garantindo o distanciamento social e as medidas de prevenção relativamente à COVID-19. Estas medidas conduziram à efetivação de cerca de 916 autuações (contra 3.584 em 2019, resultante do efeito da pandemia) e promoveram a remoção por reboque de 13 viaturas estacionadas indevidamente.

O número de interrupções de circulação de autocarros e de elétricos diminuiu em cerca de -27%, relativamente ao ano anterior. A redução acentuada está claramente relacionada com toda a situação pandémica que caracterizou 2020 e às restrições que daí foram resultando.

Em números, a situação mantém-se ainda assim preocupante com 924 ocorrências e 702h de interrupção de circulação, afetando 1097 veículos.

Tabela 6 – Ocorrências				
	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Ocorrências	1 273	924	-349	-27,4
Horas de Interrupção	743	702	-41	-5,5
Veículos Imobilizados	1 433	1 097	-336	-23,4
Nº de arruamentos c/interrupção por mau estacionamento	168	156	-12	-7,1

4.2.2. Taxa de Ocupação

O indicador Taxa de Ocupação relaciona a Procura, medida em “Passageiros*km”, com a Oferta, medida em “Lugares*km”. Em 2020, como seria expetável, derivado de toda a situação atual, verificou-se um decréscimo significativo, representando -43,6%, num modo global.

Tabela 7 – Taxa de ocupação			
	2019	2020	Var. (%)
Autocarros	21,33	12,21	-42,7
Elétricos, Ascensores e Elevador	25,83	11,70	-54,7
TOTAL	21,60	12,18	-43,6

4.2.3. Taxa de Acidentes

No global, o número de Acidentes de Exploração ocorridos em 2020 (1.183) foi muito inferior ao verificado no ano anterior (1.643), tendo-se constatado uma redução de -28% na quantidade de acidentes. O modo autocarro viu reduzida a respetiva quantidade de acidentes em -26,9%, tendo o modo elétrico registado uma redução em -37,7%.

Tabela 8 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração				
Acidentes de Exploração (n.º)	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Modo Autocarro	1 476	1 079	-397	-26,9
Modo Elétrico	167	104	-63	-37,7
TOTAL	1 643	1 183	-460	-28,0



4. ATIVIDADE

No que respeita à Taxa de Acidentes de Exploração global, registou-se uma redução na ordem dos 15 p.p.. Por modo, verificaram-se reduções de 14,2 p.p. e 24,5 p.p., respetivamente, no modo autocarro e no modo elétrico.

Tabela 9 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração			
Taxa de Acidentes de Exploração *	2019	2020	Var. (%)
Modo Autocarro	46,82	32,66	-14,2 p.p.
Modo Elétrico	77,09	52,57	-24,5 p.p.
TOTAL	48,77	33,78	-15,0 p.p.

* Acidentes por milhão de Vkm
(Serviço Total)

De referir que devido à crise pandémica, vivenciada durante a maior parte de 2020, todos os indicadores de accidentalidade sofreram impactos, em especial devido à evolução registada na envolvente do serviço a partir da segunda quinzena de março. De facto, no primeiro trimestre, até ao final da primeira quinzena de março, os indicadores relacionados com a sinistralidade rodoviária mantinham a tendência e níveis como os registados em 2019. Mas a partir da segunda quinzena referida registou-se uma queda abrupta na quantidade de ocorrências de acidente, registando-se uma acentuada redução da accidentalidade global.

Este efeito foi ainda constatável em julho e agosto, mostrando depois, a partir de setembro, alguns sinais de uma tendência mais alinhada com o que se observava nos meses “pré-crise”, embora ainda longe dos valores de janeiro e fevereiro, para voltarem a cair em dezembro.

A partir de setembro, verificou-se uma inversão de tendência observada, tendo estado relacionada com o aumento do tráfego automóvel, derivado do início do ano escolar, com aulas presenciais, bem como com o retorno ao trabalho presencial de muitas pessoas, na Área Metropolitana, em geral, e em Lisboa, em particular. O aumento registado na procura, igualmente consequência do contexto referido, explicará o incremento das ocorrências relacionadas com quedas de passageiros, que já se registou em setembro, quando comparado com os meses compreendidos entre abril e agosto.

Tendo em consideração o referido efeito pandémico, o valor anual das Taxas de Acidentes, ao longo de 2020, terão de ser interpretados à luz desta realidade. Este ano será sempre um ano atípico para a formulação de análises e conclusões, no que se refere às variações de alguns indicadores de ocorrências de exploração.

Na accidentalidade verificada em 2020, os danos pessoais para os clientes, tripulantes e restantes utilizadores da via não foram significativos, nem muito graves. Dos 1183 acidentes registados, apenas 20 corresponderam a atropelamentos. Do ponto de vista dos feridos, registou-se em 2020 um total de 212 sinistrados, o que corresponde a cerca de 0,18 feridos por acidente. Este aspeto confirma que a maioria da sinistralidade da CARRIS é relacionada com pequenos toques, seguida de quedas de passageiros.

Apesar de ser exetável um aumento futuro na Taxa de Acidentes global, tendo em consideração os valores registados pré-pandemia, ainda assim, os mesmos representavam das melhores taxas de acidentes, quando comparadas com empresas congéneres europeias. A CARRIS investe permanentemente na formação e na sensibilização dos seus tripulantes. Nesse sentido, o cumprimento dos Planos Anuais de Formação, bem como a concretização de ações de sensibilização nas próprias estações, ministradas pelo pessoal de enquadramento (Inspetores de Tráfego), têm sido fundamentais para a manutenção dos valores dos indicadores associados à accidentalidade.

Por outro lado, a CARRIS decidiu desenvolver um “Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária” (SGSR), sendo objetivo a respetiva certificação pela norma NP ISO 39001:2017. Com o desenvolvimento e implementação deste projeto, tendo em consideração a melhoria contínua dos indicadores, a CARRIS espera reduzir a sua accidentalidade rodoviária, de forma sustentada e progressiva.

Ao longo do ano de 2020 continuaram a ser realizadas ações de formação contínua de Tripulantes, no âmbito do CAM – Certificado de Aptidão para Motorista - e ações de reciclagem em “Técnicas de Condução e Prevenção de Acidentes”, envolvendo os Tripulantes com maior número de acidentes, assim como os que se encontraram em situação de ausência por doença por mais de seis meses, ou que tiveram de conduzir outras marcas/modelos de autocarros, designadamente, nos casos de mudança de estação e igualmente devido à receção de nova frota, em curso, dando especial enfoque aos princípios de condução defensiva, cómoda e segura.

De forma a incentivar um melhor desempenho por parte dos Tripulantes encontra-se, desde 2017, restabelecido o pagamento do prémio de condução defensiva, atribuído em função do número de horas de condução sem acidentes, promovendo um reconhecimento aos Tripulantes que no exercício das suas funções contribuem para a redução da taxa de acidentes.

Na situação pós-pandemia, antevendo-se um agravamento destes indicadores, com o restabelecimento da atividade económica, o reforço esperado nas ações de formação contínua, em contexto de trabalho, efetuadas por Inspetores de Tráfego junto dos Tripulantes, deverá conduzir a uma progressiva redução da Taxa de Acidentes de Exploração, à medida que tais ações sejam incrementadas.

4. ATIVIDADE

4.2.4. Taxa de Cumprimento de Serviço

A taxa de cumprimento de serviço volta a registar melhorias face ao ano anterior, quer em termos de veículos*Km, quer em veículos*Hora, resultado do esforço da empresa na realização da oferta programada, para o qual contribuiu o empenho das Operações em efetuarem reforços não programados de modo a garantir um maior bem estar do cliente, relativamente ao distanciamento social, bem como o processo de admissões, focado na contratação de Tripulantes, no sentido de diminuir a escassez de recursos humanos que ainda se tem verificado, apesar do processo contínuo de contratações efetuadas nos últimos anos.

Tabela 10 – Taxa de Cumprimento

	2019	2020	Var. (%)
Taxa de cumprimento (VeicXkm)	98,14%	99,89%	1,7 p.p.
Taxa de cumprimento (veicXhr)	99,72%	99,85%	0,1 p.p.

Foi assim possível melhorar em 1,7 p.p. a taxa de cumprimento de serviço, em veic. km, face ao período homólogo, representando uma melhoria da qualidade do serviço atingindo um valor significativamente superior ao mínimo admissível no Contrato de Concessão celebrado com a CML.

4.3. Atividade Comercial

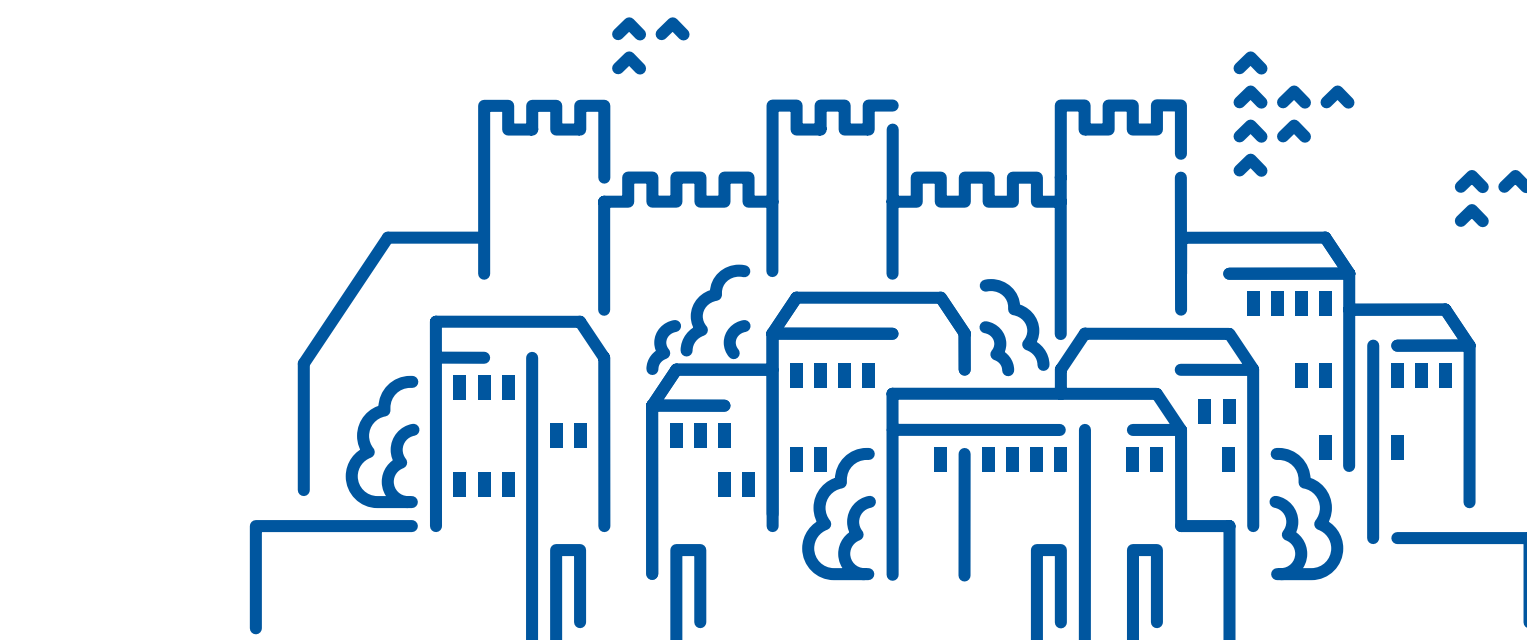
4.3.1. Atividade desenvolvida

Em 2020, manteve-se a aposta na melhoria da relação com o Cliente e com os Colaboradores. Concluíram-se projetos, foram promovidas campanhas de comunicação e houve momentos informativos significativos para uma maior proximidade com a marca e reforço da cultura organizacional. De destacar:

- Campanha de lançamento da primeira carreira com autocarros 100% elétricos - 706;
- Campanhas de informação e sensibilização sobre os aspetos de segurança a ter em conta em período de pandemia (na frota, nas lojas, nas plataformas online e também em meios tradicionais);
- Campanha “A CARRIS está cá para todos” - campanha de TV e meios online para reforço de presença de marca e comunicação de que a CARRIS continuou sempre em operação;
- Campanha #darvoz - uma ação que iniciou no dia da Mãe e em que a CARRIS entregou largas dezenas de mensagens de voz a familiares e amigos, num período de confinamento e afastamento social;
- Lançamento do novo site CARRIS;

- Criação e divulgação da Marcha da CARRIS em parceria com a RFM - por ocasião do período das festas de Lisboa que devido ao período pandémico não se realizaram;
- Campanha de atribuição do selo COVID Safe - num período de retoma de atividade e regresso às aulas no pós verão, a CARRIS apostou na divulgação da certificação com selo COVID safe que reconhece o esforço e medidas implementadas para assegurar o transporte em segurança de colaboradores e clientes;
- Campanha “CARRIS a cuidar da menina e moça” - campanha multimeios que demonstrou a proximidade da CARRIS à cidade e aos lisboetas;
- Campanha “A Segurança é a nossa prioridade” - campanha multimeios que com uma abordagem humorística demonstra a segurança do transporte da CARRIS;
- Apresentação do conceito do novo Fardamento;
- Divulgação do Xtran Drive, novo sistema de gestão de frota, com vista a maior segurança e alcançar melhor desempenho ambiental;
- Campanha de Natal, com entrega de mensagens de esperança e bilhetes de 24h.

Em relação aos ajustes de serviço, foram uma constante durante o ano e foram divulgados de forma atempada, nos vários canais disponíveis, permitindo aos Clientes estarem devidamente informados e planearem as suas deslocações com a maior segurança possível.



4. ATIVIDADE

4.3.2. Procura

O ano de 2020 foi um ano sem paralelo em termos de resultados da procura, dada a queda acentuada dos passageiros transportados, que reflete o impacto da pandemia COVID-19. No total do ano foram transportados 79,29 milhões de passageiros com título válido, menos 60 milhões relativamente a 2019, correspondendo a uma quebra de -43%.

Com efeito, foram as medidas de confinamento obrigatório ao longo de 2020, para contenção da pandemia, iniciadas em meados de março e com reflexo mais significativo no 2º trimestre, nomeadamente com a suspensão da venda de tarifa de bordo e validação do título não obrigatória, que mais contribuíram para estes resultados.

Nos dois primeiros meses de 2020 registou-se um crescimento de cerca de 15%, refletindo ainda o efeito da implementação do novo tarifário, em abril de 2019.

Os passes foram os títulos de transporte mais utilizados, apesar de diminuírem 39% e os passageiros de títulos ocasionais registaram uma quebra superior, refletindo sobretudo a redução do turismo na cidade.

Tabela 11 - Passageiros - Validações			
Passageiros - Validações	(milhares de passageiros)		
	2019	2020	Var. (%)
Títulos ocasionais	23 072	8 312	-64,0
Passes	116 424	70 977	-39,0
Total Passageiros transportados com Título Válido	139 496	79 289	-43,2

A utilização de títulos de transporte mensais (passes) representou cerca de 92% das validações. Em termos de distribuição da procura, o segmento de passes continua a ter maior expressão no modo Autocarro, sendo os títulos ocasionais os que têm maior peso nos restantes modos.

Os utilizadores de tarifa de Bordo têm maior representatividade nos Ascensores e Elevador de Santa Justa.

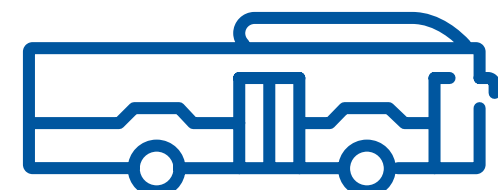
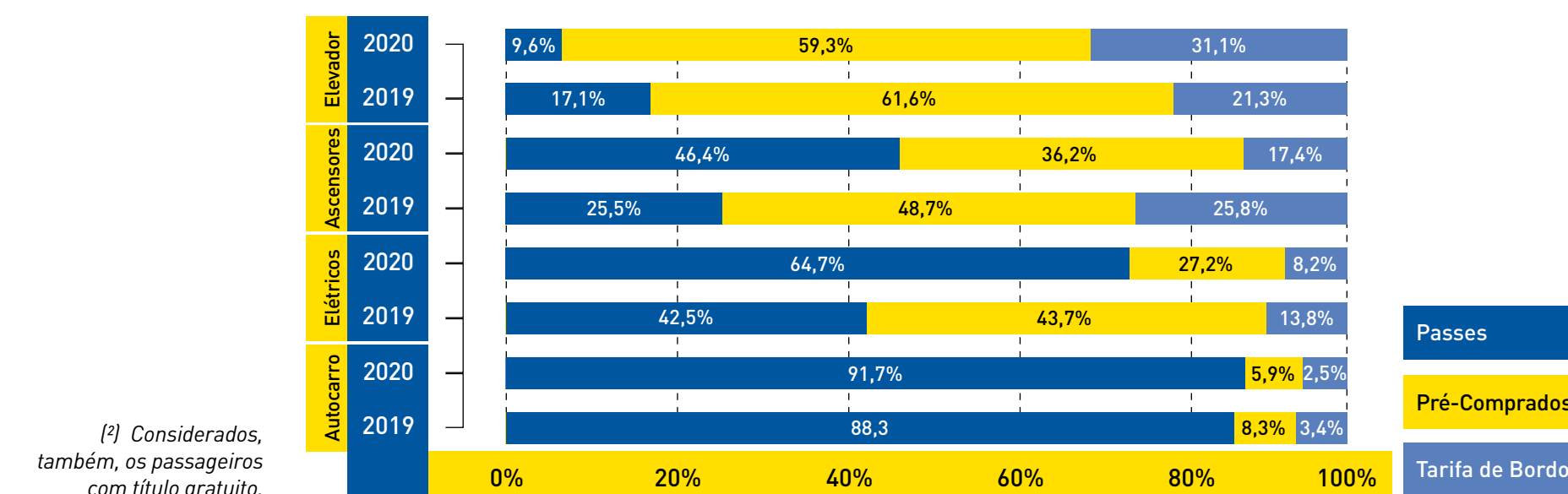


Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo²



4.3.3. Receitas Tarifárias

No âmbito do novo sistema tarifário com redução de preços, desde abril de 2019, o Regulamento nº 278-A/2019, de 27 de março veio definir as regras gerais, nomeadamente de atribuição da compensação financeira no âmbito dos títulos de transporte visados pelo Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART).

Neste contexto as receitas dos novos passes resultam das vendas da rede de cada operador acrescidas da quota parte das vendas dos canais Otlis, das compensações de tarifas reduzidas (4-18/sub23 e social+) e da compensação PART.

Em 2020, a receita tarifária da CARRIS com compensação, apresentou um decréscimo de -28%, em relação ao ano anterior, totalizando 77,1 milhões de euros, resultado da quebra nas vendas de títulos de transporte, por efeito da pandemia.

As compensações resultam da prática das modalidades de estudante 4_18, sub23 e Social+, em que a CARRIS foi ressarcida de 2,2 M€, e da compensação do PART, cujo montante totaliza cerca de 31,7 M€ estando a aguardar regularização de quota parte do upside.

Tabela 12 - Receita (sem IVA) por Título de Transporte

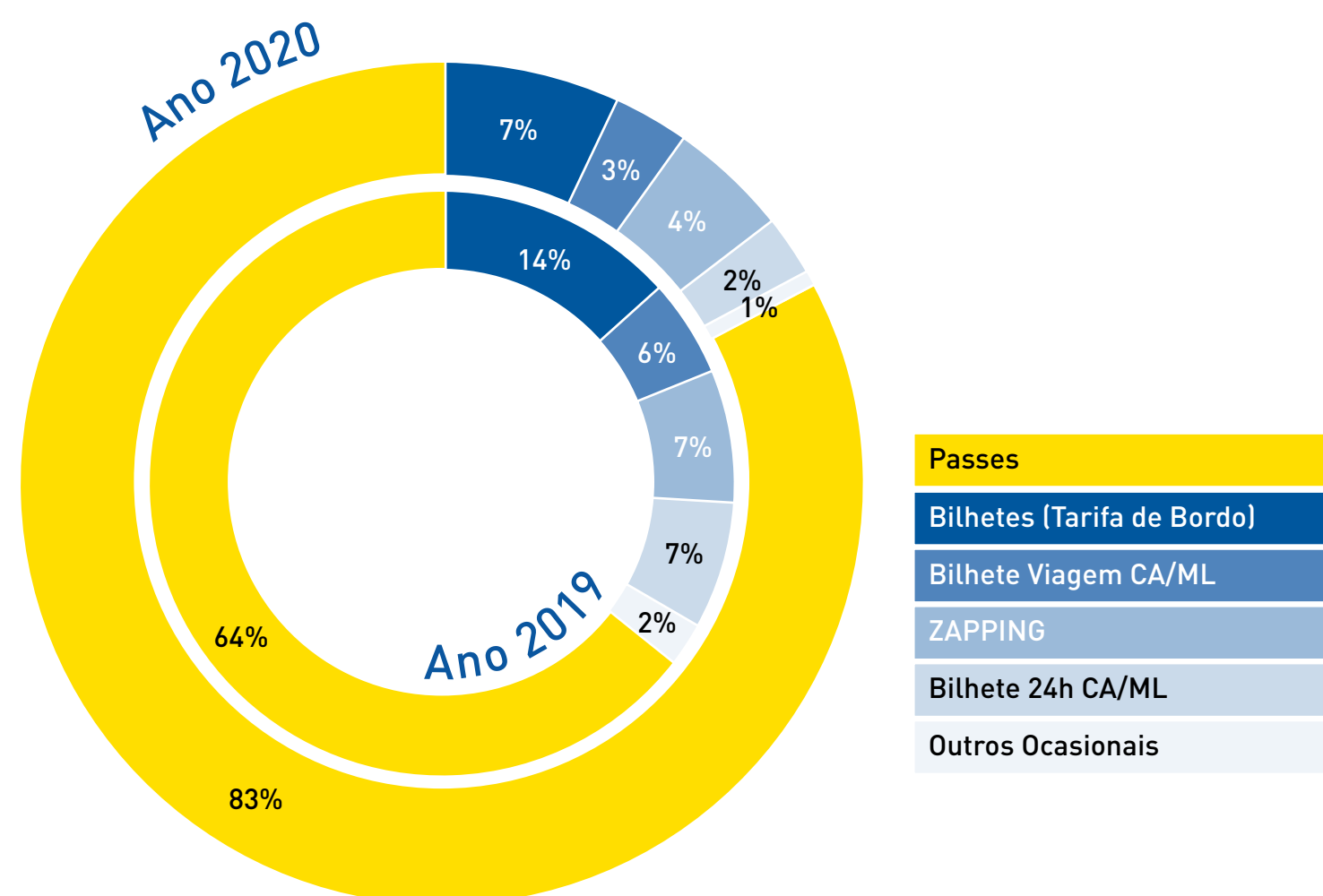
Títulos de transporte	[milhares de €]		
	2019	2020	Var. (%)
Títulos ocasionais	38 061	12 896	-66,1
Passes	46 889	30 270	-35,4
Total das receitas	84 950	43 166	-49,2
Comparticipações 4-18 / sub23 / social + / interm. / PART	21 841	33 934	55,4
Total das receitas com participações	106 792	77 100	-27,8

4. ATIVIDADE

A receita associada aos diferentes títulos ocasionais, representa 17% da receita tarifária auferida em 2020, no montante de cerca de 13 M€, menos 25 milhões de euros, face a 2019, devido à quebra acentuada das vendas destes títulos, por falta de procura sobretudo do setor do turismo.

O gráfico seguinte ilustra o peso da receita tarifária da CARRIS por título, incluindo as participações tarifárias, sendo a maior parte, 83%, proveniente das vendas de passes e 7% da venda de tarifa a bordo nos veículos.

Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2020



4.3.4. Receita não Tarifária

A CARRIS contabiliza um conjunto de receitas consideradas como complementares, pois não são provenientes da sua atividade base de prestação de serviço de transporte à população, mas sim provenientes de alugueres de veículos para eventos e filmagens, de elétricos de turismo, de espaços, receitas publicitárias, vendas do museu e proveitos com a venda de resíduos, que em 2020 assumiram um total de 1,349 milhões de euros.

O decréscimo da receita não tarifária decorreu da redução dos alugueres de veículos não afetos ao serviço público, que no ano em análise representaram apenas 19% do total da receita complementar associada à atividade comercial, com especial destaque para os alugueres à Carristur que explora o segmento turístico e das receitas associadas à Publicarris/MOP de exploração de meios publicitários da empresa, que contribuiu em cerca de 36%, atividades afetadas profundamente pelos efeitos decorrentes da pandemia.

Habitualmente, entram também nesta ponderação os valores resultantes da aposta da CARRIS em serviços especiais para apoio a eventos que acabam por ter uma dupla mais valia, não apenas ao nível financeiro, mas ainda pela presença de marca, mas, o ano de 2020, pelo estado pandémico vivido foi um ano vazio de grandes eventos e, em consequência, não trazendo grande presença da CARRIS a este nível.

4.3.5. Combate à Fraude

A fraude nos transportes públicos é um fenómeno transversal, que abrange todas as idades, géneros e meios sociais, sendo particularmente complexo em sistemas abertos, como o que é operado pela CARRIS.

Durante o ano de 2020, manteve-se o apoio da PM – Polícia Municipal no acompanhamento às equipas de fiscalização, nomeadamente nas zonas mais críticas, nos termos estabelecidos, ou seja, apoio diário às equipas (4 equipas/dia útil) e disponibilidade de apoio às ações da Rede da Madrugada.

No que concerne ao apoio da PSP caracterizada foi efetuada, no período em análise, apenas uma ação estacionada com alvo direcionado às carreiras da Rede da Madrugada.

A partir do dia 15 de março, em resultado das medidas estabelecidas legalmente, no combate à pandemia, relativas à operação dos transportes coletivos de passageiros, numa 1ª fase, impossibilitou a realização da atividade de fiscalização, ou seja, o processo foi suspenso durante o período de confinamento; numa 2ª fase afetou de forma direta a realização de ações de maior envergadura, com envolvimento significativo de meios, pelo que não foi possível realizá-las.

Para o exercício da atividade de fiscalização de títulos de transporte, em face das medidas já referidas, houve a necessidade de ajustamentos, em que o apoio diário da Polícia Municipal possibilitou um melhor planeamento e maior visibilidade das equipas de fiscalização, com realização de mini ações estacionadas com menor durabilidade e maior mobilidade, com excelentes resultados, considerando a situação vivida. Este mesmo apoio também teve como efeito a ausência de qualquer acidente de trabalho resultante de agressões.

4. ATIVIDADE

Durante o ano de 2020 foram fiscalizados mais de 1,48 milhões de passageiros, correspondendo a um decréscimo de cerca de -19,5%, face ao período homólogo, em resultado das medidas tomadas no âmbito do controlo do surto pandémico. Concomitantemente, também se verificou um decréscimo de cerca de -43,1% nas contraordenações, objeto de autuação, correspondendo a cerca de 14.400 situações.

Esta redução foi mais acentuada a partir de março representando cerca de -21% nas abordagens, de cerca de -48% nas coimas e de cerca de -29% nas coimas pagas voluntariamente na CARRIS.

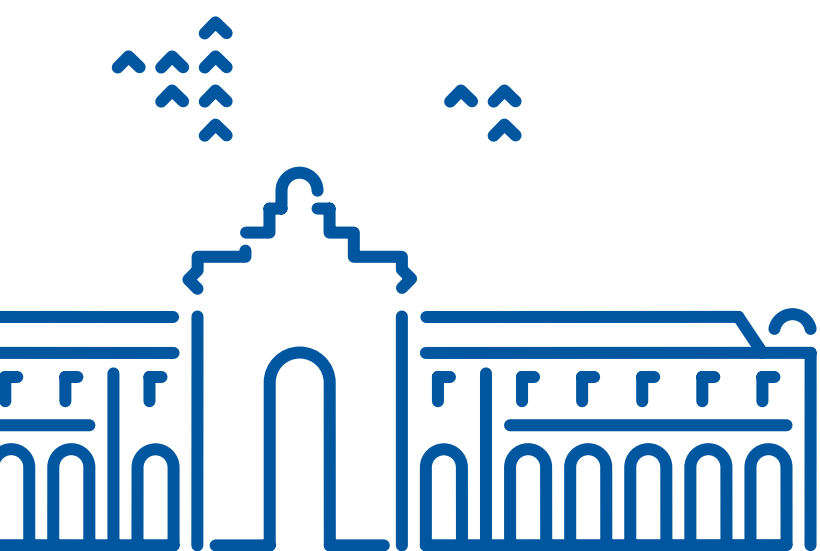
Importa, ainda, salientar que a competência para a instauração e instrução dos processos de contraordenação, relativos ao tipo de infrações, bem como a decisão de aplicação das respetivas coimas, não se encontra atribuída aos operadores de transporte, mas, e nos termos da Lei nº 28/2006 de 4 de julho, com a redação dada pela Lei nº 83-C/2013 de 31 de dezembro, à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Com a publicação do Decreto-Lei nº 117/2017, de 12 de setembro e da Portaria nº 37/2018, de 29 de janeiro, ao definir novas regras para a fiscalização e a possibilidade de pagamento voluntário das coimas nos operadores verificou-se um acréscimo na recuperação de receita das coimas relativas a Autos emitidos em 2020 pagas na CARRIS.

No entanto, é expectável que o maior efeito, quer ao nível da dissuasão da fraude, bem como, o acréscimo na recuperação de receita das coimas, ocorra após a concretização e operacionalização da cobrança coerciva a efetuar num futuro próximo pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), uma vez que ainda não foi implementado o processo de comunicação e envio dos Autos de Notícia, via IMT, I.P., através de plataforma informática (webservice), à entidade responsável pela cobrança.

Na prossecução do objetivo de modernização tecnológica da CARRIS, no ano de 2020 foi efetuada a receção do subsistema de fiscalização, com 40 novos equipamentos, iniciando-se, também, após alguns ajustamentos legais, o processo com vista à desmaterialização do Auto de Notícia.

Em complemento, iniciou-se o procedimento de aquisição de mais 50 terminais de fiscalização.



4. ATIVIDADE

4.3.6. Feedback do cliente

Promover um serviço focado no cliente é um dos pilares estratégicos da empresa. Nesse sentido, e como é prática da empresa, anualmente é realizado o Inquérito de Satisfação de Cliente com vista a identificar a perceção global adquirida pelos clientes, do serviço prestado.

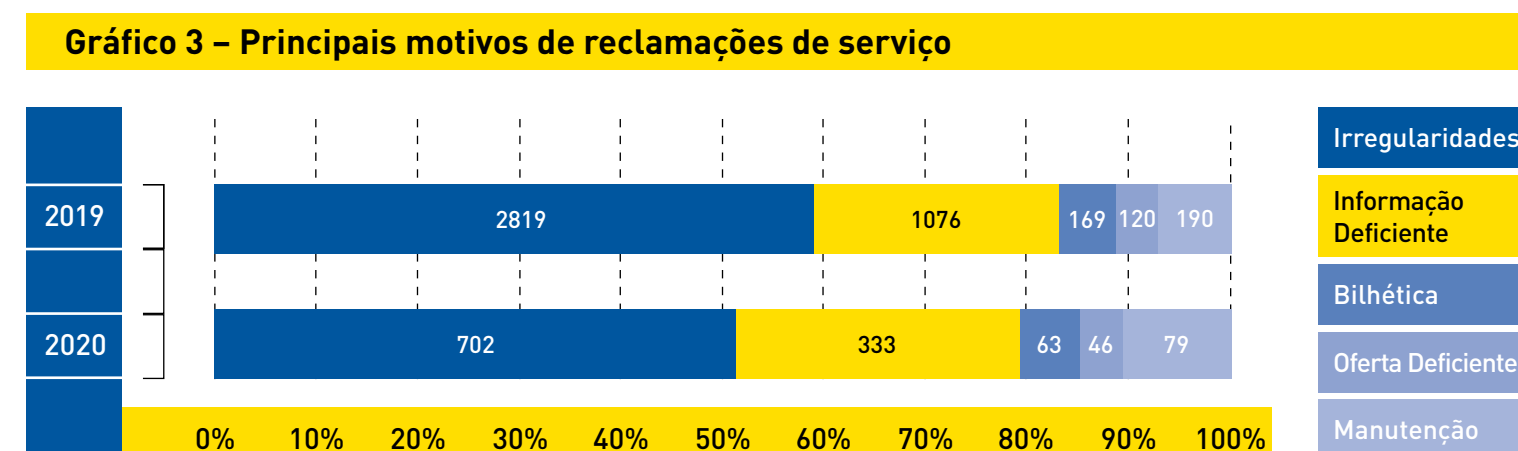
O ISC resulta da média ponderada dos seguintes critérios de qualidade: 1 - Oferta de Serviço; 2 - Acessibilidade; 3 - Informação; 4 - Tempo; 5 - Apoio ao Cliente; 6 - Conforto e 7 - Segurança Pública /Pessoal.

Em 2020 a CARRIS contou com um índice de satisfação de cliente (ISC) de 7,67 pontos (numa escala de 1 a 10), representando um aumento de +0,81 em relação ao ano passado, ou seja, 86,6% dos clientes classificaram os vários critérios entre os 7 e os 10 pontos, e a acessibilidade foi o critério com maior destaque positivo. Estas classificações representam um crescimento expressivo em termos de satisfação com o serviço que tem sido prestado.

Relativamente às comunicações do cliente, em 2020 foram recebidas 6923, representando um decréscimo de -35% face a 2019, distribuídas pelos seguintes assuntos:

Tabela 13 – Tipologia de processos Comunicações do cliente			
	2019	2020	Var. (%)
Reclamações de serviço	4 754	1 448	-69,5
Queixas de Pessoal	1 463	1 055	-27,9
Pedidos e Sugestões	4 274	4 250	-0,6
Elogio a Pessoal e Serviço	201	170	-15,4
TOTAL	10 692	6 923	-35,3

Relativamente às reclamações de serviço, os principais motivos apresentam-se no gráfico seguinte:



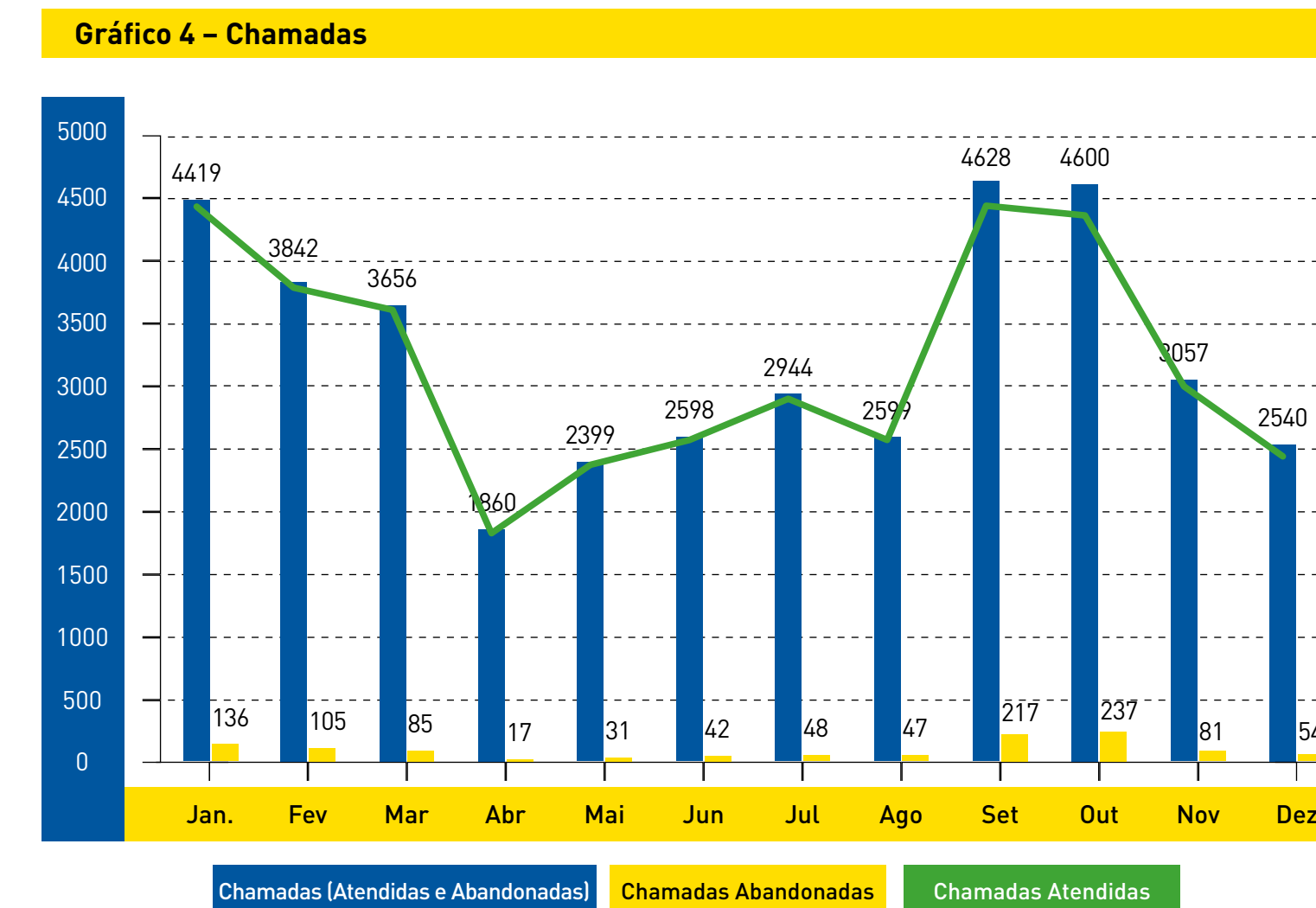
O grande peso nas reclamações mantém-se relacionado com questões de irregularidade de serviço, apesar de ter sofrido um elevado decréscimo em relação ao ano passado.

Para além disso, verifica-se que os assuntos relacionados com Manutenção e Bilhética (fator relacionado com a situação epidemiológica que se vive), tiveram maior destaque, contudo, as mesmas encontram-se em monitorização e evolução permanente tendo em conta o foco na melhoria contínua e de forma a ajustá-las às necessidades dos utilizadores, respeitando sempre as regras e diretrizes estipuladas.

No que respeita ao tempo médio de respostas a clientes, em 2020, foi alcançada uma redução significativa, atingindo a média de 1,4 dias úteis, demonstrativo das alterações introduzidas nos processos de resposta implementados e grande articulação da equipa de gestão de reclamações com todas as áreas da empresa.

Atendimento Telefónico | Call center

No que toca ao centro de atendimento CARRIS, lançado em Abril de 2019, contou-se em 2020 com 39.142 chamadas e cerca de 3% de chamadas abandonadas, com uma média de 19 segundos de tempo de espera em cada chamada.



4. ATIVIDADE

4.3.7. Rede de Vendas

A 31 de dezembro de 2020, a rede de vendas da CARRIS era composta da seguinte forma:

Tabela 14 – Composição da Rede de Vendas		
	2019	2020
Lojas CARRIS	3	3
Quiosques CARRIS	4	4
Concessionários CARRIS	87	62
Agentes Payshop	272	282
Estações CTT	54	0
TOTAL	420	351

O ano de 2020 foi um ano de reformulação da rede de vendas, uma vez que se implementou uma nova rede de vendas, permitindo alargar os locais de venda na área metropolitana de Lisboa.

Este novo modelo que se implementou visa cumprir os seguintes objetivos:

Para o Cliente:

- Tornar a rede de vendas mais dinâmica e abrangente, servindo as necessidades dos clientes de forma mais eficiente;
- Normalizar e melhorar a qualidade do serviço de atendimento realizado;
- Melhorar imagem dos locais e facilitar a sua identificação clara por parte dos clientes.

Para a CARRIS:

- Otimizar o processo de gestão da rede de vendas externa da empresa;
- Minimizar custos associados à mesma;
- Permitir ganhos ao nível da abrangência de locais da rede de vendas externa;
- Ganhar eficiência na transmissão de informações e formação à rede;
- Garantir acesso a informação de vendas detalhada, por local e on time;

Apesar da redução no número global de locais à disposição do cliente, a aposta, conforme referido foi na dispersão, no aumento da cobertura geográfica e no reforço da qualidade da relação cliente/local de venda.

De uma forma genérica, importa realçar que o ano de 2020 para a rede de vendas não foi um ano comum, foi um ano em que a CARRIS enfrentou um grande desafio e que teve que alterar a forma como sempre realizou a sua atividade de atendimento ao público, com vista a cumprir os normativos que iam sendo publicados pela DGS. Deste modo, as alterações no formato de atendimento foram diversas, desde o cumprimento de regras de etiqueta respiratória, redução do número de postos de atendimento de forma a cumprir requisitos de distanciamento impostos, aposta na digitalização de alguns processos para evitar deslocações a atendimento presencial ou pelo menos tornar o atendimento mais célere e com menor recurso a papel, limitação da capacidade de clientes em sala de espera, alocação do período de espera de atendimento ao exterior das lojas, entre outros. A preocupação manteve-se, além da garantia de segurança no atendimento quer de clientes, quer de colaboradores da empresa, na manutenção da disponibilidade da total carteira de serviços que a rede de vendas da CARRIS sempre colocou à disposição dos seus clientes.

Ao nível da rede de vendas própria da CARRIS importa realçar que:

- Foram atendidos um total de 49.049 clientes na Loja do Arco Cego, 30.042 clientes na Loja de Santo Amaro e 3.967 clientes na Loja de Cidadão do Saldanha;
- Em termos de produção de cartões, em 2020 foram gerados cerca de 33.628 cartões Lisboa VIVA por pedidos da CARRIS, sendo que 20.539 foram realizados através do serviço “Cartão em 15 minutos”, disponível nas Lojas CARRIS (serviço lançado em agosto de 2019) e, 13.089 referentes a pedidos por requisição, disponível nas Lojas e Quiosques CARRIS;
- A Loja de Santo Amaro foi transferida, temporariamente, para um novo espaço dentro da Estação da CARRIS de Santo Amaro, com a consequente necessidade de adaptação de sinalética, decoração de espaço e comunicação de alteração de local;
- Em relação à Loja do Arco Cego a assinalar a disponibilização de informação via ecrã direcionado para o exterior da loja, de forma a permitir que o tempo de espera que é necessário ser realizado, nesta fase, no exterior da mesma, possa ser feito de forma confortável e com a necessária informação;
- Iniciou funções um novo prestador de serviço para operação da rede de Quiosques e Loja de Cidadão CARRIS, com a prévia necessidade de formação de pessoal e criação/redefinição de procedimentos com vista a tornar estes locais de referência no atendimento ao cliente;

4. ATIVIDADE

- Procedeu-se à implementação de novas molduras exteriores para disponibilização de informação ao cliente na rede de Quiosques CARRIS, que permitam cumprir o normativo legal a que a CARRIS está obrigada e locais adicionais para informação relevante ao cliente e campanhas;
- Alargamento do serviço de pedido de cartão Lisboa VIVA em 24 horas à rede de Quiosques, sendo que anteriormente estes locais apenas aceitavam pedidos em 10 dias úteis, procurando mais uma vez estar ao serviço das necessidades que os clientes reportam, com um papel sempre facilitador no acesso aos transportes públicos na cidade;
- Implementação, de acordo com as medidas impostas pelo estado de emergência resultantes da COVID-19, do sistema de agendamento de visitas presenciais, disponibilizado via plataforma diretamente ao cliente (em <https://agendamentos.carris.pt/>) ou, com apoio através do atendimento telefónico ou e-mail;
- Disponibilização do serviço de aviso via mensagem em telemóvel de tempos previstos de atendimento, aquando a retirada da senha e inscrição de número de telemóvel a ela associado, de forma a garantir que o tempo de espera realizado no exterior da loja é realizado de forma tranquila;
- Digitalização do processo de renovação de perfil de estudantes (4_18 e sub23), de forma a permitir um atendimento presencial apenas como finalização do processo, evitando deslocações adicionais às lojas e necessidade de passagem de papel de mãos em mãos.

A referir ainda como alternativas adicionais à rede da CARRIS, que são canais partilhados por todos os operadores de transporte da Área Metropolitana de Lisboa os seguintes canais: Portal VIVA, rede Pagaqui (OTLIS) e Multibanco (máquinas ATM's).

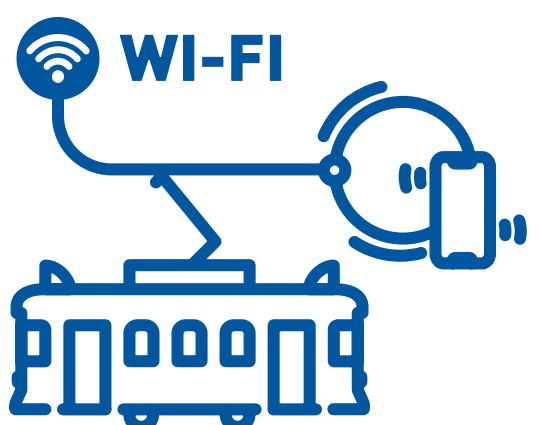
4.4. Segurança de Exploração (Safety)

Após o processo de alteração de acionista, para a Câmara Municipal de Lisboa, embora não sendo aplicável o Despacho nº 1094/98 (2.ª série), de 19 de janeiro, emitido pelo ex-Ministério do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, a CARRIS manteve em 2020 o Órgão - Autoridade de Segurança (ASE), que continuou a assegurar o disposto no mesmo.

A ASE acompanhou as ocorrências de exploração, também no âmbito do vandalismo e segurança (Security), mantendo a articulação com as forças de segurança, em particular com a PSP, caso tais ocorrências possam contribuir para o aumento do risco de acidente, com o objetivo de tornar o transporte público mais seguro para os Clientes, Tripulantes e Material Circulante.

No cumprimento da sua missão e atribuições, a ASE passou a incidir a sua atividade nas seguintes vertentes:

- Assegurar a atualização permanente dos normativos internos de segurança associados à exploração do modo Autocarro e do modo Elétrico, no que concerne aos aspetos de segurança rodoviária, apoiando as ações das áreas operacionais e de manutenção neste domínio;
- Definir conjuntamente com as áreas operacionais os requisitos ao nível das especificações técnicas, de modo a garantir a observância das medidas de segurança na exploração do serviço, em particular, a segurança rodoviária;
- Elaborar estudos que permitam à CARRIS comparar as suas práticas atuais com outros agentes do setor dos transportes, nacionais ou internacionais, bem como os últimos desenvolvimentos científicos na área da segurança rodoviária;
- Desenvolver projetos-piloto que permitam à CARRIS testar em ambiente real abordagens ou sistemas inovadores, que visem a uma redução da sinistralidade rodoviária gerada pela operação da mesma;
- Apoiar a Área competente na elaboração e realização de ações de Formação em segurança rodoviária;
- Realizar, em parceria com entidades externas (CML, RSB, PSP, PM, Proteção Civil) simulacros de acidentes rodoviários;
- Acompanhamento da atividade operacional dos modos Autocarro e Elétrico, verificando a existência de eventuais incidentes ou acidentes, analisando-os para que sejam identificadas eventuais ações de melhoria que contribuam para um sistema cada vez mais seguro, bem como sobre a forma como as normas e regulamentos em vigor são cumpridos;
- Elaboração, do plano anual de segurança para 2020 de acordo com os requisitos estabelecidos pelo IMT, bem como os respetivos indicadores de controlo. Para o efeito, foram identificados os riscos associados à atividade, as possíveis causas dos mesmos, as potenciais consequências e a sua forma de mitigação;
- Redução do risco de ocorrência de incêndios com origem nos compartimentos dos motores dos autocarros, através da instalação de um sistema de deteção automática de incêndios e de extinção manual remota, em 44 autocarros mais antigos da frota. Esta instalação, considerada um projeto piloto, será objeto de avaliação, caso se confirmem as vantagens esperadas, em particular na redução dos danos causados e, fundamentalmente, na redução acentuada do risco para os passageiros.



4. ATIVIDADE

4.5. Frota de Serviço Público

4.5.1. Situação Geral

No decorrer do ano de 2020, a CARRIS prosseguiu os processos de aquisição de veículos para a sua frota.

A idade média da frota de autocarros sofreu um aumento consecutivo até 2018, uma vez que não foram adquiridas viaturas no período de 2009-2017. No sentido de reverter esta situação, ainda em 2017, foram lançados concursos públicos para aquisição de 217 novos autocarros, com recurso a tecnologias mais limpas e amigas do ambiente, iniciando-se a sua chegada e colocação em serviço a partir de dezembro de 2018, pelo que a idade média da frota em 2020 cifra-se em 10,6 anos, demonstrando já um impacto positivo deste processo. Foram disponibilizados pelos diferentes fornecedores, até ao final do ano, os 217 autocarros (40 articulados, 125 standards, 37 médios e 15 elétricos), tendo os primeiros oito entrado em operação em dezembro de 2018 e o último em Janeiro de 2021. Até 2023 serão adquiridos mais 203 veículos, por forma a perfazer um total de 420 autocarros novos, permitindo oferecer ao cliente uma frota de maior dimensão, com maior conforto, mais fiável, e com menos impacto ambiental para a cidade.

No sentido de incrementar a eficiência energética nos transportes urbanos públicos no País, foram lançados Avisos pelo programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR), aos quais a CARRIS se candidatou com o objetivo de ver o seu investimento na nova frota menos poluente e mais eficiente, co-financiado, no que se refere à aquisição de 180 autocarros (dos quais 165 movidos a GNC e 15 elétricos), tendo obtido aprovação no decorrer do ano de 2017 e todos foram recebidos na CARRIS até final de 2020 e posteriormente de mais 15 autocarros (9 movidos a GNC e 6 elétricos).

NOTA: Não estão consideradas 3 viaturas alocadas ao serviço especial de transporte de Passageiros com Mobilidade Reduzida

No que respeita à frota de elétricos, não se verificaram até à data alterações, estando, no entanto, prevista a aquisição de novas viaturas para complementar a frota, de forma a prosseguir a expansão da rede de elétricos iniciada em 2018.

Tabela 15 – Frota de Serviço Público		
	Ano	
	31.12.2019	31.12.2020
Autocarros	706	724
Standard	522	530
Standard Elétricos	5	15
Minis	32	32
Médios	57	57
Articulados	90	90
Elétricos	48	48
Remodelados	38	38
Articulados	10	10
Ascensores + Elevador	8	8
TOTAL	762	780

No final do ano de 2020 encontravam-se ao serviço 724 autocarros, sendo 32 mini, 57 médios, 545 standard e 90 articulados.

4.5.2. Manutenção da Frota de Autocarros

Em 2020 apesar da situação pandémica decorrente do COVID-19 e seus impactos na atividade empresarial, foi possível garantir a manutenção quer no modo autocarro, quer no modo elétrico. Foram concluídas 15 Grandes Reparações de Carroçarias de autocarros, tendo sido revisto o plano plurianual de grandes reparações de autocarros, com reflexo nos próximos anos em que se prevê a retoma na renovação de frota de autocarros.

A suspensão da renovação da frota entre 2009 e 2017, com o conseqüente envelhecimento da mesma, obrigou a um maior esforço, na manutenção dos veículos existentes, acabando por se refletir nos custos de manutenção.

Tabela 16 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros				
	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção do Modo Autocarro (€)	12 683 233	13 875 257	1 192 024	9,40

4. ATIVIDADE

4.5.3. Frota de Carros Elétricos

A CARRIS prosseguiu, em 2020, o Plano de Reparações Comerciais dos Carros Elétricos tendo sido reparados 4 Elétricos Remodelados e 1 Articulado.

Foi ainda concluída a recuperação de mais 1 carro elétrico da Série 700 e efetuada a Reparação Intermédia do Ascensor da Glória.

Tabela 17 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico

	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção da Frota de Elétricos/Ascensores/Elevador(€)	2 703 301	3 174 403	471 102	17,43
Custo de Manutenção das Infraestruturas do Modo Elétrico(€)	1 166 548	1 510 995	344 447	29,53

4.6. Infraestruturas de Tração Elétrica

4.6.1. Colaboração com Entidades Externas

Na sequência dos projetos desenvolvidos pela Câmara Municipal de Lisboa (CML) em obras de requalificação urbana, quer em anos anteriores quer no ano em curso, foram celebradas parcerias ao nível da renovação, expansão ou transformação das infraestruturas do modo elétrico existentes, fossem elas de via-férrea, rede aérea, cabos subterrâneos ou comandos automatizados de agulhas de via. Estas obras, das quais se destaca pela sua importância, a Rua Bartolomeu Dias, a Calçada da Boa Hora e a Rua Maria Andrade, traduzem-se numa melhoria do serviço existente. Foi ainda feita uma intervenção com substituição de um troço de linha já com os carris gastos e perto do seu limite de vida útil no âmbito da obra que a Câmara Municipal de Oeiras levou a cabo na Alameda Hermano Patrone e raquete de Algés.

Em parceria com a Associação de Turismo de Lisboa (ATL) foram efetuados trabalhos de reformulação da via-férrea e da rede aérea na Calçada da Ajuda, no âmbito dos trabalhos do Palácio da Ajuda.

Foram ainda elaborados, em colaboração com a CML, projetos de execução e planos de viabilidade para vários arruamentos, nomeadamente a Praça Luis de Camões, Rua de S Pedro de Alcântara, Rua de S António à Sé, Rua Augusto Rosa, Rua do Limoeiro (Projeto da Cerca Moura) e Reformulação da Baixa.

4.6.2. Energia e Rede aérea

Durante o ano de 2020 foram substituídos 1373 m de fio de contacto, no âmbito da renovação da infraestrutura da rede aérea. Mantiveram-se os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da rede aérea, cujo valor atingiu cerca de 100%.

4.6.3. Via-férrea

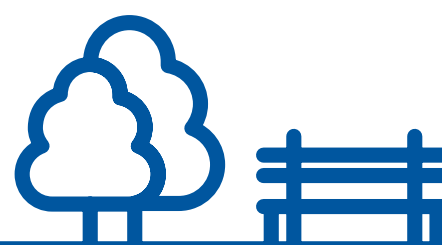
Durante o ano de 2020, para além dos trabalhos desenvolvidos em colaboração com Entidades Externas, no âmbito das obras da CML, foram executadas regularmente as ações de manutenção da via, com limpeza dos carris e lavagem/lubrificação de todos os aparelhos de via, garantindo assim as condições de segurança para circulação dos elétricos.

No que se refere à conservação da via-férrea e seus aparelhos, foram efetuadas as seguintes intervenções, entre outras:

- Renovação de linha – 199,6 m
- Limpeza de agulhas – 5.184 un
- Lubrificação de agulhas – 14.996 un
- Afinação de agulhas – 813 un
- Reparação de agulhas – 25 un
- Limpeza de sumidouros e caixas de visita – 598 un
- Limpeza de canal do carril – 624,82 km
- Reparação de juntas de carril (calos) – 380 un
- Reperfilagem de carril com soldadura/limagem – 118,7 m

Estas ações contribuíram para a manutenção das condições de operacionalidade e de segurança e para o prolongamento da vida útil dos equipamentos desta infraestrutura.

Mantiveram-se os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da via-férrea, cujo valor atingiu cerca de 100%.



4. ATIVIDADE

4.7. Museu da CARRIS

O Museu da CARRIS, inaugurado a 12 de janeiro de 1999, visa preservar o valioso acervo da empresa e divulgar o seu papel, integrante e imprescindível, no desenvolvimento da cidade de Lisboa. Tem vindo, cada vez mais, a marcar presença no panorama museológico nacional, e em especial municipal, nomeadamente desde que a CARRIS integra o universo das entidades locais, através de uma viagem emocionante no tempo, contando histórias do quotidiano de um povo que ficam retidas na memória da cidade e dos veículos da CARRIS.

Tendo em conta a pandemia da COVID-19 em 2020, que obrigou ao encerramento dos estabelecimentos culturais entre 8 de março e 18 de maio, o Museu da CARRIS teve que se readaptar à nova realidade, e apostou na digitalização, através da promoção de um Projeto de Visitas Virtuais e de iniciativas on-line, que permitiram deste modo que o Museu se mantivesse em contacto com os seus visitantes, continuando a desenvolver o papel cultural e social que faz parte da sua Missão. Com este projeto das Visitas Virtuais, pretendeu-se valorizar a acessibilidade à cultura e possibilitar aos clientes uma melhor perceção do património da CARRIS. Este é um projeto que irá continuar a crescer no ano de 2021, com a introdução de um mapa 3D, onde serão assinalados mais equipamentos CARRIS e em que, numa fase mais avançada do projeto, será disponibilizada uma viagem virtual no ascensor da Bica e uma viagem panorâmica no elevador de Santa Justa.

Não obstante, foram disponibilizados vídeos on line, promovidos pelos serviços educativos do Museu, que não só dão a conhecer com maior detalhe algumas das peças de destaque da coleção, como também apresentam novos conteúdos didáticos e lúdicos para as famílias conhecerem um pouco melhor da história dos veículos da empresa, podendo ainda criar o seu próprio transporte, em contexto familiar.

Tendo sido o ano de 2020, um ano de confinamento para as Escolas, Juntas de Freguesia e Universidades Seniores, e ainda de encerramento das fronteiras, o Museu da CARRIS apostou fortemente em programas para as famílias, tendo igualmente avançado com a promoção das oficinas de férias de verão, apesar de todas as restrições, mas sempre em cumprimento com as orientações das autoridades de saúde e de todas as disposições legais em vigor.

Neste contexto de pandemia, esta preocupação da acessibilidade do Museu também se estendeu ao público interno, aos colaboradores da CARRIS. Neste sentido, e tendo em conta a responsabilidade social que deve nortear a atuação da empresa junto dos seus colaboradores, o Museu também promoveu um projeto de acolhimento escolar dos filhos dos colaboradores, disponibilizando o respetivo acompanhamento escolar virtual e o desenvolvimento de atividades nos tempos livres, o qual se apresentou como uma alternativa válida e segura para os colaboradores que não estavam, pelas funções consideradas como essenciais, em regime de teletrabalho.

No ano de 2020, deram-se ainda os primeiros passos na construção do novo site do Museu da CARRIS, com o objetivo de apresentar uma nova ferramenta mais abrangente e integradora de todas as suas valências.

Reforçou-se a posição do Museu da CARRIS como palco estratégico da empresa no âmbito da representação institucional, para além da sua função e atividade natural, enquanto equipamento cultural do universo da empresa, testemunho da sua riqueza e história.

O Museu da CARRIS continuou ainda a apostar na programação do Serviço Educativo para os vários públicos – crianças, jovens, escolas, famílias, seniores e pessoas com necessidades específicas, procurando consciencializar o público para a existência da coleção e do património da CARRIS, bem como a sua importância na evolução da morfologia da cidade, do desenvolvimento tecnológico e sua história.





5.

Recursos Humanos

” Tendo por base um modelo de gestão sustentável focado numa visão orientada para os clientes da CARRIS, de prestação de um serviço público de transporte coletivo de qualidade (...) ”

5. RECURSOS HUMANOS

Tendo por base um modelo de gestão sustentável focado numa visão orientada para os clientes da CARRIS, de prestação de um serviço público de transporte coletivo de qualidade, com uma oferta adequada e regular, foi desenvolvido o Plano de Atividades e Orçamento (PAO), alinhado com a visão e estratégia da CML e que determinou a gestão de Recursos Humanos, em 2020. A par, a situação pandémica, causada pelo SARS COV 2 – COVID-19, levou a um reajuste, nos processos internos. Desde logo, e considerando que a atividade da empresa se enquadra no setor dos serviços essenciais (Lei n.º 23/96, de 26 de julho - Lei dos Serviços Públicos e Decreto-Lei n.º 10-A/2020, de 13 de março) foi necessário criar estratégias de adaptação, ajustando-se à realidade vigente, garantindo em paralelo, a continuidade dos processos em curso.

Embora se tenha verificado, uma redução da procura, os níveis de oferta de serviço aumentaram, pelo que ao longo do ano, os trabalhadores CARRIS continuaram a sua atividade em pleno, tendo a organização do trabalho, sido ajustada, de acordo com os normativos legais, em vigor, em cada momento, mantendo sempre o foco no futuro e na segurança dos trabalhadores.

Os pilares estratégicos da CARRIS, orientaram a gestão dos Recursos Humanos, tendo a empresa garantido, com as adaptações necessárias, o recrutamento de efetivos, o desenvolvimento de programas de formação e gestão do conhecimento, a avaliação do desempenho, o acompanhamento de trabalhadores em situação de baixa, quer por doença, quer de isolamento profilático, e a internalização de procedimentos que permitiram implementar um conjunto de medidas de proteção, ao nível dos seus trabalhadores, de forma a minimizar, na medida do possível, as repercussões da Doença pelo novo Coronavírus. Nesse sentido, a liderança, procurou implementar processos, no âmbito da gestão dos Recursos Humanos, mobilizadores de comportamentos pró-saúde.

A comunicação interna, ganhou particular relevância, na gestão dos Recursos Humanos, no ano em análise, dado que foi necessário comunicar frequentemente, procurando fomentar a confiança, a segurança dos trabalhadores e a continuidade da atividade.

No que ao recrutamento diz respeito, tal como previsto para 2020, a CARRIS admitiu 200 tripulantes – 186 Motoristas de Serviço Público e 14 Guarda Freios, 9 Técnicos Superiores e 10 Oficiais. Foi ainda possível, desenvolver processos de recrutamento interno, para dar resposta a necessidades das áreas, nomeadamente, ao nível das operações, onde se reforçou o quadro de Inspetores e de Controladores.

Tal como nos anos anteriores, verificada a existência de um conjunto de trabalhadores inaptos definitivos para o desempenho da função de origem (tripulantes), foi efetuada a devida reconversão dos mesmos para as categorias respeitantes às funções que,

no ano em análise, já se encontravam a desempenhar. No total, viram a sua categoria profissional alterada por meio de processo de reconversão, 29 trabalhadores.

A CARRIS, através do seu Núcleo de Apoio Social, tem uma linha de apoio disponível 24h/dia, todo o ano, para eventuais situações de crise ou, neste caso, apoio psicológico.

Com o propósito de analisar e avaliar diferentes situações, problemas e comportamentos sobre os quais seja necessário intervir, a empresa tem atuado nesta matéria, implementando ações que deem resposta às necessidades identificadas, donde se destaca o acompanhamento, presencial ou telefonicamente, a trabalhadores sinalizados pelas chefias, pela área clínica, através da psiquiatria, ou ainda a pedido do próprio.

A tabela infra reflete o quantitativo de trabalhadores acompanhados com mais regularidade, nos últimos anos. Com a pandemia COVID-19, a empresa decidiu reforçar o apoio a colaboradores que se encontravam em situação de baixa, por doença, sendo de destacar que 40 dos 83 acompanhamentos realizados, em 2020, foram dirigidos a trabalhadores que se encontravam nessas circunstâncias e que se concretizou em contactos telefónicos, regulares, com especial incidência nos períodos de estado de emergência.

Tabela 18 – Apoio Psicosocial		
	Ano	
	2019	2020
Tripulantes	25	67
Agentes de Fiscalização	3	4
Outros trabalhadores	2	12
Total de acompanhamentos	30	83

A CARRIS, em 2020, no âmbito da negociação coletiva, desenvolveu o processo de revisão dos Acordos de Empresa (AE1) com quatro (4) Associações Sindicais, designadamente: Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes (SITRA), Sindicato Nacional dos Motoristas (SNM), Associação Sindical dos Trabalhadores da Carris (ASPTC) e com a Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS), tendo havido lugar a alterações salariais e revisão de clausulado. Por ato de Gestão, foi decidido estender a todos os trabalhadores as matérias de expressão pecuniária acordadas com as diferentes organizações sindicais.

5. RECURSOS HUMANOS

5.1. Evolução do Efetivo

Tal como já referido, a gestão dos Recursos Humanos, em 2020, foi marcada pela situação pandémica causada pelo SARS COV 2 – COVID-19, porém foi possível atingir os objetivos traçados, ao nível do crescimento do efetivo, mantendo-se a taxa de crescimento global nos 5,6%, sendo que ao nível do efetivo de tripulantes, o crescimento foi superior em 7,7%, levando a que, no ano em análise, na distribuição do efetivo tenha incrementado o peso do pessoal tripulante, passando este a representar 72,3%.

A continuidade da estratégia do reforço de competências, ao nível dos Técnicos Superiores, levou a que a empresa, em 2020, tenha admitido 9 trabalhadores. A par foi possível recrutar 10 Oficiais, procurando assim manter os níveis de competências nesta área de apoio à atividade.

Tabela 19 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro		
	Ano	
	2019	2020
Efetivo Global	2 450	2 588
Tripulantes	1 737	1 870
Outros	713	718

5.2. Política Salarial

Em 2020 e em conformidade com o previsto no Plano de Atividades e Orçamento, foi possível proceder à atualização dos índices salariais, em vigor na CARRIS, bem como à implementação das regras do novo Regulamento de Carreiras Profissionais (RCP). Em resultado da avaliação do desempenho, concretizaram-se, ainda, progressões na carreira.

5.3. Formação

A formação profissional e a gestão do conhecimento, na CARRIS, apresenta-se como contributo para a qualidade do desempenho dos trabalhadores, com impacto na atividade empresarial. Procura-se a implementação de medidas e projetos formativos que permitam apoiar a qualificação dos trabalhadores, orientados para o cumprimento dos objetivos e exigências funcionais e, paralelamente, para os pilares estratégicos da organização.

Dando cumprimento ao Plano de Formação 2020-2021, assume-se uma missão dirigida para a inovação dos programas e metodologias aplicados à atividade formativa, nas suas diversas intervenções.

Em 2020, a situação epidemiológica do coronavírus - COVID-19, foi também impactante ao nível da atividade formativa, com impacto na redução do volume de formação (-25,5%). As medidas decretadas, que determinaram a suspensão do ensino da condução e da atividade de formação presencial de certificação de profissionais, forçaram a interrupção da formação presencial, onde se incluí a formação de certificação de Motoristas de Serviço Público e de Guarda Freios.

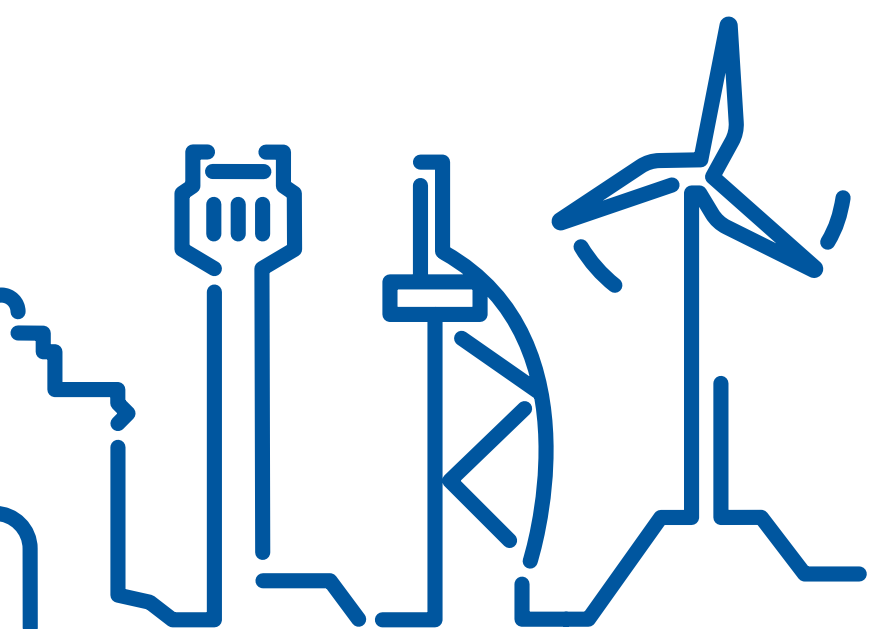
Neste contexto, e no que respeita à formação inicial de tripulantes, foram criadas todas as condições para ministrar a formação teórica em formato e-learning (Microsoft Teams), integrando sessões síncronas e assíncronas, garantindo a formação de 14 grupos, com um total de 56 formandos e 4338 horas de volume de formação online.

Tabela 20 – Formação		
	Ano	
	2019	2020
Horas	105 539	78 621
Participantes	4 937	2 105
Custo (10 ³ euros)	647	474
Taxa de Formação (%)	25,8	17,9

Das horas de formação realizadas em 2020, evidencia-se:

- Formação – Colaboradores CARRIS (33%)
Volume de Formação realizado:
 - Corporativo: 3 835 horas
 - Operações (*): 22 235 horas
- Formação - Candidatos a Tripulantes (67%)
Volume de Formação realizado:
 - Motorista de Serviço Público (MSP): 50 856 horas
 - Guarda Freio (GF): 1 696 horas

(*) contempla as horas de formação realizadas para a área oficial.



5. RECURSOS HUMANOS

5.4. Indicadores de Prestação do Trabalho

5.4.1. Taxa de Absentismo

Em 2020, derivado da situação pandémica, causada pelo SARS COV 2, a CARRIS, tal como seria de esperar e a par do verificado em todos os setores de atividade, registou uma inversão face ao decréscimo apresentado nos últimos anos, constatando-se um crescimento da taxa de absentismo global. Assim, no ano em análise, este indicador registou um aumento de 1,2 p.p., tendo sido as faltas justificadas, onde se inclui as ausências ao serviço, motivadas pela situação pandémica, o único vetor que contribuiu para este crescimento.

Em 2020 e alinhado com a legislação específica para a situação epidemiológica, nomeadamente a aplicação do Decreto-Lei nº 10-A/2020, de 13 de março, 18% das ausências totais ao serviço resultaram das medidas adotadas neste âmbito, ou seja, 90 873 horas de ausência.

Neste universo englobam-se as situações de casos positivos COVID-19, isolamentos profiláticos, assistência a filhos ou dispensas de assiduidade, quer para colaboradores considerados como grupo de risco quer por suspensão de áreas/atividades da Empresa.

Tabela 21 – Absentismo em sentido lato		
	Ano	
	2019	2020
Horas	433 752	519 130
Taxa de Absentismo Global	10,6%	11,8%

No entanto, as ausências ao serviço, por motivo de doença, continuam a revelar-se como o vetor com maior peso na taxa de absentismo, tendo, contudo, no ano em análise, registado um decréscimo de 0,39 p.p. quando comparadas com 2019.

Tabela 22 – Absentismo detalhado		
	Ano	
	2019	2020
Doença	7,4%	7,1%
Acidentes de Trabalho	0,8%	0,5%
Faltas Injustificadas	0,1%	0,1%
Faltas Justificadas	2,2%	4,2%
Taxa de Absentismo Global	10,6%	11,8%

5.4.2. Trabalho Suplementar

A taxa de trabalho suplementar, em termos homólogos, regista um decréscimo de -2,4 p.p., apresentando uma taxa de 3,5%. Para esta variação, o que mais contribuiu foi a redução de trabalho extraordinário realizado pelo pessoal tripulante, que diminuiu 41,7%, face a igual período de 2019.

Tabela 23 – Trabalho suplementar		
	Ano	
	2019	2020
Horas (10 ³)	230,4	139,8
Custo (10 ³ Euros)	2 402	1 792
Taxa de Trabalho Suplementar	5,9%	3,5%

5.4.3. Segurança e Saúde no Trabalho (SST)

Em 2020, as atividades da empresa ao nível da Segurança no Trabalho, e para fazer face à pandemia por SARS-Cov-2, foram caracterizadas pelo desenvolvimento de processos e intervenções de caráter excecional.

Tendo em consideração as medidas de prevenção desta pandemia, a atuação da área da Segurança no Trabalho teve por base a regulamentação em vigor e as orientações das Autoridades Oficiais Competentes (Direção Geral de Saúde e Autoridade para as Condições de Trabalho). Em função das constantes atualizações, foram sucessivamente implementadas estratégias de atuação, de acordo com as medidas de caráter excecional em vigor, tal como o estado de emergência, e consequentes medidas impostas (necessidades de distanciamento social, de confinamento, de recolhimento obrigatório, a limitação e encerramento de atividades e as exceções criadas para o Serviço de Transporte Público de Passageiros, serviço esse, considerado como essencial).

Neste contexto atípico, tendo em consideração as tipologias de atividades desenvolvidas na CARRIS, foram realizadas intervenções aos locais de trabalho e, em articulação com as respetivas Direções, elaborados relatórios técnicos específicos por área da empresa e delineadas estratégias (técnicas, organizacionais, comportamentais e de conduta social) com as recomendações e sugestões oficiais para os diversos locais e funções, com vista à mitigação do contágio por SARS-Cov-2, designadamente:

- Tripulantes (MSP e GF): habitáculo de condução e tarefas de rotina associadas à condução de veículos de serviço público (autocarros, elétricos e ascensores);
- Trabalhadores em ambientes de escritório e de oficina;

5. RECURSOS HUMANOS

- Atividades de apoio ao Cliente e atendimento ao público (nas lojas Mob e nos quiosques, bem como, no Museu e ATL);
- Regras de conduta nas áreas sociais da empresa: por exemplo, nas áreas de bar e refeitório, nas salas de convívio e de plantão e nas zonas de balneário e de vestiário.

O levantamento das necessidades observadas recaiu sobre os diversos aspetos do trabalho, como sejam os fatores organizacionais, técnicos (proteção coletiva) e os associados à proteção individual, sendo estes últimos, o desfasamento de horários, rotatividade de equipas (trabalho em espelho), distanciamento físico (2m) entre postos de trabalho, necessidades de colocação de barreiras físicas (ex. acrílicos), obrigação do uso de máscara, disponibilização de SABA (solução de base alcoólica), entre outras.

Ao nível da informação e da sensibilização dos trabalhadores sobre as medidas gerais de prevenção da COVID-19, além da promoção de várias ações em contexto real de trabalho, foi assegurada, em articulação com a área da Comunicação Interna, a elaboração e divulgação de conteúdos pelos diversos meios de comunicação interna – email profissional, portal CARRIS, intranet, afixação em locais estratégicos das estações e complexos – nomeadamente os seguintes:

- Plano de Contingência;
- “Manual do dia-a-dia”;
- “Uso correto de Máscara de Proteção”;
- Regras de conduta social junto às máquinas de Vending.

Em continuidade aos anos anteriores, no âmbito das ações de formação para candidatos a Motorista de Serviço Público, foi assegurado o módulo de “Ergonomia no posto de condução” (4h), num total de 12 ações de formação, onde se incluíram conteúdos sobre as medidas gerais de prevenção da COVID-19.

Em parceria com a Secretaria Geral, foi igualmente desenvolvida uma ação de formação sobre as medidas de mitigação do contágio por SARS-Cov-2 para os profissionais do Museu.

Cumprindo-se o imperativo legal, foi elaborado e distribuído via email profissional e portal CARRIS, a todos os trabalhadores da empresa, o “Inquérito de Consulta aos Trabalhadores em matéria de SST”. Os dados obtidos, após análise e tratamento estatístico foram igualmente divulgados na organização.

Em 2020, deu-se continuidade à prestação de apoio à participada Carrisbus no âmbito da Segurança no Trabalho.



5. RECURSOS HUMANOS

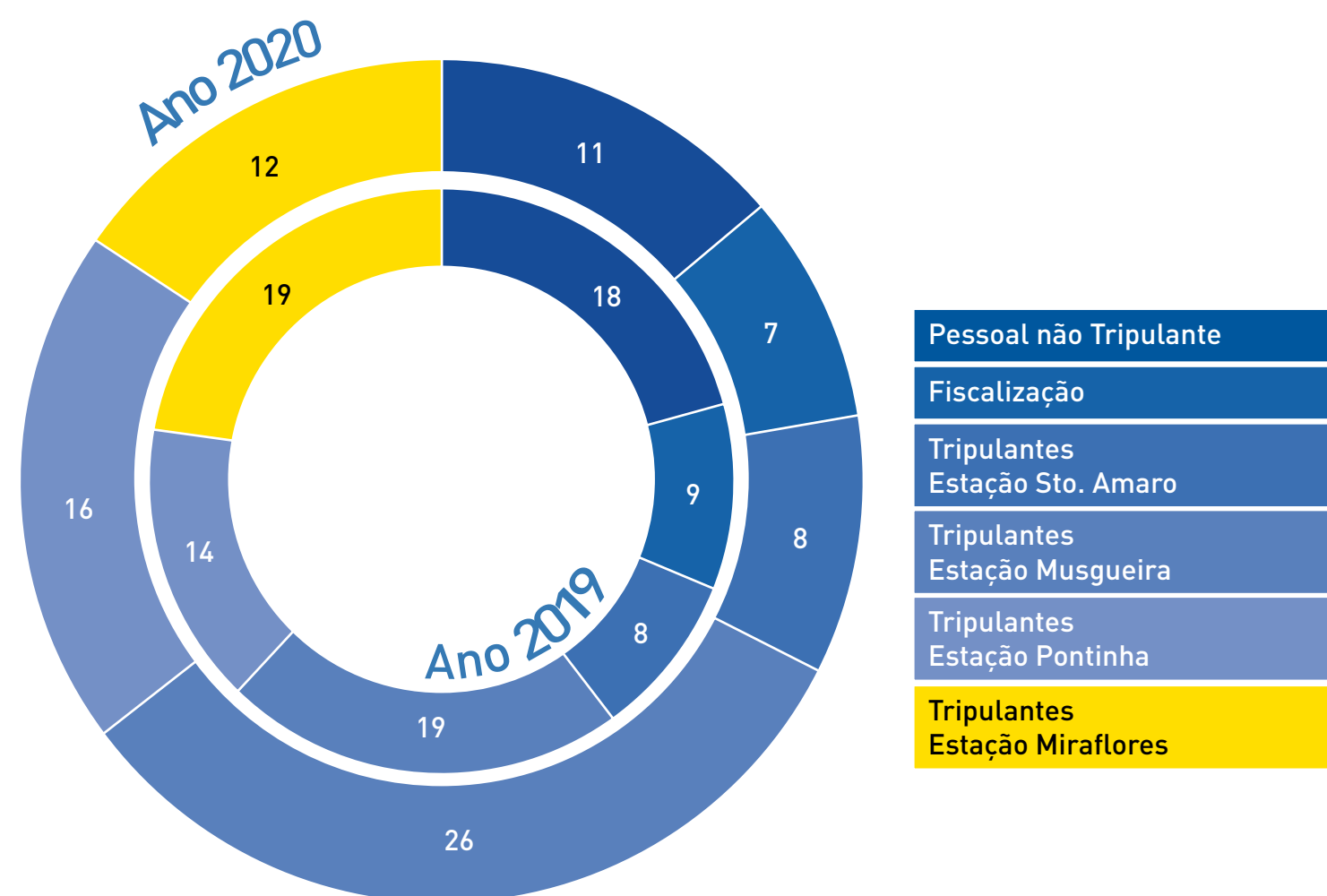
5.4.4. Sinistralidade Laboral

Em matéria de sinistralidade laboral, em 2020, verificou-se um decréscimo no número total de acidentes de trabalho, tendo os mesmos ocorrido com Tripulantes, Pessoal não Tripulante e Fiscalização, sendo que a maioria dos casos de acidentes de trabalho ocorridos envolveram 62 Tripulantes (78%), refletindo a população dominante do universo de trabalhadores CARRIS.

Em proporção ao número de profissionais por área de atividade, a Fiscalização Comercial demonstra um quantitativo de acidentes de trabalho, que tem requerido particular atenção, refletindo os riscos da atividade exercida (risco de agressão, risco de quedas a bordo durante a atividade no interior dos veículos de serviço público, entre outros).

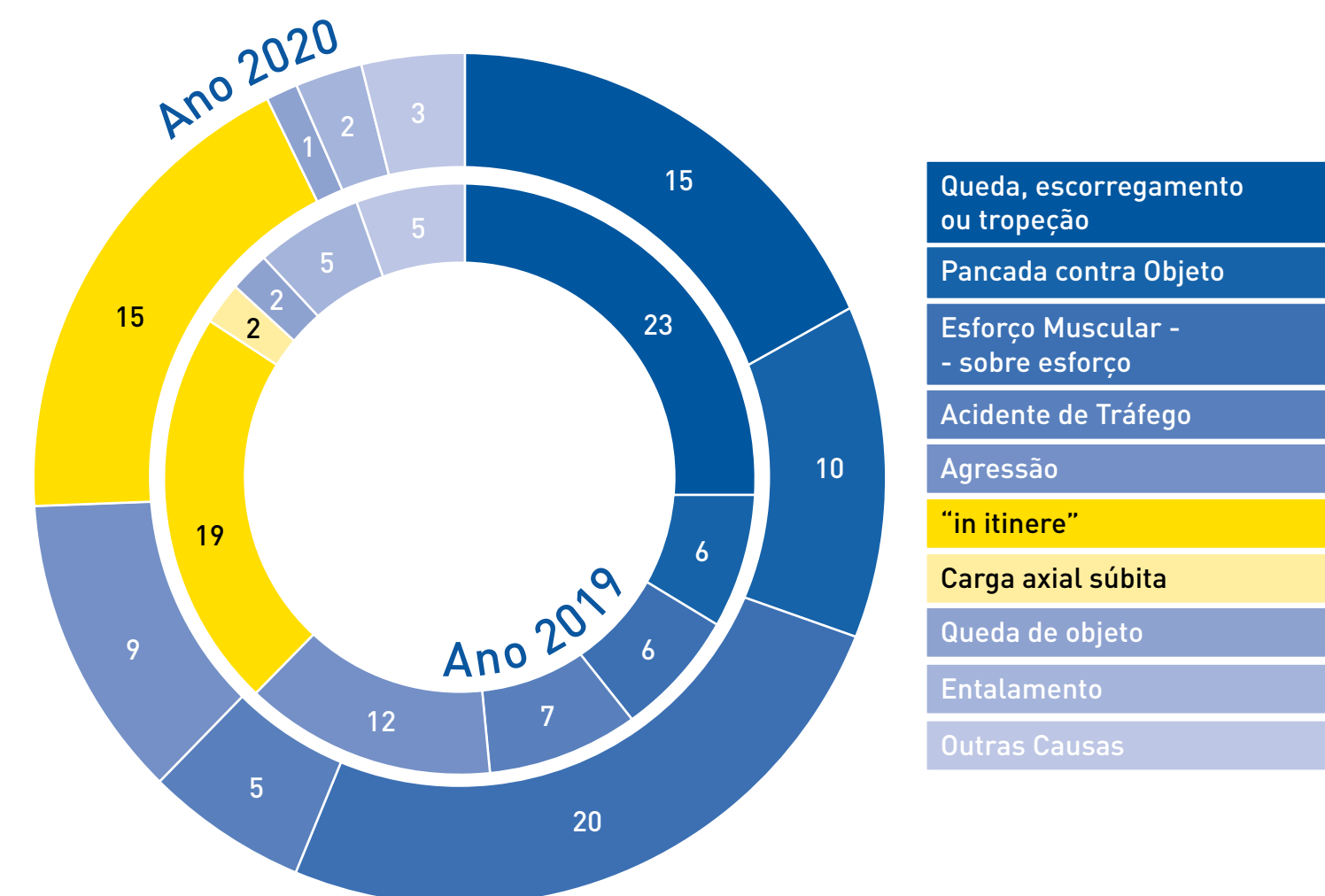
A empresa tem persistido na identificação, controlo, redução e/ou eliminação das condições perigosas ou dos atos inseguros que estão na origem dos Acidentes de Trabalho

Gráfico 5 Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais



Os esforços musculares (ou sobre esforços) apresentam-se como as principais causas dos acidentes de trabalho, seguidos das quedas, escorregamentos ou tropeções e dos acidentes de trajeto casa-trabalho-casa (In Itinere). Já as agressões por utilizadores do transporte mantêm-se como a quinta causa.

Gráfico 6 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho



5. RECURSOS HUMANOS

5.4.5. Saúde

No ano de 2020, a atividade clínica da CARRIS desenvolveu-se, tal como nos anos anteriores, no âmbito da Medicina do Trabalho e da Medicina Curativa.

Pese embora, os constrangimentos associados à Pandemia COVID-19, a empresa garantiu a realização de consultas de Clínica Geral e das especialidades de Urologia e Psiquiatria. Os tratamentos de Osteopatia tiveram continuidade (nos períodos em que foi possível, face às restrições impostas), verificando-se que mesmo com as restrições vividas, a comunidade CARRIS manteve o interesse na aplicação de técnicas de mobilização e manipulação articular.

Tabela 24 – Número de consultas realizadas, por tipo		
	Ano	
	2019	2020
Consultas Medicina Curativa	6 191	6 180
Consultas de especialidades	1 375	1 129
Total de consultas	7 566	7 309

A CARRIS manteve, ainda, ao longo de 2020, as consultas de Cessação Tabágica, com o apoio da especialidade de psiquiatria, bem como os rastreios de prevenção do cancro da próstata, da diabetes e da Hipertensão Arterial (HTA).

Os Serviços de Saúde, no âmbito do Plano de Contingência CARRIS, no que toca à minimização do impacto da COVID-19, assumiram uma dinâmica de triagem e acompanhamento permanente das situações reportadas pelos trabalhadores e que se mostraram relevantes para o efeito. Em caso positivo de um trabalhador é efetuado o levantamento dos contactos de risco, de forma a minorar possíveis cadeias de contágio internas, e um acompanhamento dos trabalhadores identificados, estabelecendo ligação com a Autoridade de Saúde.

Foi criada uma linha de apoio telefónico Carris Saúde, que funciona 24 horas/dia, com o objetivo de prestar apoio clínico aos trabalhadores, no âmbito da Pandemia.

Verificando-se um considerável acréscimo de atividade, na área da Saúde, por efeito da pandemia, ainda assim, a CARRIS procurou manter medidas de redução do absentismo global, garantindo o acompanhamento clínico aos trabalhadores com baixas prolongadas, por situação de doença, bem como visitas domiciliárias realizadas por uma equipa coordenada pela empresa.

Ao nível da Medicina do Trabalho (MT) a atividade incidiu nos exames de saúde aos trabalhadores da empresa e da participada Carrisbus, bem como na realização dos exames de admissão para ambas as empresas.

Tabela 25 – Número de exames/ consultas (MT)		
	Ano	
	2019	2020
Exames/Consultas aos Trabalhadores	2 879	2 454
Exames/Consultas a Candidatos	364	282
Total de exames/consultas	3 243	2 736

5.4.6. Comunicação interna

Ao nível da comunicação interna, reforçou-se a divulgação de projetos e iniciativas, antecipando-se, sempre que possível, a informação dos Colaboradores à divulgação externa.

Foram criadas duas publicações internas para divulgação de conteúdos:

- Em janeiro de 2020 foi lançado o 22C, uma newsletter interna que promove a partilha de iniciativas, projetos e principais resultados da CARRIS. É, igualmente, um espaço em que é dada voz aos Colaboradores, às suas opiniões, aos seus gostos pessoais e conquistas profissionais. Esta publicação mensal é enviada no dia 22, data escolhida considerando o Dia Europeu Sem Carros (22 de setembro) evocando o objetivo maior da CARRIS, uma cidade com menos carros e mobilidade otimizada e mais sustentável. Na sua estrutura é possível encontrar diversos artigos enquadrados por temas como a sustentabilidade, inovação, dossiers especiais, equipa interna e comunidade, dicas e outros temas variáveis.
- O boletim BeMequeR foi lançado em abril de 2020, em pleno período de pandemia e respetivo confinamento, para ajudar a reduzir a distância com os utilizadores do transporte. Um espaço semanal para partilha de experiências, contactos e informações úteis e muitas sugestões e ideias para todos os que estiveram confinados, mas, também, para todos os que se mantiveram na linha da frente. Foram publicadas seis edições deste boletim, entre o início de abril e o início de maio de 2020.

Um dos grandes projetos internos, em 2020, foi a definição do novo fardamento CARRIS. Um processo que contou com o envolvimento e opinião de todos os colaboradores, nomeadamente das equipas operacionais que diariamente vestem “as cores” da empresa. Essa recolha de opiniões foi feita através de questionários e sessões de brainstorming, para aferir os caminhos a seguir, a hierarquização de prioridades e a projeção de expectativas.



6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

” O início do ano 2020 veio confirmar a tendência crescente da procura de transporte público iniciada em 2019, impulsionada quer pelo aumento da oferta e da qualidade do serviço, (...) **”**

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. Conjuntura económica 2020

O exercício de 2020 foi profundamente impactado pela pandemia COVID-19, cujos efeitos na atividade da Empresa se começaram a sentir em março desse ano.

O início do ano 2020 veio confirmar a tendência crescente da procura de transporte público iniciada em 2019, impulsionada quer pelo aumento da oferta e da qualidade do serviço, quer pela implementação do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), com o consequente aumento das receitas tarifárias.

A situação inverteu-se, de forma abrupta, com a implementação do estado de emergência e o subsequente primeiro confinamento geral, decretado em março de 2020 (Decreto-Lei n.º 2/2020, de 20 de março). O efeito conjugado da redução significativa da procura e de algumas medidas tomadas para reduzir o risco de contágio – suspensão da venda a bordo e validação facultativa dos títulos de transporte – determinaram uma redução histórica nos níveis de procura e da receita tarifária.

Para minimizar o impacto financeiro nos operadores de transporte, o Estado determinou (pelo Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril) que as verbas previstas no Orçamento de Estado para 2020 para promoção da utilização do transporte público - designadamente, PART e apoio a títulos comparticipados - fossem pagas de acordo com o histórico, disponibilizando um apoio financeiro que permitiu que os operadores pudessem manter os níveis de serviço estabelecidos.

Em julho de 2020, foi comunicado pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) que, no segundo semestre do ano, seriam pagas compensações que pudessem assegurar 90% das receitas tarifárias, por forma a permitir que os operadores da área metropolitana de Lisboa conseguissem assegurar 90% da sua oferta habitual. A partir de 15 de setembro, as compensações dos operadores rodoviários passaram a garantir 100% dos níveis de receita, devendo estes cumprir com 100% dos níveis de serviço de transporte.

Este apoio financeiro extraordinário, determinado por legislação específica visou minimizar os efeitos de uma situação excecional de pandemia, num contexto de acréscimo de gastos decorrente de maiores exigências de proteção, limpeza e desinfeção de equipamentos e instalações.

O turismo foi, como é sabido, um dos setores particularmente afetados pela pandemia COVID-19 com perdas que, na região de Lisboa, atingiram 76,7% relativamente a 2019. Os impactos foram visíveis na CARRIS - quebra das vendas de bilhetes e títulos ocasionais – e na sua participada Carristur, com o volume de negócios desta a registar um decréscimo de 78%, equivalente a 16 milhões de euros. Não obstante os esforços realizados para o reajustamento e redimensionamento da Carristur, esta participada apresentou prejuízos no valor de 5.535.561€ que, por força da equivalência patrimonial, têm um impacto direto nas contas da Empresa-mãe CARRIS.

Por outro lado, a CARRIS entendeu provisionar o valor de €1.379.723, referente aos descontos relativos ao “método de capitação”, previstos no Artigo 277º da Lei n.º 02/2020, de 31 de março.

Assim, não obstante o equilíbrio operacional e financeiro obtido na sua atividade principal (a prestação do serviço público de transporte), a CARRIS registou resultados antes de impostos negativos, no valor de - 6.910.291,41€.

Nos termos da legislação vigente, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A, na qualidade de empresa local, comunicou esta situação ao seu acionista único, a Câmara Municipal de Lisboa, de forma a dar cumprimento ao previsto nos números 1 e 2, do artigo 40º, da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, no que se refere ao seu equilíbrio financeiro no exercício de 2020.

Cumprindo o disposto no artigo 40º da referida Lei n.º 50/2012, a Câmara Municipal de Lisboa aprovou a realização de transferência no montante de € 6.910.291,41, para cobertura dos resultados antes de impostos negativos registados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A, no exercício de 2020, no valor de - 6.910.291,41€. Esta operação permitiu que a CARRIS registasse resultados líquidos equilibrados, no valor de 595.333,91€.

6.2. Estrutura Patrimonial

No exercício de 2020, os capitais próprios registaram um acréscimo na ordem dos 4%, registando-se uma melhoria da autonomia financeira (61,5%) e uma tesouraria sustentada, traduzida num rácio de liquidez geral superior a 1.

Tabela 26 - Variação do Património (10³€)				
	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Ativo				
Ativos Fixos Tangíveis e Ativos Intangíveis	117 855	120 816	2 960	2,5
Participações e Outros Ativos Financeiros	13 757	8 081	-5 676	-41,3
Ativo Corrente - Inventários	1 419	1 458	38	2,7
Ativo Corrente - Outros e Disponibilidades	44 324	44 054	-270	-0,6
Total	177 356	174 408	-2 947	-1,7
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio	103 204	107 272	4 068	3,9
Provisões	1 917	2 883	966	50,4
Passivo não Corrente (Outro)	20 370	21 019	650	3,2
Passivo Corrente	51 865	43 234	-8 631	-16,6
Total	177 356	174 408	-2 947	-1,7

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

Em 2020, a CARRIS prosseguiu o programa de investimento na modernização e reforço da frota de autocarros iniciado nos dois anos anteriores, tendo lançado novos processos de aquisição e renovação de frota, com entregas previstas para 2021 e anos seguintes. Os ativos fixos líquidos da empresa registam um acréscimo de 3 milhões de euros. A redução dos ativos financeiros traduz a já referida equivalência patrimonial negativa da participada Carristur.

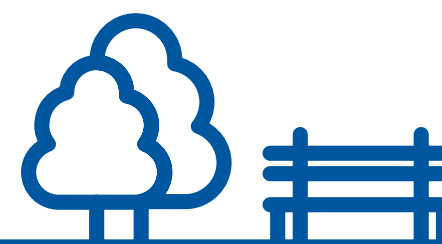
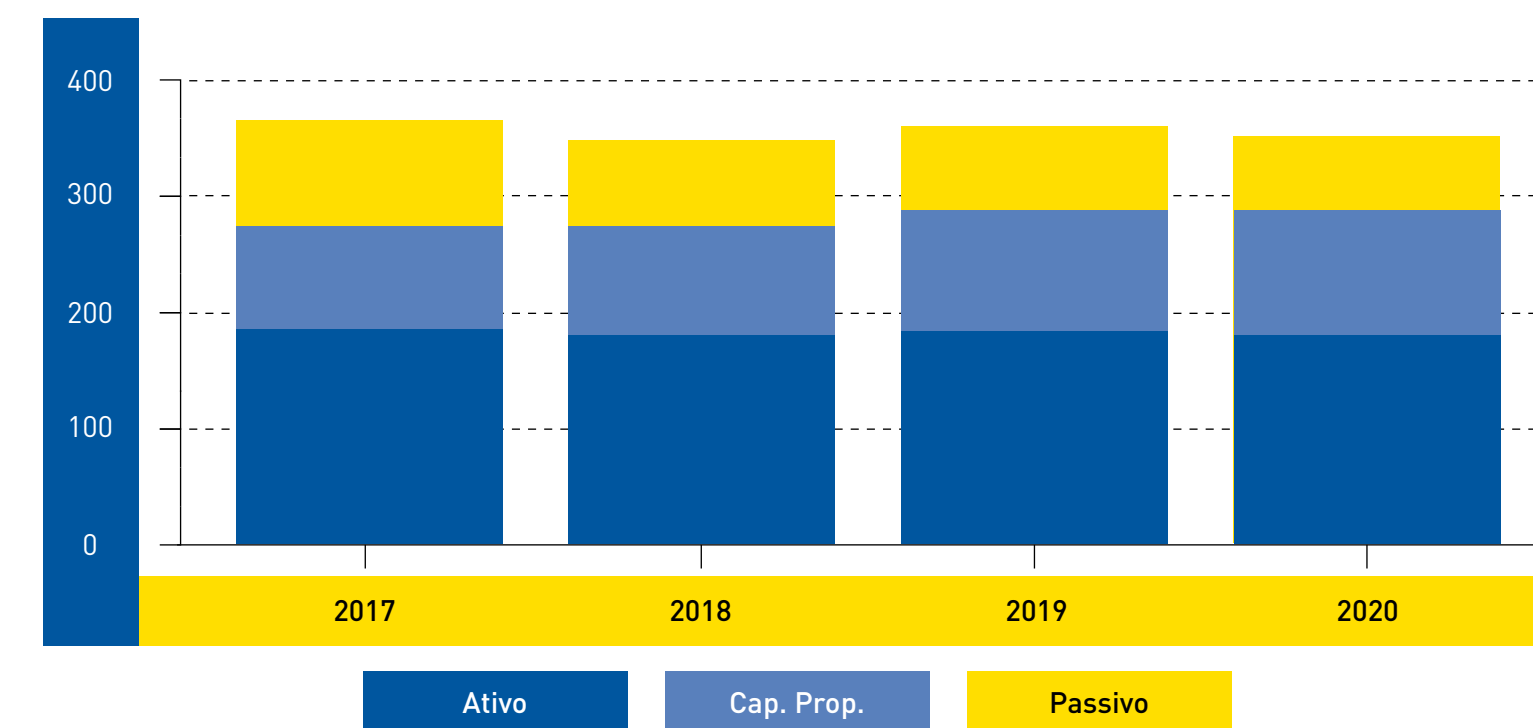
Tabela 27 – Variação do Ativo e Passivo Corrente (10³€)				
	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Ativo Corrente				
Inventários	1 419	1 458	38	2,7
Clientes	3 245	4 961	1 716	52,9
Estado e outros entes públicos	1 989	1 836	-153	-7,7
Outros créditos a receber	13 137	12 317	-820	-6,2
Caixa e depósitos bancários	25 953	24 939	-1 014	-3,9
Total	45 744	45 512	-232	-0,5
Passivo Corrente				
Fornecedores	11 930	10 635	-1 295	-10,9
Estado e outros entes públicos	1 934	1 697	-237	-12,2
Financiamentos obtidos	0	0	0	-92,5
Outras dívidas a pagar	36 406	29 921	-6 485	-17,8
Diferimentos	1 594	981	-614	-38,5
Total	51 865	43 234	-8 631	-16,6

Do lado do ativo corrente, destaca-se o aumento das dívidas de clientes e a redução dos créditos a receber de Outros Devedores que se referem, sobretudo, a valores em dívida da rede de vendas externa e de outros operadores do sistema de transportes relativos à repartição de receitas de passes. A variação espelha um esforço de cobrança dos saldos com maior antiguidade, associada à reclassificação contabilística de algumas contas devedoras.

A redução do passivo corrente decorre sobretudo da diminuição das “Outras dívidas a pagar”, traduzindo a variação dos pagamentos por conta efetuados nos termos do contrato de concessão com o Município de Lisboa, cujo resultado é apurado apenas em 2021, em simultâneo com a aprovação do relatório de execução anual do contrato de concessão.

O gráfico seguinte evidencia o reequilíbrio do balanço da CARRIS, mantendo-se os capitais próprios como principal fonte de financiamento do ativo da empresa:

Gráfico 7 – Evolução Balanço (10³€)



6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.3. Investimento Realizado

O ano em análise contabiliza um investimento de cerca de 16 milhões de euros, sendo de salientar as seguintes principais rubricas, evidenciadas na tabela abaixo:

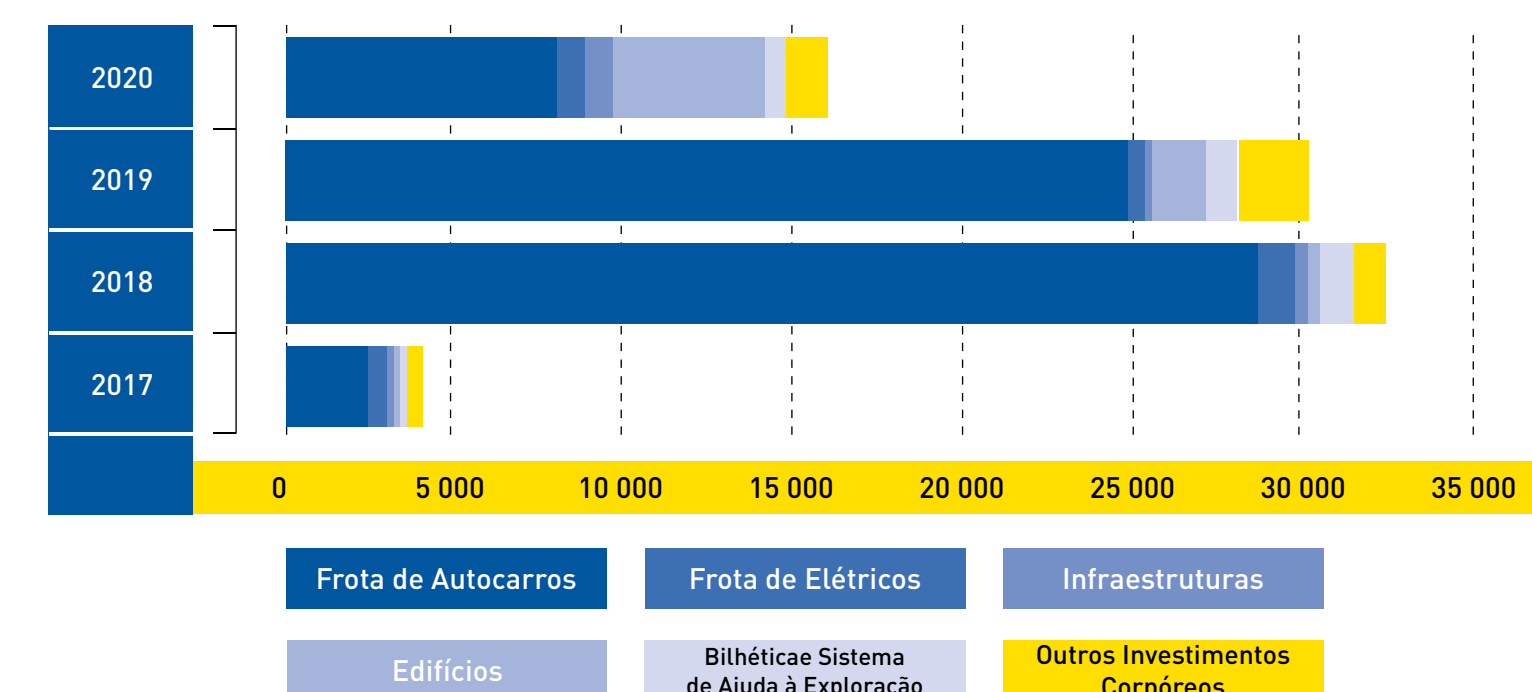
- Aquisição de novos autocarros: no exercício de 2020, concluiu-se a execução dos contratos de fornecimento de novos autocarros, mais eficientes e menos poluentes;
- Renovação e melhoramento de instalações e edifícios, em particular na modernização das instalações oficinais, posto de carregamento de autocarros elétricos e posto de abastecimento de gás natural na estação de Miraflores;
- Upgrade do sistema de informação de gestão, com a implementação do SAP S/4HANA.

Tabela 28 - Investimentos (10³€)		
	Ano	
	2019	2020
Frota de Autocarros	24 837	8 005
Aquisições	22 852	7 647
Grandes Reparações	1 938	274
Outros	47	85
Frota de Eléctricos	496	835
Grandes Reparações	486	760
Outros	10	74
Infraestruturas	219	802
Grandes Reparações de Linha e Rede Aérea	219	802
Outros	0	0
Edifícios	1 600	4 500
Bilhética e Sistema de Ajuda à Exploração	911	600
Outros Investimentos Corpóreos	2 057	1 214
Total Investimentos não Financeiros	30 118	15 957
Investimentos Financeiros	-	-
Total	30 118	15 957

O gráfico seguinte mostra a evolução do investimento total e por tipo de ativo nos últimos 4 anos: em 2017, deu-se início a diversos processos de aquisição de 217 novos autocarros, cujo fabrico e entrega se iniciaram em 2018. Os projetos concluíram-se em 2020, estando em curso novos contratos para a compra de mais 103 autocarros, com a entrada em operação prevista para 2021.

O programa de renovação e aumento da frota de viaturas do serviço público irá manter-se nos próximos anos conforme previsto no Plano de Atividades e Orçamento 2020-2023 aprovado pelo acionista.

Gráfico 8 - Evolução Investimento (10³€)



6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.4. Fluxos Financeiros

A atividade operacional da CARRIS gerou um cash flow de 18 M€, que inclui os subsídios recebidos através do programa PART e os pagamentos por conta das compensações de serviço público em 2020, no âmbito do contrato de concessão com a Câmara Municipal de Lisboa, enquanto Autoridade de Transporte da CARRIS.

Os pagamentos relativos à atividade de investimento reduziram para 21,6 M€, com uma comparticipação de 3,1 M€ de subsídios do programa POSEUR. O caixa gerado pelas operações suportou uma parte relevante das restantes despesas de investimento. A CARRIS recorreu a um financiamento bancário (descoberto) de curta duração, para suprir necessidades temporárias de tesouraria.

Tabela 29 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10³€)

	Ano	
	2019	2020
Fluxo das Atividades Operacionais	43 320	17 460
Recebimentos	165 975	138 932
Pagamentos	122 655	121 473
Fluxo das Atividades de Investimento	-55 893	-18 471
Recebimentos	8 745	3 162
Pagamentos	64 638	21 633
Fluxo das Atividades de Financiamento	4	-3
Recebimentos	655	3 000
Pagamentos	652	3 003
Variação de Caixa e seus equivalentes	-12 570	-1 014



6.5. Resultados Globais da Empresa

O exercício de 2020 foi marcado pelos efeitos da pandemia COVID-19, pelo que os resultados da CARRIS espelham o impacto desta grave situação epidemiológica, quer ao nível da receita – estabilizada com os apoios recebidos do Estado – quer ao nível dos gastos, com particular destaque para os já mencionados prejuízos registados pela sua participada Carristur.

Os resultados operacionais negativos foram parcialmente objeto de compensação, na componente do Serviço Público, pelas comparticipações recebidas, no âmbito do PART, através da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e pela Compensação de Obrigações de Serviço Público por parte da CML. Contudo, as referidas compensações não se aplicaram às atividades não incorporadas no serviço público, em particular, as decorrentes dos resultados da Empresa Carristur, pelo que a CARRIS obteve resultados antes de impostos negativos.

Em face desta situação, a Câmara Municipal de Lisboa, enquanto acionista único da empresa municipal Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., aprovou a realização de transferência financeira no montante de € 6.910.291,41, nos termos previstos no artigo 40º, da Lei 50/2012, para cobertura do valor dos Resultados Antes de Impostos negativos do mesmo valor, equilibrando, por esta via, os seus resultados.

Tabela 30 – Demonstração de Resultados por Funções (10³€)

	2019	2020	Var.	
			Abs.	%
Vendas e serviços prestados	125 184	125 698	514	0,4
Custo das vendas e dos serviços prestados	-104 668	-107 023	-2 355	-2,2
Resultado bruto	20 516	18 675	-1 841	-9,0
Outros rendimentos	5 386	3 770	-1 616	-30,0
Gastos de distribuição	-5 995	-5 839	156	-2,6
Gastos administrativos	-9 250	-12 035	-2 785	-30,1
Outros gastos	-5 448	-11 478	-6 030	-110,7
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	5 209	-6 907	-12 116	-232,6
Gastos de financiamento (líquidos)	4	-3	-7	-161,7
Resultados antes de impostos	5 213	-6 910	-12 123	-232,5
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei 50/2012	-	6 910	6 910	-
Imposto sobre o rendimento do período	495	595	101	20,3
Resultado líquido do período	5 708	595	-5 113	-89,6

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.5.1. Rendimentos Totais

Em termos económicos, verificou-se uma redução histórica de 49% na receita tarifária, compensada com a manutenção e reforço dos subsídios PART nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

As verbas recebidas ao abrigo deste diploma visaram dois objetivos:

- Manter os níveis da receita tarifária normal dos operadores (PART Fixo): esta componente PART é registada como volume de negócios.
- A partir de julho de 2020, as verbas atribuídas foram reforçadas para que os operadores pudessem oferecer níveis de serviço compatíveis com as condições de segurança exigidas no contexto epidemiológico atual (PART Variável). Esta parcela é registada como subsídio à exploração.

Comparando o volume de negócios em 2019 e 2020, verifica-se uma redução generalizada em todas as componentes, com exceção dos apoios PART (Fixo), que aumentaram 69%, permitindo atenuar a quebra da receita para 28%.

	2019	2020	Var. %
Passes ¹	79 999	65 794	-17,8
Pré-comprados	23 594	7 808	-66,9
Tarifa de Bordo	14 467	5 088	-64,8
Compensação por Obrigações de Serviço Público (não tarifária)	5 584	31 977	472,6
Comparticipação PART - DL 14-C/2020	0	13 753	-
Rendimentos de Serviço Público	123 645	124 420	0,6
Trabalhos para a Própria Empresa	217	151	-30,4
Outros Rendimentos	6 709	4 896	-27,0
Juros e Rendimentos Similares	6	0	-100
Rendimentos Totais	130 576	129 468	-0,8

^[1] Inclui a compensação pelos subsídios 4_18, sub23, social+, intermodalidade, COSP tarifárias e PART.

O contrato de concessão celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa, em 14 de novembro de 2017, nos termos conjugados da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, outorgado pelo Estado Português à CARRIS em 31 de dezembro de 1973 e do Aditamento à Segunda Alteração ao respetivo contrato, estabelece que a CARRIS pode receber compensações pelo cumprimento de obrigações de serviço público (COSP), calculadas de acordo com os termos do Contrato de Concessão, que estipula um valor de cashflow (CF) que assegure uma TIR de 5% no período contratualizado.

No exercício de 2020, a CARRIS contabilizou subsídios à exploração no montante de 49,9 milhões de euros, que incluem 33,9 milhões de euros de compensações da CML, devidas pelo cumprimento das obrigações de serviço público (COSP) e 13,8 milhões de euros atribuídos pelo programa PART (Variável).

Em termos globais, os rendimentos de 2020 mantiveram os valores de 2019, uma vez que a perda da receita tarifária foi compensada com os apoios recebidos do PART, através da Área Metropolitana de Lisboa (AML) e por Compensações de Obrigações de Serviço Público por parte da CML.

	2019	2020	Var. %
Vendas e Serviços Prestados			
Venda de Bens	217	54	-74,9
Prestação de serviço	105 724	76 156	-28,0
Total	105 941	76 210	-28,1
Compensações Tarifárias e Subsídios à Exploração (inclui 4_18, sub23, social+, tít. Intermodal, compensações CML)	20 041	49 931	149,1
Total	125 981	126 141	0,1

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.5.2. Gastos Totais por Natureza

Relativamente aos gastos, não obstante o aumento da oferta e o acréscimo dos custos decorrentes das exigências de desinfeção, limpeza e proteção individual para reduzir os riscos de contágio da COVID-19, verificou-se uma redução da taxa de crescimento dos gastos de funcionamento, que cresceram apenas 2,6% (no triénio anterior, os custos cresceram a uma taxa média de 9%).

Tabela 33 – Gastos Totais por Natureza (10³€)			
	2019	2020	Var. %
Gastos com Pessoal	66 632	70 675	6,1
Consumos ¹	17 202	12 677	-26,3
Fornecimentos e Serviços Externos ^{1 2}	28 348	32 027	13
Gastos Diversos ²	640	424	-33,8
Gastos de Funcionamento	112 823	115 803	2,6
Perdas imputadas a Subsidiárias	0	5 536	-
Depreciações, Imparidades e Provisões	12 538	15 036	19,9
Juros e Gastos Similares	2	3	59,7
Gastos Totais	125 363	136 378	8,8

⁽¹⁾ A partir de 2020 os gastos com Gás Natural utilizado na frota de SP passaram a ser considerados numa conta de FSE, pelo que por uma questão de comparabilidade refletiu-se igualmente em 2019, de acordo com nota 21 do Anexo

⁽²⁾ A partir de 2020 as Taxas passaram a ser consideradas em contas de FSE, de acordo com os serviços associados

Este resultado deriva essencialmente da redução significativa nos gastos com combustíveis, resultante do efeito conjugado da baixa dos preços do gasóleo e gás natural (respetivamente, 11,8% e 21,3%) e da progressiva alteração do tipo de combustíveis utilizados com a substituição de autocarros movidos a gasóleo por autocarros movidos a gás natural e totalmente movidos a eletricidade.

Tabela 34 – Gastos com Consumo			
Gasóleo	2019	2020	Var. %
Litros	15 078 853	12 231 101	-18,9%
Preço médio	1,063	0,938	-11,8%
Gasto (€)	16 030 281	11 466 705	-28,5%
Gás Natural			
Nm³	4 148 042	6 678 140	61,0%
Preço médio	0,418	0,329	-21,3%
Gasto (€)	1 733 920	2 197 552	26,7%
Total	17 764 201	13 664 257	1,7%

Os gastos com pessoal e os fornecimentos e serviços externos registam aumentos de 6% e 13%, respetivamente:

- O crescimento dos gastos com pessoal resulta do processo de admissões para reposição do quadro de efetivos necessário ao cumprimento dos níveis de serviço contratados;
- No quadro seguinte, detalham-se os gastos com FSE, evidenciando-se as rubricas com maior expressão:

Tabela 35 – Fornecimentos e Serviços Externos (10³€)			
	2019	2020	Var. %
Manut. reparação Autocarros e Elétricos	12 540	14 339	14,3
Aluguer pneus	407	670	64,5
Comissões a intermediários	1 472	903	-38,7
Trab. Especializados ¹	1 635	1 393	-14,8
Seguros ²	2 456	2 827	15,1
Eletricidade ³	1 013	922	-8,9
Gás Natural ⁴	1 734	2 198	26,7
Licenciamento e manutenção de produtos informáticos ⁵	906	1 924	112,5
Comunicação ⁶	844	957	13,4
Limpeza e Higiene	1 120	1 832	63,6
Vigilância e segurança	671	890	32,7
Manutenção e Rep. de edifícios e infraestruturas	1 868	1 202	-35,6
Água	105	218	107,4
Publicidade	238	555	133,1
Restantes fornecimentos e serviços externos ⁷	1 339	1 198	-10,6
Total	28 348	32 027	13,0

⁽¹⁾ Corrigidos valores de 2019, passando a incluir contas de outras inspeções periódicas e tratamento de resíduos

⁽²⁾ Corrigidos valores de 2019, passando a incluir valores relativos a franquias

⁽³⁾ Em 2020 passaram a ser incluídas as taxas e impostos

⁽⁴⁾ A partir de 2020 os gastos com Gás Natural utilizado na frota de SP passaram a ser considerados numa conta de FSE, pelo que por uma questão de comparabilidade refletiu-se igualmente em 2019, de acordo com nota 21 do Anexo

⁽⁵⁾ Corrigidos valores de 2019, retirando os gastos com alugueres de equipamento informático

⁽⁶⁾ Corrigidos valores de 2019, passando a incluir valores relativos a outras comunicações

⁽⁷⁾ Em 2020 as indemnizações passaram a ser consideradas outros gastos, deixando de fazer parte de contas de FSE

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.6. Prazo Médio de Pagamentos

Desde 2017 que a CARRIS vem implementando um conjunto de procedimentos internos para garantir o cumprimento atempado dos prazos de pagamento, com o objetivo de assegurar um Prazo Médio de Pagamentos (PMP) máximo de 30 dias. As medidas adotadas permitiram melhorias significativas neste indicador.

No final do ano o indicador PMP, calculado nos termos da Resolução de Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com as alterações introduzidas pelo Despacho n.º 9870/2009, é de 64,2 dias. Corrigido dos valores relativos à aquisição de autocarros, o prazo médio reduz para 26,9 dias:

Tabela 36 – Prazo Médio de Pagamentos

	2019*	2020*	Var.	
			Abs.	%
Prazo (dias)	31	27	-4	-13

(*) Expurgado do efeito da compra dos veículos





**7.
GOVERNO
SOCIETÁRIO**

**8.
PROPOSTA DE
APLICAÇÃO DE
RESULTADOS**

**9.
FACTOS
EMERGENTES**

7. GOVERNO SOCIETÁRIO

De acordo com a aplicação dos princípios de bom governo e no âmbito da aplicação do decreto-lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, em vigor desde dezembro de 2013, as empresas públicas estão obrigadas a apresentar, anualmente, um relatório autónomo de boas práticas de governo societário, do qual consta informação atual e completa sobre todas as matérias reguladas pelo Capítulo II do referido Decreto-Lei, sob epígrafe “Princípios de Governo Societário”.

Neste contexto, a CARRIS, em cumprimento do disposto no artigo 54.º do referido diploma, elabora um relatório autónomo de Governo Societário referente ao ano de 2020, disponível para consulta no site da empresa.

8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A Câmara Municipal de Lisboa, na sua reunião n.º 106, de 14 de novembro, deliberou aprovar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal de Lisboa, a Proposta n.º 787/CM/2019, para redução do capital social da CARRIS em € 304.266.504,16, e correspondente alteração dos seus Estatutos.

Através da Deliberação n.º 532/AML/2019 (na 95ª Reunião da Assembleia Municipal, de 17/2), a Assembleia Municipal de Lisboa, aprovou, sob a referida proposta da CML, a redução de capital social da CARRIS para o valor de €78.674.000,00, por contrapartida do aumento de igual valor nos resultados transitados, correspondendo assim o capital social a 15.734.800 ações, com valor nominal de €5 cada.

A referida redução do capital social permite dar cumprimento ao previsto nos artigos 35º e 95º do Código das Sociedades Comerciais.

A Assembleia Geral da CARRIS, através da Deliberação Unânime por Escrito (DUE) de 28.01.2020, aprovou a redução do capital social da CARRIS nos termos referidos, assim como a alteração aos Estatutos, tendo o seu registo sido efetuado em 20.02.2020.

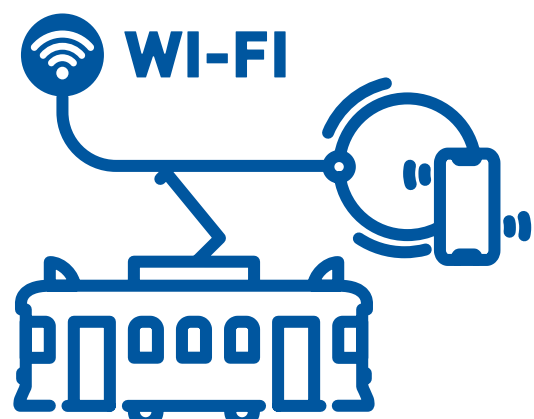
Para cumprimento da alínea f) do número 5 do artigo 66º do Código das Sociedades Comerciais, propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício, no valor de 595.333,91€, sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados, em conformidade com o disposto no número 2 do artigo 29º dos Estatutos da Empresa.

9. FACTOS EMERGENTES

Relativamente à pandemia COVID-19 que assolou o país e o mundo em 2020, verificou-se um agravamento da mesma, já em 2021, que levou o país a um novo confinamento geral, de forma a permitir conter a evolução crescente da doença e diminuir os impactos em termos de saúde das pessoas e de pressão no sistema de saúde. Esta situação tem, por outro lado, efeitos muito negativos a nível social e económico no país, no setor dos transportes coletivos e, consequentemente, na CARRIS. É ainda impossível, na presente data, face à informação disponível, estimar com um grau de precisão razoável os impactos da pandemia do COVID-19 na esfera da atividade da CARRIS. No entanto podemos perspetivar uma retração geral da atividade económica, cuja recuperação se prevê que venha a ocorrer de forma gradual, mas existindo ainda um grau de incerteza elevado, em particular no que se refere à velocidade que poderá atingir. Sabe-se que o processo de vacinação tem por base um plano definido, estando a decorrer desde o final de dezembro de 2020 e que está sujeito e dependente de um conjunto de fatores externos, sendo expectável, se o processo decorrer de acordo com as previsões atuais, que possa ser alcançada a imunidade de grupo no final do Verão, permitindo maior “abertura” e mobilidade. Por outro lado, a CARRIS está a acompanhar e monitorizar a evolução dos impactos financeiros e operacionais, e tem em curso um plano de resposta relativamente às suas atividades com vista a assegurar a continuidade das operações.

Na sequência da Deliberação n.º 103/CM/2020 (Proposta n.º 103/2020), subscrita pelos Vereadores do Município, Miguel Gaspar, João Paulo Saraiva, João Ferreira e Jorge Alves, publicada no Boletim Municipal da Câmara Municipal de Lisboa que aprovou, que a CARRIS iniciasse de imediato os estudos necessários à avaliação das implicações da integração da Carrisbus na CARRIS, é de assinalar que o Estudo foi já adjudicado, em 2021, estando os resultados do mesmo previstos para o mês de maio de 2021. As implicações do Estudo, caso a avaliação da integração venha a ser consagrada, terão efeitos, nas Demonstrações Financeiras Provisionais a partir do ano de 2022, ao nível dos Gastos, nomeadamente dos Gastos com Pessoal e dos Fornecimento e Serviços Externos (FSE). Para além dos aspetos de natureza financeira, o Estudo incluirá eventuais impactos esperados em termos de aquisições e da eficácia e eficiência ao nível da área de manutenção da CARRIS. Importa ainda referir, que, a uma eventual integração da Carrisbus na CARRIS, estão associados os procedimentos legais previstos no Código das Sociedades Comerciais e de aprovação do Município de Lisboa, enquanto acionista da CARRIS, no quadro do previsto no Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro e da Lei n.º 107/2017, de 10 de novembro.

No quadro da criação da TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A (“TML”), através do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, esta empresa sucede à OTLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A.C.E. em todos os serviços atualmente prestados, incluindo a gestão de um sistema de bilhética sem contacto na área metropolitana de Lisboa. A escritura do registo comercial da sua constituição foi assinada a 4 de fevereiro de 2021, com produção de efeitos a partir do dia 17 de fevereiro de 2021. Salienta-se que a constituição desta nova empresa operou a dissolução da OTLIS-Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A.C.E., com a consequente transmissão do património desta para a TML, continuando a CARRIS a assegurar a interoperabilidade do seu sistema próprio de bilhética com o sistema de bilhética dos restantes operadores da área metropolitana de Lisboa.





DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31-12-2020	31-12-2019
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	119.220.306,98	116.492.126,02
Ativos intangíveis	8	1.595.469,42	1.363.160,18
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	9	6.619.674,77	12.339.663,16
Outros investimentos financeiros	11	1.461.066,87	1.416.964,64
		128.896.518,04	131.611.914,00
Ativo corrente			
Inventários	12	1.457.886,41	1.419.493,02
Clientes	13	4.961.293,22	3.245.455,35
Estado e outros entes públicos	17	1.835.619,89	1.988.509,54
Outros créditos a receber	13	12.317.318,10	13.137.001,10
Diferimentos		-	-
Caixa e depósitos bancários	5	24.939.424,33	25.953.148,60
		45.511.541,95	45.743.607,61
Total do ativo		174.408.059,99	177.355.521,61
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	78.674.000,00	382.940.504,16
Resultados transitados	14	(78.648.763,14)	(386.092.785,91)
Excedentes de revalorização	14	71.483.212,44	69.347.246,19
Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	14	35.167.768,46	31.300.839,52
		106.676.217,76	97.495.803,96
Resultado líquido do período		595.333,91	5.707.959,55
		107.271.551,67	103.203.763,51
Total do capital próprio			
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	2.883.021,29	1.917.167,91
Financiamentos obtidos		-	-
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	10.659.663,39	8.862.608,48
Passivos por impostos diferidos	10	10.359.749,45	11.507.099,36
		23.902.434,13	22.286.875,75
Passivo corrente			
Fornecedores	16	10.634.905,67	11.929.844,31
Estado e outros entes públicos	17	1.697.415,28	1.934.305,02
Financiamentos obtidos	14, 16	24,15	323,13
Outras dívidas a pagar	16	29.921.141,79	36.406.108,57
Diferimentos	18	980.587,30	1.594.301,32
		43.234.074,19	51.864.882,35
Total do passivo		67.136.508,32	74.151.758,10
Total do capital próprio e do passivo		174.408.059,99	177.355.521,61

O Anexo faz parte integrante do Balanço em 31 de dezembro de 2020

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes:

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogais não executivas:

Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

202793087
Jaime Aleno Soares de Melo
65949

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
 PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

(Montantes expressos em euros)

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2020	2019
Vendas e serviços prestados	20	76.210.327,47	105.940.853,89
Subsídios à exploração	28	49.930.568,78	20.040.617,48
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	9	(5.462.642,90)	1.780.103,10
Trabalhos para a própria entidade		150.800,63	216.670,51
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	(12.676.897,94)	(17.202.103,93)
Fornecimentos e serviços externos	21	(32.027.227,48)	(28.348.142,11)
Gastos com o pessoal	22	(70.675.499,08)	(66.632.427,96)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	12	-	(6.284,88)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	13	-	(19.404,35)
Provisões (aumentos/reduções)	15	(965.853,38)	(168.326,87)
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		(9.558,15)	(4.774,12)
Outros rendimentos	24	2.598.340,30	2.402.337,66
Outros gastos	25	(423.706,00)	(640.368,95)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		6.648.652,25	17.358.749,47
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	23	(13.556.383,66)	(12.149.686,44)
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(6.907.731,41)	5.209.063,03
Juros e rendimentos similares obtidos	26	-	5.750,00
Juros e gastos similares suportados	26	(2.560,00)	(1.602,80)
Resultado antes de impostos		(6.910.291,41)	5.213.210,23
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei n.º 50/2012	14	6.910.291,41	-
Imposto sobre o rendimento do período	10	595.333,91	494.749,32
Resultado líquido do período		595.333,91	5.707.959,55

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2020

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes:

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

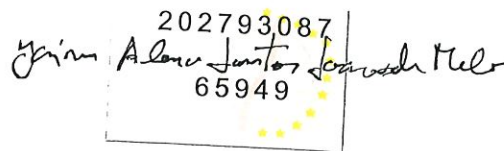
Vogais não executivas:

Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo



COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A.

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES

PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2020

UNIDADE MONETÁRIA: EUROS

RUBRICAS	Notas	PERÍODOS	
		2020	2019
Vendas e serviços prestados		125.697.869,28	125.184.283,70
Custo das vendas e dos serviços prestados		(107.022.685,37)	(104.668.094,94)
Resultado bruto		18.675.183,91	20.516.188,76
Outros rendimentos		3.769.679,12	5.386.155,45
Gastos de distribuição		(5.839.293,53)	(5.995.445,67)
Gastos administrativos		(12.035.037,65)	(9.249.823,14)
Outros gastos		(11.478.263,26)	(5.448.012,37)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(6.907.731,41)	5.209.063,03
Gastos de financiamento (líquidos)		(2.560,00)	4.147,20
Resultados antes de impostos		(6.910.291,41)	5.213.210,23
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei 50/2012		6.910.291,41	-
Imposto sobre o rendimento do período		595.333,91	494.749,32
Resultado líquido do período		595.333,91	5.707.959,55

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes:

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogal não executivaice-Presidentes:

Dra. Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dra. Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

202793087
65949
Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31 de dezembro de 2020

(Montantes expressos em euros)

Rubricas	Notas	2020	2019
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		52.604.433,55	97.480.566,32
Compensações tarifárias e de serviço público	28	61.675.141,60	22.413.423,99
Pagamentos a fornecedores		(53.275.401,59)	(57.963.136,62)
Pagamentos ao pessoal		(68.197.147,14)	(64.657.416,75)
Caixa gerada pelas operações		(7.192.973,58)	(2.726.563,06)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		8.780,35	(34.693,87)
Outros recebimentos/pagamentos	5	24.643.914,93	46.081.028,00
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		17.459.721,70	43.319.771,07
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(21.286.335,99)	(64.438.663,46)
Ativos intangíveis		(347.026,00)	(133.869,22)
Investimentos financeiros		-	(65.609,95)
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		-	87.020,10
Investimentos financeiros		-	-
Subsídios ao investimento		2.873.636,27	8.496.336,49
Juros e rendimentos similares		29.992,76	30.088,88
Dividendos	9	258.846,99	131.219,90
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		(18.470.885,97)	(55.893.477,26)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		3.000.000,00	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		-	-
Juros e outros rendimentos similares		-	5.750,00
Cobertura de prejuízos	14	-	649.461,06
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(3.000.000,00)	-
Juros e gastos similares	14	(2.560,00)	(651.688,84)
Outras operações de financiamento		-	-
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		(2.560,00)	3.522,22
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)			
		(1.013.724,27)	(12.570.183,97)
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	25.953.148,60	38.523.332,57
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	24.939.424,33	25.953.148,60

O Anexo faz parte integrante da Demonstração de Fluxos de Caixa no período findo em 31 de dezembro de 2020

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes:

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogal não executiva:

Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

202793087
 Jaime Aleno Soares de Melo
 65949

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EIM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2020

(Montantes expressos em euros)

DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSICÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2020	14	382.940.504,16	(386.092.785,91)	69.347.246,19	31.300.899,52	5.707.959,55	103.203.763,51
ALTERAÇÕES NO PERÍODO	6, 14			560.375,12	3.232.433,38		560.375,12
Excedentes de revalorização	14						3.232.433,38
Subsídios e doações	19		(845.508,94)				(845.508,94)
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	10		(293.394,29)	1.575.691,13	(757.042,15)	(5.707.959,55)	525.154,69
Ajustamentos por impostos diferidos	14		5.707.959,55		1.391.537,71		-
Aplicação dos resultados de 2019			(1.391.537,71)				-
Resultados não atribuídos de 2019							
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO			3.177.518,61	2.135.966,25	3.866.928,94	(5.707.959,55)	3.472.454,25
RESULTADO INTEGRAL						595.333,91	595.333,91
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL	14	(304.266.504,16)	304.266.504,16				
Redução de capital		(304.266.504,16)	304.266.504,16			4.067.788,16	4.067.788,16
POSICÃO NO FIM DO PERÍODO 2020		78.674.000,00	(78.648.763,14)	71.483.212,44	35.167.768,46	595.333,91	107.271.551,67

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio no período findo em 31 de dezembro de 2020

O Conselho de Administração

Presidente: Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes: Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogais não executivas: Dr.ª Francisca Leal da Silva Rantallhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

202793087

Jaime Aleno Soares de Melo

65949

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2019

(Montantes expressos em euros)

DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2019	14	382.940.504,16	(384.685.352,96)	67.808.420,86	19.681.754,47	8.663.796,33	94.409.122,86
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			1.905.016,85			1.905.016,85
Subsídios e doações	14				4.193.342,60		4.193.342,60
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(2.470.313,37)				(2.470.313,37)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		(175.173,46)	(366.191,52)			(541.364,98)
Aplicação dos resultados de 2018	14		8.663.796,33			(8.663.796,33)	-
Resultados não atribuídos de exercícios anteriores			(7.425.742,45)		7.425.742,45		-
		-	(1.407.432,95)	1.538.825,33	11.619.085,05	(8.663.796,33)	3.086.681,10
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						5.707.959,55	5.707.959,55
RESULTADO INTEGRAL						8.794.640,65	8.794.640,65
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2019		382.940.504,16	(386.092.785,91)	69.347.246,19	31.300.839,52	5.707.959,55	103.203.763,51

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio no período findo em 31 de dezembro de 2019

O Conselho de Administração

Presidente: Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-Presidentes: Dr. José Realinho de Matos

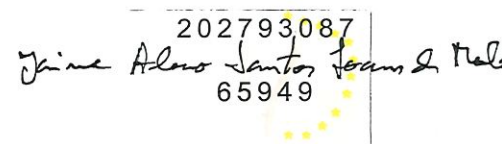
Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogais não executivas: Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo



Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.

Anexo às demonstrações financeiras

em 31 de dezembro de 2020

1 IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. (adiante designada por Carris, Empresa ou Sociedade) é uma sociedade anónima de capitais públicos, constituída em setembro de 1872, com sede social na Rua 1.º de Maio, n.º 103, em Lisboa. Tem por objeto, a título principal, a prestação de atividades e serviços relativos ao transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, por meio de autocarros, carros elétricos, ascensores mecânicos e um elevador conforme o contrato de concessão celebrado com o Município de Lisboa em 14 de novembro de 2017, nos termos conjugados da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros outorgado pelo Estado Português à Carris em 31 de dezembro de 1973, e do Aditamento à Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, assinado em 20 de setembro de 2018.

A 30 de dezembro de 2016 foi publicado o Decreto-Lei n.º 86-D/2016, que determinou a transferência da posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público celebrado com a Carris, e a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da Carris, do Estado para o município de Lisboa, com efeitos a 1 de fevereiro de 2017. Enquanto empresa municipal, a Carris é enquadrada pela Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local.

As demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2020 refletem as contas individuais da Empresa, preparadas nos termos legais para aprovação em Assembleia Geral de Acionistas. Nos termos do Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, a Carris está obrigada a apresentar contas consolidadas, estando dispensada de o fazer no caso de ser consolidada, juntamente com as suas subsidiárias, nas demonstrações financeiras da Câmara Municipal de Lisboa.

As demonstrações financeiras anexas são apresentadas em euros e foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 19 de maio de 2021. Contudo as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pelo Acionista em Assembleia Geral, nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

O Conselho de Administração entende que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Sociedade, bem como a sua posição e desempenho financeiros e fluxos de caixa.

Handwritten signatures in blue ink:
J.P. Castro
A.
Ae Tm

2 REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1 Base de preparação

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, com a republicação dada pelo Decreto-Lei n.º 98/2015 de 2 de junho.

2.2 Derrogação das disposições do SNC

Não existiram, no decorrer do período a que respeitam estas demonstrações financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os elementos constantes nas presentes demonstrações financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

A Empresa alterou em 2020 o método de contabilização das aquisições de gás natural, passando a considerar as mesmas como "Fornecimentos e Serviços Externos". Os rendimentos com cartões de títulos de transporte, anteriormente considerados em "Outros Rendimentos" passaram a integrar o rédito da Empresa (Nota 20). Consequentemente procedeu-se à reexpressão da informação referente a 2019, de forma a permitir a comparabilidade das demonstrações financeiras.

Os efeitos na demonstração de resultados em 31 de dezembro de 2019, derivados das alterações acima mencionadas, foram os seguintes:

	31 de dezembro de 2019	Ajustamentos	31 de dezembro de 2019 (reexpresso)
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-18.936.023,59	+1.733.919,66	-17.202.103,93
Fornec. e serviços externos	-26.614.222,45	-1.733.919,66	-28.348.142,11
Vendas e serviços prestados	105.360.398,71	+580.455,18	105.940.853,89
Outros rendimentos	2.982.792,84	-580.455,18	2.402.337,66

3 ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS NORMAS CONTABILÍSTICAS DE RELATO FINANCEIRO – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA

Não aplicável.

4 PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas adotadas na preparação das demonstrações financeiras anexas são as seguintes:

4.1 Bases de apresentação

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações e de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, a partir dos registos contabilísticos da Empresa, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro.

4.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis de natureza e uso semelhantes correspondentes aos terrenos e edifícios dos complexos de Santo Amaro, Cabo Ruivo e Miraflores encontram-se registados de acordo com o modelo de revalorização, correspondendo a sua quantia escriturada na data de relato ao seu justo valor. Têm sido efetuadas revalorizações, com uma regularidade anual, baseadas em avaliações efetuadas pela UON Consulting, S.A. com referência à data de relato.

Qualquer aumento resultante das revalorizações é registado no capital próprio na rubrica "Excedentes de revalorização". Diminuições resultantes das revalorizações negativas são registadas diretamente na rubrica "Excedentes de revalorização" até à concorrência de qualquer saldo credor remanescente. Qualquer excesso das diminuições relativamente a esse saldo credor remanescente é reconhecido diretamente em resultados.

Os restantes ativos fixos tangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição (ou custo considerado para os bens que no normativo anterior se encontravam registados pelo custo de aquisição acrescido de reavaliações ao abrigo de diplomas legais) ou produção, o qual inclui o custo de compra, quaisquer custos diretamente atribuíveis às atividades necessárias para colocar os ativos na localização e condições necessárias para operarem, deduzido de depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas (quando aplicável).

As depreciações são calculadas, após o momento em que o bem se encontra em condições de ser utilizado, de acordo com o método das quotas constantes, em conformidade com o período de vida útil estimado para cada grupo de bens.

As taxas de depreciação utilizadas correspondem aos seguintes períodos de vida útil estimada:

Classe de bens	Anos
Edifícios e Outras Construções:	8 - 100
Equipamento Básico:	
Autocarros:	8 - 12
Via Férrea:	16
Carros Elétricos:	16
Carros Elétricos Articulados:	30
Rotáveis de Autocarros:	8 - 12
Rotáveis de Elétricos:	16
Equipamento de Transporte:	4 - 6
Ferramentas e Utensílios:	1 - 14
Equipamento Administrativo:	1 - 8
Outros:	3 - 20

[Handwritten signatures and initials]
3/40
[Handwritten initials]

A Administração entende que, em qualquer momento, o valor contabilístico dos bens será realizável quer através da sua alienação quer através da sua utilização, no pressuposto da continuidade das operações como referido em 4.1.

As despesas de manutenção e reparação (dispêndios subsequentes) que não são suscetíveis de gerar benefícios económicos futuros adicionais são registadas como gastos no período em que são incorridas.

Os ganhos ou perdas provenientes do abate ou alienação são determinados pela diferença entre o recebimento e a quantia escriturada do ativo, sendo reconhecidos como rendimentos ou gastos no período. No caso de alienação de bens revalorizados, o montante incluído em excedentes de revalorização é transferido para resultados transitados.

4.3 Locações

As locações são classificadas como financeiras sempre que os seus termos transferem substancialmente todos os riscos e benefícios associados à propriedade do bem para o locatário. As restantes locações são classificadas como operacionais. A classificação das locações é feita em função da substância e não da forma do contrato.

Os ativos adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são registados no início da locação pelo menor de entre o justo valor dos ativos e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação. Os pagamentos de locações financeiras são repartidos entre encargos financeiros e redução da responsabilidade, por forma a ser obtida uma taxa de juro constante sobre o saldo pendente da responsabilidade.

Os pagamentos de locações operacionais são reconhecidos como gasto numa base linear durante o período da locação.

As rendas contingentes são reconhecidas como gastos do período em que são incorridas.

4.4 Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis são registados ao custo deduzido de amortizações e perdas por imparidade acumuladas.

Os dispêndios com atividades de pesquisa são registados como gastos no período em que são incorridos.

As amortizações de ativos intangíveis são reconhecidas numa base linear durante a vida útil estimada dos ativos intangíveis.

A taxa de amortização utilizada corresponde a um período de vida útil de cinco anos.

4.5 Imparidade de ativos fixos tangíveis e intangíveis

Em cada data de relato é efetuada uma revisão das quantias escrituradas dos ativos fixos tangíveis e intangíveis da Empresa com vista a determinar se existe algum indicador de que os mesmos possam estar em imparidade. Se existir algum indicador, é estimada a quantia recuperável dos respetivos ativos (ou da unidade geradora de caixa) a fim de determinar a extensão da perda por imparidade (se for o caso).

MO - 4/40
TNY
Vc

4.6 Participações financeiras em subsidiárias e associadas

As participações em subsidiárias e associadas são registadas pelo método da equivalência patrimonial. De acordo com o método da equivalência patrimonial, as participações financeiras são registadas inicialmente pelo seu custo de aquisição e posteriormente ajustadas em função das alterações verificadas, após a aquisição, na quota-parte da Empresa nos ativos líquidos das correspondentes entidades. Os resultados da Empresa incluem a parte que lhe corresponde nos resultados dessas entidades.

É feita uma avaliação dos investimentos financeiros quando existem indícios de que o ativo possa estar em imparidade, sendo registadas como gastos na demonstração dos resultados, as perdas por imparidade que se demonstre existir.

Quando a proporção da Empresa nos prejuízos acumulados da subsidiária ou associada excede o valor pelo qual o investimento se encontra registado, o investimento é relatado por valor nulo, exceto quando a Empresa tenha assumido compromissos de cobertura de prejuízos da associada, casos em que as perdas adicionais determinam o reconhecimento de um passivo. Se posteriormente a associada relatar lucros, a Empresa retoma o reconhecimento da sua quota-parte nesses lucros somente após a sua parte nos lucros igualar a parte das perdas não reconhecidas.

Os ganhos não realizados em transações com subsidiárias e associadas são eliminados proporcionalmente ao interesse da Empresa nas mesmas, por contrapartida da correspondente rubrica do investimento. As perdas não realizadas são similarmente eliminadas, mas somente até ao ponto em que a perda não resulte de uma situação em que o ativo transferido esteja em imparidade.

4.7 Inventários

Os inventários encontram-se registados ao menor de entre o custo e o valor líquido de realização. O custo inclui o custo de compra e eventuais despesas incorridas para os colocar em condições de poderem ser utilizados pela Empresa.

O valor líquido de realização representa o preço de venda estimado deduzido de todos os gastos estimados necessários para concluir os inventários e para efetuar a sua venda. Nas situações em que o valor de custo é superior ao valor líquido de realização, é registada uma perda por imparidade pela respetiva diferença, a qual é reduzida ou anulada quando deixam de existir os motivos que a originaram. As variações do período nas perdas por imparidade de inventários são registadas na rubrica de resultados "Imparidade de inventários (perdas/reversões)".

O método de custeio dos inventários adotado pela Empresa consiste no custo médio.

4.8 Ativos e passivos financeiros

Os ativos e os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das correspondentes disposições contratuais, sendo utilizado para o efeito o previsto na NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os ativos e os passivos financeiros são assim mensurados de acordo com os seguintes critérios: (i) ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade; e (ii) ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the word "revisado" and the number "5/40".

(i) Ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade

São mensurados "ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade" os ativos financeiros que satisfaçam todas as seguintes condições:

- Sejam à vista ou tenham uma maturidade definida;
- Tenham associado um retorno fixo ou determinável;
- Não sejam um instrumento financeiro derivado ou não incorporem um instrumento financeiro derivado; e
- Não contenham nenhuma cláusula contratual que possa resultar para o seu detentor em perda do valor nominal.

Com exceção dos passivos financeiros classificados como detidos para negociação, todos os passivos financeiros devem ser mensurados pelo custo amortizado.

O custo amortizado é determinado através do método do juro efetivo. O juro efetivo é calculado através da taxa que desconta exatamente os pagamentos ou recebimentos futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro na quantia líquida escriturada do ativo ou passivo financeiro (taxa de juro efetiva).

Nesta categoria incluem-se, conseqüentemente, os seguintes ativos e passivos financeiros:

a) Clientes e outros créditos a receber

Os saldos de clientes e de outros créditos a receber são registados ao custo amortizado deduzido de eventuais perdas por imparidade. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

b) Caixa e depósitos bancários

Os montantes incluídos na rubrica de "Caixa e depósitos bancários" correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários e depósitos a prazo e outras aplicações de tesouraria vencíveis a menos de doze meses e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante.

Estes ativos são mensurados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

c) Outros investimentos financeiros

Os outros investimentos financeiros incluem títulos de dívida pública detidos para garantia de pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999. Estes ativos encontram-se registados ao custo.

d) Fornecedores e outras dívidas a pagar

Os saldos de fornecedores e de outras dívidas a pagar são registados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes passivos financeiros não difere do seu valor nominal.

e) Financiamentos obtidos

Os financiamentos obtidos são registados no passivo ao custo amortizado.

Eventuais despesas incorridas com a obtenção desses financiamentos, designadamente comissões bancárias e imposto do selo, assim como os encargos com juros e despesas similares, são reconhecidas ao

6 / 40
gratuito
AL
FH
BC

longo do período dos financiamentos associados, o qual não difere de forma significativa do que resultaria da aplicação do método do juro efetivo em resultados do exercício ao longo do período de vida desses financiamentos. As despesas incorridas, enquanto não estiverem reconhecidas, são apresentadas a deduzir à rubrica de "Financiamentos obtidos". Os juros incorridos e ainda não liquidados são apresentados na rubrica de "Outras dívidas a pagar".

f) Contratos para conceder ou contrair empréstimos

Os contratos para conceder ou contrair empréstimos que não possam ser liquidados numa base líquida e que, quando executados, reúnam as condições atrás descritas para serem classificados na categoria "Ao custo ou custo amortizado" são registados ao custo deduzido de eventuais perdas por imparidade.

Estes montantes são registados, consoante a sua natureza, na rubrica "Outros ativos financeiros" ou na rubrica "Outros passivos financeiros".

Os ativos financeiros incluídos na categoria "Ao custo ou custo amortizado" são sujeitos a testes de imparidade em cada data de relato. Tais ativos financeiros encontram-se em imparidade quando existe uma evidência objetiva de que, em resultado de um ou mais acontecimentos ocorridos após o seu reconhecimento inicial, os seus fluxos de caixa futuros estimados são afetados.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e o valor presente na data de relato dos novos fluxos de caixa futuros estimados descontados à respetiva taxa de juro efetiva original.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e a melhor estimativa do justo valor do ativo na data de relato.

As perdas por imparidade são registadas em resultados na rubrica "Perdas por imparidade" no período em que são determinadas.

Subsequentemente, se o montante da perda por imparidade diminui e tal diminuição pode ser objetivamente relacionada com um acontecimento que teve lugar após o reconhecimento da perda, esta deve ser revertida por resultados. A reversão deve ser efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (custo amortizado) caso a perda não tivesse sido inicialmente registada. A reversão de perdas por imparidade é registada em resultados na rubrica "Reversões de perdas por imparidade". Não é permitida a reversão de perdas por imparidade registada em investimentos em instrumentos de capital próprio (mensurados ao custo).

Desreconhecimento de ativos e passivos financeiros

A Empresa desreconhece ativos financeiros apenas quando os direitos contratuais aos seus fluxos de caixa expiram por cobrança, ou quando transfere para outra entidade o controlo desses ativos financeiros e todos os riscos e benefícios significativos associados à posse dos mesmos.

A Empresa desreconhece passivos financeiros apenas quando a correspondente obrigação seja liquidada, cancelada ou expire.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the number 7140.

(ii) Ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados

Todos os ativos e passivos financeiros não incluídos na categoria “ao custo ou custo amortizado” são incluídos na categoria “ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados”.

4.9 Subsídios do Governo

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos não correntes são inicialmente reconhecidos no capital próprio, sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às amortizações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Outros subsídios do Governo são, de uma forma geral, reconhecidos como rendimentos de uma forma sistemática durante os períodos necessários para os balancear com os gastos que é suposto compensarem. Subsídios do Governo que têm por finalidade compensar perdas já incorridas ou que não têm gastos futuros associados são reconhecidos como rendimentos do período em que se tornam recebíveis.

4.10 Rédito

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito reconhecido está deduzido do montante de devoluções, descontos e outros abatimentos e não inclui o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) e outros impostos liquidados relacionados com a prestação de serviços.

Em abril de 2019 entrou em vigor o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), nos termos previstos na Lei do Orçamento de Estado 2019 (Lei 71/2018) e de acordo com o Regulamento n.º 278-A/2019 Área Metropolitana de Lisboa publicado no Diário da República, 2.ª Série, n.º 61, de 27 de março de 2019

Com a entrada em vigor deste Programa, que criou dois passes – Municipal e Metropolitano - eliminando uma grande diversidade de passes intermodais e interempresas, o modelo tarifário em vigor na Carris assenta nas seguintes classes de títulos de transporte

- 1) Tarifas de bordo: a receita da venda é apropriada integralmente pela Carris, sendo o rédito reconhecido no momento da venda/utilização.
- 2) Bilhetes pré-comprados e zapping: títulos combinados com outros operadores e válidos para um n.º de viagens pré-estabelecido. A receita da venda destes títulos é repartida em função das utilizações registadas em cada operador.
- 3) Passes Navegante municipal e metropolitano, cuja receita é apropriada pelo Operador que efetua a respetiva venda.
- 4) Passes interempresas: passes que integram a Carris e operadores rodoviários suburbanos. A receita gerada pela venda destes títulos de transporte é repartida entre os operadores que os integram de acordo com as quotas definidas nos protocolos estabelecidos para a sua constituição.

Com o programa PART, o processo de apuramento mensal do rédito obedece ao seguinte modelo:

- As receitas da venda dos passes PART são da titularidade dos Operadores que realizam a venda;
- A AML paga aos operadores compensações financeiras pelo cumprimento das obrigações de serviço público, de acordo com o modelo definido no Regulamento 278-A/2019, que garante a manutenção

8 / 40
F
F
be

do equilíbrio financeiro dos Operadores, assegurando que não têm perda de receita face a um valor de referência pré-estabelecido;

- O valor dos pagamentos por conta mensais é estabelecido trimestralmente, correspondendo à diferença entre os montantes recebidos (receitas de vendas e subsídios do Estado) e o valor de referência estimado para cada Operador;
- O modelo define igualmente regras para distribuição dos benefícios resultantes de um acréscimo (*upside*) da receita global do sistema de transportes da AML, decorrente de um aumento sustentado da utilização do transporte público, favorecendo os operadores com maior crescimento de procura;
- O cálculo do valor definitivo das compensações de cada Operador, tendo em conta o montante total real das vendas e validações realizadas no conjunto dos operadores da AML, é efetuado no primeiro trimestre do ano seguinte.

No início de abril de 2020, após ser decretado o primeiro estado de emergência em Portugal devido ao alastramento da pandemia Covid-19, o Governo fez publicar o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, estabelecendo que, durante o 2.º trimestre de 2020, fossem mobilizadas as verbas orçamentadas do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP) e das compensações dos passes 4_18@escola.tp, sub23@superior.tp e passe Social+ para as autoridades de transporte remunerarem os operadores pela manutenção de serviços de transportes mínimos essenciais. O objetivo deste diploma foi dotar as autoridades de transporte de meios para financiar a disponibilização de serviços mínimos de transportes coletivos adequados a um contexto de redução abrupta da procura.

Com a retoma da atividade económica verificou-se um aumento gradual da procura mas, ainda assim, insuficiente para gerar volumes de receitas compatíveis com a reposição dos níveis de serviços que permitam a salvaguarda da saúde pública, designadamente, através de uma oferta mais alargada de horários, essencialmente nas horas de ponta.

A Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, prevê a «Transferência, a título extraordinário, do Fundo Ambiental para as Áreas Metropolitanas e Comunidades Intermunicipais, até ao limite de 94 milhões de euros, destinada ao apoio à reposição da oferta de transportes públicos», assegurando-se, desta forma, o financiamento ao reforço da oferta necessário para responder ao gradual aumento da procura.

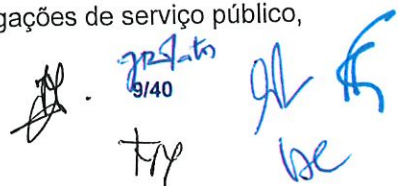
Deste modo, com efeitos a partir de julho de 2021, os pagamentos da Autoridade Metropolitana de Lisboa (AML) foram desdobrados em duas parcelas:

- Uma "parcela fixa", correspondente aos pagamentos por conta previstos no programa PART, de acordo com o Decreto de Lei nº 14-C/2020 de 7 de abril, alterado pelo Decreto de Lei nº39-A/2020;
- Uma "parcela variável", que visa permitir que todos os operadores atinjam 90% da sua receita habitual, tendo em conta a verba inscrita no Orçamento de Estado 2020, na sua versão da Lei n.º 27-A/2020 de 24 de julho.

Os valores comunicados pela AML são uma estimativa, sendo considerados pagamentos por conta, que serão revistos e ajustados com base nas vendas reais e os valores finais de compensação só serão fechados com a informação completa e real de procura (vendas e validações disponibilizada via TML) e de oferta realizada. Considerando que estas transferências visam propósitos diferentes, são registadas em contas também diversas: a compensação da perda de receita resultante de uma nova política tarifária é registada numa conta 72, o financiamento da manutenção dos níveis de oferta em contexto de pandemia é contabilizado numa conta 75.

O Estado atribui verbas para compensação financeira da utilização de transporte público por portadores de títulos de transporte com tarifa reduzida, que são registados como subsídios à tarifa no exercício em que são atribuídos.

O contrato de Concessão celebrado entre o Município e a Carris estipula, no n.º 1 da cláusula 22 do Aditamento, a atribuição de compensações financeiras pelo cumprimento das obrigações de serviço público,

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom right of the page. There are several distinct marks, including what appears to be a signature, the date '2021/07/40', and other initials like 'TRP' and 'be'.

correspondente "ao montante do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da sua execução sobre os custos e as receitas da Carris". Para o cálculo deste valor são comparados os custos e as receitas da Carris numa situação de cumprimento das Obrigações de Serviço Público com os custos e receitas em condições normais de mercado, abrangendo a realização do serviço de transporte em carreiras e horários que não seriam rentáveis em termos comerciais, bem como a prática de tarifários reduzidos para grupos etários ou sociais desfavorecidos.

O pagamento anual das compensações de serviço público pelo Município é realizado através de dois pagamentos por conta, efetuados no início de fevereiro e julho de cada ano, conforme dispõe a cláusula 23.1 da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros.

Até ao dia 30 de março de cada ano, a Carris calcula e informa o Acionista dos valores das compensações devidas pelo cumprimento das obrigações no ano anterior as quais, de acordo com o modelo financeiro estabelecido, deverão proporcionar uma taxa interna de rentabilidade (TIR) dos capitais próprios de 5%, nos termos das cláusulas 22.6 e 22.7 da Segunda Alteração e Aditamento ao contrato de Concessão. Após receber esta informação, o Município dispõe de 30 dias para se pronunciar sobre os montantes propostos pela Carris e, havendo desacordo, segue-se um período de cinco dias para a conciliação de valores.

No exercício de 2020, a Carris reconheceu como crédito as compensações de serviço público relativas a 2019, calculadas e comunicadas nos termos previstos contratualmente. A Carris reconheceu como crédito em 2020 uma estimativa da componente de compensações tarifárias decorrentes da prática de tarifas bonificadas pela CML para determinados grupos da população, calculada com base nos perfis de utilizadores e vendas de passes para os segmentos alvo.

O crédito de juros é reconhecido utilizando o método do juro efetivo, desde que seja provável que benefícios económicos fluam para a Empresa e o seu montante possa ser mensurado com fiabilidade.

O crédito proveniente de dividendos é reconhecido quando se encontra estabelecido o direito da Empresa a receber o correspondente montante.

4.11 Juízos de valor críticos e principais fontes de incerteza associadas a estimativas

Na preparação das demonstrações financeiras anexas foram efetuados juízos de valor e estimativas e utilizados diversos pressupostos que afetam as quantias relatadas de ativos e passivos, assim como as quantias relatadas de rendimentos e gastos do período.

As estimativas e os pressupostos subjacentes foram determinados por referência à data de relato com base no melhor conhecimento existente à data de aprovação das demonstrações financeiras dos eventos e transações em curso, assim como na experiência de eventos passados e/ou correntes. Contudo, poderão ocorrer situações em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data de aprovação das demonstrações financeiras, não foram consideradas nessas estimativas. As alterações às estimativas que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas de forma prospetiva. Por este motivo e dado o grau de incerteza associado, os resultados reais das transações em questão poderão diferir das correspondentes estimativas.

Os principais juízos de valor e estimativas efetuadas na preparação das demonstrações financeiras anexas foram os seguintes:

- a) *Vidas úteis dos ativos fixos tangíveis e intangíveis;*
- b) *Registo de perdas de imparidade em ativos correntes e de provisões;*

10 / 40

c) *Responsabilidades com benefícios de reforma.*

4.12 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento do exercício registado na demonstração dos resultados corresponde à soma dos impostos correntes com os impostos diferidos. Os impostos correntes e os impostos diferidos são registados em resultados, salvo quando os impostos diferidos se relacionam com itens registados diretamente no capital próprio, caso em que são registados no capital próprio.

O imposto corrente a pagar é calculado com base no lucro tributável. O lucro tributável difere do resultado contabilístico, uma vez que exclui diversos gastos e rendimentos que apenas serão dedutíveis ou tributáveis em outros exercícios, bem como gastos e rendimentos que nunca serão dedutíveis ou tributáveis.

Os impostos diferidos referem-se às diferenças temporárias entre os montantes dos ativos e passivos para efeitos de relato contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação. Os ativos e os passivos por impostos diferidos são mensurados utilizando as taxas de tributação que se espera estarem em vigor à data da reversão das correspondentes diferenças temporárias, com base nas taxas de tributação (e legislação fiscal) que estejam formalmente emitidas na data de relato.

Os passivos por impostos diferidos são reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis e os ativos por impostos diferidos são reconhecidos para as diferenças temporárias dedutíveis para as quais existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para utilizar esses ativos por impostos diferidos, ou diferenças temporárias tributáveis que se revertam no mesmo período de reversão das diferenças temporárias dedutíveis. Em cada data de relato é efetuada uma revisão dos ativos por impostos diferidos, sendo os mesmos ajustados em função das expectativas quanto à sua utilização futura.

No registo dos passivos por impostos diferidos relativos às reavaliações de ativos fixos tangíveis a Empresa procede à compensação dos ativos por impostos diferidos relativos a prejuízos fiscais reportáveis até à concorrência dos passivos por impostos diferidos durante o período de reporte daqueles prejuízos.

4.13 Provisões

As provisões são registadas quando a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante dum acontecimento passado, seja provável que para a liquidação dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser estimado com fiabilidade.

O montante das provisões registadas consiste na melhor estimativa, na data de relato, dos recursos necessários para liquidar a obrigação. Tal estimativa, revista em cada data de relato, é determinada tendo em consideração os riscos e incertezas associados a cada obrigação.

Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados sempre que a possibilidade de existir uma saída de recursos englobando benefícios económicos não seja remota. Os ativos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados quando for provável a existência de um influxo económico futuro de recursos.

4.14 Benefícios pós-emprego

Plano de benefícios definidos

A Empresa tem um plano de benefícios definidos para complemento de pensões de reforma por velhice, invalidez e pensões de sobrevivência. As responsabilidades da Empresa relacionadas com este plano são

11/40
Handwritten signatures and initials in blue ink.

determinadas através do método da unidade de crédito projetada, sendo as respetivas avaliações atuariais efetuadas em cada data de relato, de modo a conhecer o valor das responsabilidades na data do balanço e o gasto com pensões a registar no exercício.

A responsabilidade associada aos benefícios garantidos reconhecida no balanço representa o valor presente da correspondente obrigação, ajustado por ganhos e perdas atuariais e pelo gasto dos serviços passados não reconhecidos e deduzido do justo valor dos ativos do plano.

Os ganhos e perdas atuariais são reconhecidos anualmente por contrapartida de resultados transitados.

4.15 Encargos financeiros com empréstimos obtidos

Os encargos financeiros relacionados com empréstimos obtidos são reconhecidos como gastos à medida que são incorridos.

4.16 Regime do acréscimo (periodização económica)

A Empresa regista os seus rendimentos e gastos de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, pelo qual os rendimentos e gastos são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento do respetivo recebimento ou pagamento. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos gerados são registadas como ativos ou passivos.

4.17 Acontecimentos após a data do balanço

Os acontecimentos após a data do balanço que proporcionam informação adicional sobre condições que existiam à data do balanço ("adjusting events" ou acontecimentos após a data do balanço que dão origem a ajustamentos) são refletidos nas demonstrações financeiras. Os eventos após a data do balanço que proporcionam informação sobre condições ocorridas após a data do balanço ("non adjusting events" ou acontecimentos após a data do balanço que não dão origem a ajustamentos) são divulgados nas demonstrações financeiras, se forem considerados materiais.

5 CAIXA E SEUS EQUIVALENTES

Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, caixa e seus equivalentes inclui numerário e depósitos bancários imediatamente mobilizáveis (de prazo inferior ou igual a três meses).

Caixa e seus equivalentes em 31 de dezembro de 2020 e 2019 detalha-se conforme se segue:

	2020	2019
Numerário	32.685,43	111.782,72
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	24.906.738,90	25.841.365,88
	<u>24.939.424,33</u>	<u>25.953.148,60</u>

Em 31 de dezembro de 2020, o valor reconhecido na demonstração de fluxos de caixa em "Outros recebimentos/pagamentos" inclui o montante de € 5.818.620,95 referente a pedidos de reembolso de IVA pagos pela Autoridade Tributária no decurso do exercício, e o montante de € 17.485.184,90 referente a pagamentos por conta de compensações de serviço público efetuados pelo Município.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa possui um contrato de crédito bancário em conta corrente, concedido e não utilizado, no montante de € 15.000.000,00.

6 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 2020 e 2019 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos fixos tangíveis, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas, foi o seguinte:

	2020							
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	38.035.922,64	144.514.561,67	246.526.726,37	2.097.216,80	7.662.310,24	15.703.601,62	3.338.508,00	457.878.847,34
Aquisições	-	303.024,67	8.744.786,84	-	249.722,90	154.595,95	-	15.229.263,55
Alienações	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferências	-	844.004,48	485.962,00	-	36.744,02	1.029.872,96	-2.405.823,46	-9.240,00
Abates	-	-50.646,53	-1.196.664,16	-	-	-	-	-1.247.310,69
Revalorizações	2.700,00	557.675,12	-	-	-	-	-	560.375,12
Saldo	38.038.622,64	146.168.619,41	254.560.811,05	2.097.216,80	7.948.777,16	16.888.070,53	6.709.817,73	472.411.935,32
Depreciações acumuladas e perdas por imparidade								
Saldo Inicial	-	123.930.021,39	193.702.745,29	1.926.807,16	6.874.122,91	14.953.024,57	-	341.386.721,32
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	1.803.176,63	10.482.174,43	72.370,23	267.584,29	426.513,79	-	13.051.819,37
Alienações	-	-	-	-	-	-	-	-
Abates	-	-50.646,53	-1.196.265,82	-	-	-	-	-1.246.912,35
Saldo	-	125.682.551,49	202.988.653,90	1.999.177,39	7.141.707,20	15.379.538,36	-	353.191.628,34
Ativos Líquidos	38.038.622,64	20.486.067,92	51.572.157,15	98.039,41	807.069,96	1.508.532,17	6.709.817,73	119.220.306,98

13/40

2019								
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	37.778.082,64	142.353.258,08	218.943.671,89	2.112.220,48	7.306.668,06	15.008.851,04	26.500.367,19	450.003.119,38
Aquisições	-	321.190,53	25.676.372,92	111.316,95	354.946,75	503.992,16	1.999.084,39	28.966.903,70
Alienações	-	-	-474,88	-126.320,63	-	-	-	-126.795,51
Transferências	-	193.709,53	24.333.194,66	-	278.730,80	309.079,78	-25.160.943,58	-46.228,81
Abates	-	-773,32	-22.426.038,22	-	-278.035,37	-118.321,36	-	-22.823.168,27
Revalorizações	257.840,00	1.647.176,85	-	-	-	-	-	1.905.016,85
Saldo	38.035.922,64	144.514.561,67	246.526.726,37	2.097.216,80	7.662.310,24	15.703.601,62	3.338.508,00	457.878.847,34
Depreciações acumuladas e perdas por imparidade								
Saldo Inicial	-	122.084.518,65	206.331.677,73	1.980.757,64	6.931.487,39	14.879.392,53	-	352.207.833,94
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	1.846.276,06	9.707.065,71	72.370,15	220.324,37	191.953,40	-	12.037.989,69
Alienações	-	-	-474,88	-126.320,63	-	-	-	-126.795,51
Abates	-	-773,32	-22.335.523,27	-	-277.688,85	-118.321,36	-	-22.732.306,80
Saldo	-	123.930.021,39	193.702.745,29	1.926.807,16	6.874.122,91	14.953.024,57	-	341.386.721,32
Ativos Líquidos	38.035.922,64	20.584.540,28	52.823.981,08	170.409,64	788.187,33	750.577,05	3.338.508,00	116.492.126,02

As aquisições registadas na rubrica de "Equipamento Básico" em 31 de dezembro de 2020, respeitam essencialmente a aquisições de novos autocarros e de grandes reparações efetuadas nos veículos de serviço público.

O equipamento administrativo em poder de terceiros à data de 31 de dezembro de 2020 tem o valor líquido contabilístico de € 5.304,22 (€ 1.521,26 em 2019) e os edifícios e outras construções implantadas em propriedade alheia têm o valor líquido contabilístico de € 398.661,77 (€ 335.866,21 em 2019) e respeitam essencialmente às instalações da Empresa situadas na Pontinha e Musgueira.

Os ativos fixos tangíveis são depreciados de acordo com o método das quotas constantes, sendo registada uma quota integral no ano de aquisição e não sendo praticada qualquer quota no ano do abate se o bem ainda se encontrar em curso de depreciação durante a vida útil estimada.

As depreciações do exercício, no montante de € 13.051.819,37 (Nota 23) (€ 12.037.989,69 em 2019), foram registadas nas seguintes rubricas:

	2020	2019
Edifícios e Outras Construções	1.803.176,63	1.846.276,06
Equipamento Básico	10.482.174,43	9.707.065,71
Equipamento Transporte	72.370,23	72.370,15
Equipamento Administrativo	267.584,29	220.324,37
Outros Ativos Fixos Tangíveis	426.513,79	191.953,40
	13.051.819,37	12.037.989,69

14 / 40

O detalhe dos custos históricos de aquisição de ativos fixos tangíveis e correspondentes valores de revalorização em 31 de dezembro de 2020 e 2019, líquidos de depreciações e perdas por imparidade acumuladas, é o seguinte:

	2020		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (a)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	36.158.406,22	38.038.622,64
Edifícios e Outras Construções	2.391.183,35	18.094.884,57	20.486.067,92
Equipamento Básico	51.455.824,67	116.332,48	51.572.157,15
Equipamento Transporte	98.039,41	-	98.039,41
Equipamento Administrativo	807.069,96	-	807.069,96
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.508.532,17	-	1.508.532,17
	58.140.865,98	54.369.623,27	112.510.489,25

(a) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2020.

	2019		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (b)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	36.155.706,22	38.035.922,64
Edifícios e Outras Construções	1.544.825,62	19.039.714,66	20.584.540,28
Equipamento Básico	52.678.895,63	145.085,45	52.823.981,08
Equipamento Transporte	170.409,64	-	170.409,64
Equipamento Administrativo	788.187,33	-	788.187,33
Outros Ativos Fixos Tangíveis	750.577,05	-	750.577,05
	57.813.111,69	55.340.506,33	113.153.618,02

(b) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2019.

Não foi apurada qualquer perda por imparidade em qualquer dos exercícios.

7 LOCAÇÕES

Locações financeiras

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa não mantinha quaisquer contratos de locação financeira.

Locações operacionais

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa era locatária em contratos de locação operacional relacionados com viaturas ligeiras.

15/40

Os pagamentos mínimos das locações operacionais em 2020 e 2019 são detalhados conforme se segue:

	Pagamentos mínimos não canceláveis	
	2020	2019
Até 1 ano	101.082,83	101.082,83
Entre 1 ano e 5 anos	151.178,34	252.261,17
	<u>252.261,17</u>	<u>353.344,00</u>

O gasto relacionado com locações operacionais reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhado conforme se segue:

	Gasto do período	
	2020	2019
Pagamentos mínimos	160.594,24	109.359,61

8 ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos intangíveis, bem como nas respectivas amortizações acumuladas e perdas por imparidade, foi o seguinte:

	2020		
	Programas de computador	Ativos Fixos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	9.380.656,65	1.072.302,62	10.452.959,27
Aquisições	255.760,00	471.873,53	727.633,53
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	997.842,62	-988.602,62	9.240,00
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	<u>10.634.259,27</u>	<u>555.573,53</u>	<u>11.189.832,80</u>
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	9.089.799,09	-	9.089.799,09
Amortizações do período (Nota 23)	504.564,29	-	504.564,29
Abates	-	-	-
Saldo	<u>9.594.363,38</u>	<u>-</u>	<u>9.594.363,38</u>
Ativos Líquidos	<u>1.039.895,89</u>	<u>555.573,53</u>	<u>1.595.469,42</u>

16 / 40

	2019		
	Programas de computador	Ativos Fixos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	9.145.424,09	110.170,00	9.255.594,09
Aquisições	183.408,75	967.727,62	1.151.136,37
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	51.823,81	-5.595,00	46.228,81
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	9.380.656,65	1.072.302,62	10.452.959,27
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	8.978.102,34	-	8.978.102,34
Amortizações do período (Nota 23)	111.696,75	-	111.696,75
Abates	-	-	-
Saldo	9.089.799,09	-	9.089.799,09
Ativos Líquidos	290.857,56	1.072.302,62	1.363.160,18

9 PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DA EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o movimento ocorrido na rubrica "Participações financeiras – método da equivalência patrimonial" foi o seguinte:

	2020	2019
Participações financeiras		
Saldo inicial	12.339.663,16	10.421.462,16
Varição - Método da equivalência patrimonial	-5.719.988,39	1.918.201,00
Saldo final	6.619.674,77	12.339.663,16

17/40

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa evidenciava os seguintes investimentos em subsidiárias e associadas:

	2020								
	Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:									
Carristur	Lisboa	8.952.009,10	2.674.570,70	6.277.438,40	5.955.797,56	-5.535.561,47	100,00	6.277.438,40	-5.535.561,47
Empresas associadas:									
Publicarris - Publicidade na CCFL (a)	Oeiras	1.836.587,00	2.446.719,00	-610.132,00	1.116.195,00	46.568,00	45,00	-	-
Otlis - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE (a)	Lisboa	3.989.890,20	1.594.235,60	2.395.654,60	3.842.339,89	510.430,00	14,29	342.236,37	72.918,57
								<u>6.619.674,77</u>	<u>-5.462.642,90</u>

(a) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2020.

	2019								
	Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:									
Carristur	Lisboa	18.808.317,90	6.995.318,03	11.812.999,87	21.005.882,01	1.391.537,71	100,00	11.812.999,87	1.391.537,71
Empresas associadas:									
Publicarris - Publicidade na CCFL (b)	Oeiras	1.743.644,00	2.396.336,00	-652.692,00	1.455.599,00	96.279,00	45,00	-	-
Otlis - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE (b)	Lisboa	7.700.119,53	4.013.476,53	3.686.643,00	7.746.651,74	1.801.418,40	14,29	526.663,29	388.565,39
								<u>12.339.663,16</u>	<u>1.780.103,10</u>

(b) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2019.

Em 2020 a Empresa recebeu o montante de € 257.345,49 da Otlis – Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE – referente a distribuição de resultados de 2019.

10 IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social), exceto quando se verificarem prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos. Deste modo, as declarações fiscais da Empresa dos anos de 2017 a 2020 poderão vir ainda ser sujeitas a revisão.

A Empresa encontra-se sujeita ao Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC), aplicando uma taxa de 21% sobre a matéria coletável.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the date 18/40 and the initials 'pe'.

A Lei n.º 2/2014 de 16 de janeiro, e a Lei n.º 82-B/2014 de 31 de dezembro, alteraram: (i) o artigo 87.º do código do IRC, fixando a partir de 2015, inclusive, em 21% a taxa de imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas; (ii) o artigo 87.º-A do código do IRC, que determina uma tributação adicional, em sede de imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas, por escalão em função do lucro tributável; e (iii) o artigo 52.º do código do IRC que vem limitar a dedução dos prejuízos fiscais a 70% do lucro tributável e a extensão para 12 anos do período de reporte de prejuízos fiscais apurados a partir de 2014. A Lei n.º 7-A/2016 de 30 de março veio por sua vez modificar o n.º 1 do art.º 52.º do código do IRC, limitando a cinco anos o período de reporte dos prejuízos fiscais apurados a partir de 1 de janeiro de 2017.

A Lei n.º 27-A/2020 de 24 de julho, que alterou a Lei n.º 2/2020 de 31 de março (Orçamento do Estado para 2020) introduziu várias medidas fiscais. Estas medidas incluem a alteração do prazo de reporte dos prejuízos fiscais, relativos a 2020 e a 2021, de 5 para 12 anos. É igualmente alargado o limite de dedução de 70% para 80%, quando nestes 10 pontos percentuais estejam em causa prejuízos fiscais de 2020 e 2021.

Nos termos do artigo 88.º do código do IRC, a Empresa encontra-se sujeita adicionalmente a tributações autónomas sobre um conjunto de encargos às taxas previstas no mencionado artigo.

O gasto com impostos sobre o rendimento em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhado conforme se segue:

	2020	2019
Imposto corrente e ajustamentos:		
Imposto corrente do período	26.861,31	23.534,98
Impostos diferidos:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis	-328.800,93	-343.110,84
Impostos diferidos decorrentes de subsídios ao investimento	-293.394,29	-175.173,46
Gasto com impostos sobre o rendimento	<u>-595.333,91</u>	<u>-494.749,32</u>
	2020	2019
Resultado antes de imposto	-6.910.291,41	5.213.210,23
Gasto com impostos sobre o rendimento apurado à taxa de 22,5%	-1.554.815,57	1.172.972,30
Tributações autónomas	26.861,31	23.534,98
Diferenças temporárias:		
Reporte de prejuízos fiscais	1.554.815,57	-1.172.972,30
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis (amortização)	-328.800,93	-343.110,84
Impostos diferidos decorrentes de subsídios ao investimento	-293.394,29	-175.173,46
Gasto com impostos sobre o rendimento	<u>-595.333,91</u>	<u>-494.749,32</u>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 os prejuízos fiscais reportáveis (já declarados) ascendiam a € 3.440.580,34 e € 1.787.956,48, respetivamente. De acordo com a Lei n.º 27-A/2020 de 24 de julho, os períodos de tributação de 2020 e 2021 deixaram de relevar para efeitos da contagem do prazo de reporte dos prejuízos fiscais vigentes no primeiro dia do período de tributação de 2020.

19/40

A data limite de utilização dos prejuízos fiscais existentes naquelas datas é conforme se segue:

	2020		2019	
	Montante	Data	Montante	Data
Gerados em 2016	126.866,43	31-12-2030	126.866,43	31-12-2028
2017	1.661.090,05	31-12-2024	1.661.090,05	31-12-2022
2019	1.652.623,86	31-12-2026	-	
	<u>3.440.580,34</u>		<u>1.787.956,48</u>	


À data de 31 de dezembro de 2020, a Empresa detém ainda o direito ao reporte de gastos de financiamento líquidos não dedutíveis no montante de € 948.426,56.

Impostos diferidos

Tendo em consideração os prejuízos fiscais reportáveis e o seu período de reporte (doze anos para os prejuízos gerados em 2020), a Empresa procedeu à dedução, no registo dos passivos por impostos diferidos dos valores correspondentes aos impostos calculados sobre as depreciações a realizar nesse período, e respeitantes às reavaliações efetuadas até 31 de dezembro de 2020 sobre os bens depreciables. Os passivos por impostos diferidos foram calculados considerando-se uma taxa agregada de imposto de 22,5% em 31 de dezembro de 2020 e 2019.

No que respeita às reavaliações efetuadas sobre os terrenos, e para efeitos do cálculo e registo do correspondente passivo por imposto diferido, foi considerada a base fiscal atualizada por coeficientes de atualização monetária dos terrenos reportada a 31 de dezembro de 2020, tendo-se utilizado para o efeito uma taxa agregada de imposto de 22,5%.

No cálculo efetuado relativamente aos ativos objetos de reavaliações legais, considerou-se o efeito da não dedução fiscal de 40% das reavaliações efetuadas, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 118-B/86.


20 / 40
JK

O movimento ocorrido nos passivos por impostos diferidos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é como segue:

	Passivos por impostos diferidos	
	2020	2019
Saldo inicial	11.507.099,36	10.268.737,69
Efeito em resultados:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	-318.312,82	-332.509,34
Diferenças entre a base fiscal e a base contabilística de ativos fixos tangíveis registados no custo considerado à data de transição (que foram objeto de reavaliações legais)	-10.488,11	-10.601,50
Subsídios ao investimento	-293.394,29	-175.173,46
	-622.195,22	-518.284,30
Efeito em reservas:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	-1.575.591,13	366.191,52
Subsídios ao investimento	1.050.436,44	1.390.454,45
	-525.154,69	1.756.645,97
Saldo final	10.359.749,45	11.507.099,36

11 OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica "Outros investimentos financeiros" apresentava a seguinte composição:

	2020	2019
Não correntes:		
Títulos da dívida pública depositados em Instituições de Crédito	717.522,76	721.466,02
Títulos da dívida pública em carteira	11.879,23	7.935,97
Depósitos em numerário à ordem do Juiz	549.876,80	576.703,11
Perdas por imparidades de outros investimentos financeiros	-18.359,16	-8.801,01
	1.260.919,63	1.297.304,09
Fundo de compensação do trabalho (FCT)	185.147,24	104.660,55
Participações financeiras – método do custo	15.000,00	15.000,00
	1.461.066,87	1.416.964,64

Handwritten notes and signatures in blue ink at the bottom right of the page, including the number 21/40 and several initials.

Em 2020, o montante de € 1.260.919,63 (€ 1.297.304,09 em 2019) respeita a títulos da dívida pública detidos pela Empresa e a depósitos em numerário à ordem do Juiz para garantir pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o valor de € 15.000,00 em "Participações financeiras" refere-se à participação na empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, SA.

12 INVENTÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, os inventários da Empresa eram detalhados conforme se segue:

	2020			2019		
	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida
Mercadorias	69.996,29	-	69.996,29	68.141,37	-	68.141,37
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	1.405.983,10	18.092,98	1.387.890,12	1.369.444,63	18.092,98	1.351.351,65
	<u>1.475.979,39</u>	<u>18.092,98</u>	<u>1.457.886,41</u>	<u>1.437.586,00</u>	<u>18.092,98</u>	<u>1.419.493,02</u>

Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas e variação dos inventários de produção

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhado conforme se segue:

	2020		
	Mercadorias	MP, subsid. consumo	Total
Saldo inicial	68.141,37	1.369.444,63	1.437.586,00
Compras	4.976,70	12.710.413,27	12.715.389,97
Regularizações	-98,64	-	-98,64
Saldo final	<u>69.996,29</u>	<u>1.405.983,10</u>	<u>1.475.979,39</u>
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	<u>3.023,14</u>	<u>12.673.874,80</u>	<u>12.676.897,94</u>

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AL", "refato", "FY", and "be".

	2019		
	Mercadorias	MP, subsid. consumo	Total
Saldo inicial	69.366,83	1.414.960,27	1.484.327,10
Compras	9.898,82	17.145.670,29	17.155.569,11
Regularizações	-206,28	-	-206,28
Saldo final	68.141,37	1.369.444,63	1.437.586,00
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	10.918,00	17.191.185,93	17.202.103,93

Decorrente de um ajustamento à contabilização do fornecimento, via pipeline, do gás natural (que passou a ser contabilizado em "fornecimentos e serviços externos") procedeu-se à reexpressão das contas de 2019 por forma a permitir a análise comparativa como o ano de 2020.

Perdas por imparidade

A evolução das perdas por imparidade acumuladas de inventários nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhada conforme segue:

	2020				Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	
Mercadorias	-	-	-	-	-
Matérias-Primas, subsidiárias e de consumo	18.092,98	-	-	-	18.092,98
Produtos acabados e intermédios	-	-	-	-	-
Subprodutos, desperdícios, resíduos e refugos	-	-	-	-	-
Produtos e trabalhos em curso	-	-	-	-	-
	18.092,98	-	-	-	18.092,98

	2019				Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	
Mercadorias	-	-	-	-	-
Matérias-Primas, subsidiárias e de consumo	11.808,10	6.284,88	-	-	18.092,98
Produtos acabados e intermédios	-	-	-	-	-
Subprodutos, desperdícios, resíduos e refugos	-	-	-	-	-
Produtos e trabalhos em curso	-	-	-	-	-
	11.808,10	6.284,88	-	-	18.092,98

23/40

13 CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

As categorias de ativos financeiros correntes em 31 de dezembro de 2020 e 2019 são detalhadas conforme se segue:

ATIVOS FINANCEIROS	2020			2019		
	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido
Ativos financeiros ao custo amortizado menos perdas por imparidade:						
Clientes	4.961.293,22		4.961.293,22	3.245.455,35		3.245.455,35
Outros créditos a receber	12.485.350,30	168.032,20	12.317.318,10	13.305.033,30	168.032,20	13.137.001,10
	<u>17.446.643,52</u>	<u>168.032,20</u>	<u>17.278.611,32</u>	<u>16.550.488,65</u>	<u>168.032,20</u>	<u>16.382.456,45</u>

A rubrica "Outros créditos a receber" à data de 31 de dezembro de 2020 inclui: (i) o montante de € 1.366.506,11 (€ 7.443.828,40 em 2019) referente a verbas a receber de outros operadores do sistema de transportes (incluindo empresas do setor empresarial do Estado), fruto da repartição de receitas de passes; (ii) o montante a receber como compensação financeira para o passe escolar 4_18 e sub23 no montante de € 111.948,31 (€ 509.277,86 em 2019); (iii) o montante de € 913.927,51 (€ 1.876.318,20 em 2019) referente a vendas de passes e títulos de transporte efetuadas no mês de dezembro; (iv) o valor de € 1.430.523,76 a receber da AML referente compensações devidas no âmbito do PART (€ 758.737,45 em 2019); e (v) o montante de € 6.910.291,41 a receber da Câmara Municipal de Lisboa referente a transferências financeiras a efetuar ao abrigo da Lei n.º 50/2012 (Nota 14).

No decurso do período findo em 31 de dezembro de 2020, a Empresa não reconheceu quaisquer perdas por imparidade.

14 INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social:

Em 31 de dezembro de 2020 o capital da Empresa subscrito e realizado é correspondente a 15.734.800 ações ordinárias nominativas com o valor nominal de € 5,00 cada, detido a 100% pelo município de Lisboa.

Em 2020, por deliberação unânime por escrito, com data de 28 de janeiro, com registo efetuado a 20 de fevereiro, o capital da Empresa foi reduzido no montante de € 304.266.504,16, com o objetivo de dar cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Por deliberação datada de 20 de julho de 2020, o resultado líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2019, no montante de € 5.707.953,55 foi transferido para resultados transitados.


24 / 40

Excedentes de revalorização:

O movimento do excedente de revalorização (rubrica "Excedentes de revalorização") no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi conforme se segue:

	Excedente de revalorização ativos fixos tangíveis
Saldo no início do período	69.347.246,19
Revalorizações do período (Nota 6)	560.375,12
Realização de reservas	-
Impostos diferidos (Nota 10)	1.575.591,13
Saldo no final do período	71.483.212,44

A Empresa procedeu em anos anteriores à revalorização dos seus ativos fixos ao abrigo da legislação aplicável, nomeadamente:

- Decreto-Lei nº 430/78, de 27 de dezembro
- Decreto-Lei nº 219/82, de 2 de junho
- Decreto-Lei nº 399-G/84, de 28 de dezembro
- Decreto-Lei nº 118-B/86, de 27 de maio
- Decreto-Lei nº 111/88, de 2 de abril
- Decreto-Lei nº 49/91 de 25 de janeiro
- Decreto-Lei nº 264/92, de 24 de novembro
- Decreto-Lei nº 31/98, de 11 de fevereiro.

Como resultado das revalorizações efetuadas (as quais fazem parte integrante do custo considerado dos bens sobre os quais incidiram estas reavaliações), as depreciações do exercício findo em 2020 foram aumentadas em € 116.534,55. Deste montante, 40% não é aceite como custo para efeitos de determinação da matéria coletável em sede de imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC).

Subsídios do Governo:

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos não correntes são inicialmente reconhecidos no capital próprio, na rubrica de "Outras variações no capital próprio", sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios:

	2020	2019
Subsídios relacionados com ativos:		
Montante atribuído/recebido no ano	4.668.606,39	5.135.920,32
Rédito do período	-1.436.173,01	-942.577,72
Variação no Capital Próprio	3.232.433,38	4.193.342,60

25/40
Fry
LSE

Aplicação do art.º 40.º da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto:

O exercício económico de 2020 foi negativamente afetado pelos efeitos da pandemia COVID 19. Apesar da quebra da procura, resultante das restrições impostas à circulação de pessoas, a Carris manteve elevados níveis de oferta, para assegurar as melhores condições sanitárias no serviço de transporte.

Os impactos financeiros negativos associados à quebra acentuada da procura e das receitas tarifárias, foram compensados pelo acréscimo das verbas recebidas no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), e através das Compensações das Obrigações de Serviço Público (COASP) previstas no Contrato de Concessão celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa (CML).

Contudo, o recebimento destas verbas foi insuficiente para que, nos termos do n.º 2, do artigo 40.º da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, a Carris obtivesse Resultados Antes de Impostos positivos, cujo valor foi negativo em € 6.910.291,41.

Estes resultados negativos, que não decorrem da atividade de serviço público, são justificados pelos seguintes fatores:

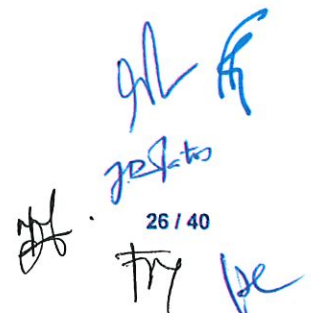
- Os resultados líquidos negativos da sua participada CARRISTUR – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Lda., no valor de € -5.535.561,47. A atividade principal desta empresa, detida integralmente pela Carris, está maioritariamente ligada ao setor do turismo, pelo que foi fortemente afetada pela pandemia, com quebras na faturação de 78%. Este valor integra total e diretamente as contas da Carris, pela equivalência patrimonial.
- Adicionalmente, também as atividades realizadas pela CARRIS excluídas do serviço público, designadamente o Museu da Carris, Alugueres e Cedências e Trabalhos para Terceiros, registaram gastos de € 855.153,30.
- Para os resultados negativos antes de impostos da CARRIS contribuíram, ainda, os acréscimos dos gastos com aquisições e prestação de serviços para implementar as medidas destinadas à mitigação dos contágios decorrentes da pandemia COVID 19.

Observando a legislação vigente, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A, expôs a situação ao seu acionista único, a Câmara Municipal de Lisboa, de forma a dar cumprimento ao previsto nos números 1 e 2, do artigo 40.º, da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, no que se refere ao seu equilíbrio financeiro no exercício de 2020, na qualidade de empresa local.

No cumprimento do disposto no artigo 40.º da já referida Lei n.º 50/2012, foi assumido o compromisso da Câmara Municipal de Lisboa, proceder à transferência financeira no montante de € 6.910.291,41, para cobertura do valor dos Resultados Antes de Impostos negativos registados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., no exercício de 2020, no mesmo valor, deliberação que será tomada na reunião de 31 de maio da CML, previamente à aprovação das demonstrações financeiras da Carris.

Distribuição de dividendos:

De acordo com a legislação vigente em Portugal, os incrementos decorrentes da aplicação do justo valor através de componentes do capital próprio, incluindo os da sua aplicação através do resultado líquido do período, apenas relevam para poderem ser distribuídos aos acionistas/sócios quando os elementos ou direitos que lhes deram origem sejam alienados, exercidos, extintos, liquidados ou quando se verifique o seu uso, no caso de ativos fixos tangíveis e intangíveis.



15 PROVISÕES E PASSIVOS CONTINGENTES

A evolução das provisões nos períodos findos em 2020 e 2019 é detalhada conforme se segue:

	2020				Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	
Processos judiciais em curso	524.074,63	90.722,75	359.229,86	-	255.567,52
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	720.800,24	-	78.291,64	-	642.508,60
Outras provisões	672.293,04	1.379.723,28	67.071,15	-	1.984.945,17
	<u>1.917.167,91</u>	<u>1.470.446,03</u>	<u>504.592,65</u>	<u>-</u>	<u>2.883.021,29</u>

	2019				Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	
Processos judiciais em curso	220.618,54	357.080,13	53.624,04	-	524.074,63
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	774.328,21	-	53.527,97	-	720.800,24
Outras provisões	753.894,29	-	81.601,25	-	672.293,04
	<u>1.748.841,04</u>	<u>357.080,13</u>	<u>188.753,26</u>	<u>-</u>	<u>1.917.167,91</u>

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, o saldo da rubrica de provisões continha as responsabilidades inerentes às pensões de acidentes de trabalho, no montante de € 642.508,60 e € 720.800,24, respetivamente, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999.

Foi constituída uma provisão no montante de € 1.379.723,28 determinado segundo o método de capitação (art.º n.º 277 da Lei 2/2020 de 31/03/2020 e artigo n.º 225 da Lei 71/2018 de 31 dezembro) para fazer face ao eventual pagamento ao SNS (ACSS) de valor relacionado com a prestação de serviços e dispensa de medicamentos aos trabalhadores nos anos de 2020 e 2019.

Encontra-se registada uma provisão, no montante de € 274.559,40 (€ 293.711,40 em 2019) para atender a um provável exfluxo de recursos resultantes da situação patrimonial negativa da empresa associada Publicarris.

[Handwritten signatures and initials]
27/40

16 FORNECEDORES, EMPRÉSTIMOS OBTIDOS E OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a rubrica de "Fornecedores" apresentava a seguinte composição:

	2020	2019
Fornecedores:		
Fornecedores c/c	7.098.991,83	6.984.430,91
Faturas em receção e conferência	1.119.422,79	415.731,25
Fornecedores de Investimento	2.416.491,05	4.529.682,15
	<u>10.634.905,67</u>	<u>11.929.844,31</u>

A rubrica de "Faturas em receção e conferência" apresenta a 31 de dezembro de 2020 um montante superior ao apresentado em 31 de dezembro de 2019, resultante da implementação de novos procedimentos, que associam os processos logístico e financeiro, decorrentes da implementação, em janeiro de 2020, do novo ERP SAP4HANA.

O Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro procedeu à municipalização da Carris, transmitindo para a Câmara Municipal de Lisboa a totalidade das ações representativas do capital social da empresa. No âmbito deste processo, o Estado assumiu a totalidade da dívida financeira registada no balanço da Carris à data de 31 de dezembro 2016, com efeitos a partir de 1 de fevereiro de 2017.

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa detinha apenas o seguinte financiamento:

	Entidade financiadora	2020			2019		
		Montante utilizado			Montante utilizado		
		Limite	Corrente	Não corrente	Limite	Corrente	Não corrente
Empréstimos bancários:							
Cartão de crédito	Unicre	5.000,00	24,15	-	5.000,00	323,13	-

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a rubrica de "Outras dívidas a pagar" apresentava a seguinte composição:

	2020	2019
Outras dívidas a pagar:		
Remunerações a liquidar	10.269.185,90	9.733.642,76
Outros credores por acréscimos de gastos	313.465,50	594.863,36
Outros credores	603.819,82	2.408.321,87
Pagamentos por conta – CML	18.724.512,90	23.659.122,91
Acionistas/sócios	10.157,67	10.157,67
	<u>29.921.141,79</u>	<u>36.406.108,57</u>

O saldo credor da rubrica "Pagamentos por conta – CML" regista os montantes recebidos no exercício de 2020, por conta das compensações de serviço público, deduzidos dos valores em dívida relativos às compensações de serviço público apuradas (Notas 20 e 28).

17 ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as rubricas de "Estado e outros entes públicos" apresentavam a seguinte composição:

	2020		2019	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas				
Pagamentos por conta	239.178,26		271.365,26	
Estimativa de imposto (Nota 10)	-26.861,31		-23.534,98	
Retenção na Fonte	42.408,13		60.077,00	
Imposto sobre o rendimento das pessoas singulares		592.564,71		542.435,76
Imposto sobre o Valor Acrescentado	1.580.894,81		1.400.863,18	
Contribuições para a Segurança Social		1.074.063,54	279.739,08	1.381.082,94
Outros impostos		30.787,03		10.786,32
	<u>1.835.619,89</u>	<u>1.697.415,28</u>	<u>1.988.509,54</u>	<u>1.934.305,02</u>

Em 31 de dezembro de 2020 o montante inscrito na rubrica "Imposto sobre o Valor Acrescentado" refere-se sobretudo a pedidos de reembolso solicitados para os meses de outubro a dezembro de 2020, entretanto deferidos, tendo o seu recebimento sido registado no início de 2021.

18 DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 as rubricas do passivo corrente "Diferimentos" apresentavam os seguintes saldos:

	2020	2019
Vendas de títulos de transporte	980.587,30	1.594.301,32

O montante inscrito nestas rubricas respeita ao diferimento do rendimento com as vendas de títulos de transporte, nomeadamente passes, cuja utilização ocorrerá no mês seguinte.



 29/40

19 BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO

Benefícios pós-emprego – planos de benefícios definidos

A Empresa assumiu o compromisso de conceder aos seus empregados prestações pecuniárias a título de complemento de reforma por velhice e invalidez e pensões de sobrevivência.

A avaliação atuarial do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2020 e 2019 pela empresa Actuariado. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, o custo dos serviços correntes e dos serviços passados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos seguidos na avaliação atuarial atrás referida foram os seguintes:

	2020	2019
Idade normal de reforma	Variável	Variável
Pensões de reforma	Pagas 14 vezes ao ano	Pagas 14 vezes ao ano
Tábua de mortalidade	TV80/90	TV80/90
Tábua de invalidez	SR01 150%	SR01 150%
Tábua de Turnover	Carris	Carris
Taxa de desconto	1,30%	1,60%
Taxa de crescimento dos salários	1,00%	1,00%
Taxa de crescimento das pensões	0,00%	0,00%

A entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro, alterado pela Lei n.º 107/2017 de 10 de novembro, veio proceder à transferência das responsabilidades relativas a complementos de pensões de reformados, pensionistas e trabalhadores no ativo à data de 31 de dezembro de 2016 para a Caixa Geral de Aposentações, conforme Decreto-Lei n.º 95/2017 de 10 de agosto.

O estudo atuarial para cálculo das responsabilidades com benefícios pós-emprego tem em conta as alterações decorrentes dos referidos diplomas legais, considerando que todas as variações estimadas nos benefícios pós-emprego decorrentes das alterações salariais verificadas após 31 dezembro 2016, bem como de novas admissões, são da responsabilidade da Carris.

O montante da responsabilidade associada aos planos de benefícios definidos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhado conforme se segue:

	2020	2019
Valor presente da obrigação de benefícios definidos - sem fundo:		
Trabalhadores no ativo	9.785.889,80	8.818.953,21
Reformados	873.773,59	43.655,27
	<u>10.659.663,39</u>	<u>8.862.608,48</u>


30 / 40

O detalhe da população abrangida pelo estudo atuarial em dezembro de 2020 e 2019 é o seguinte:

População	2020	2019
Ativos	2.588	2.449
Pensionistas	32	2

O montante registado como gasto na demonstração dos resultados em 31 de dezembro de 2020 é de € 960.250,22 (€ 620.169,37 em 31 de dezembro de 2019) (Nota 22). Em 2020 foram ainda pagos complementos de reforma no montante de € 8.704,25 (€ 1.850,18 em 2019).

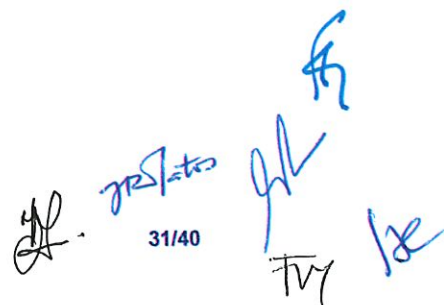
A evolução das responsabilidades da Empresa com pensões nos períodos de 2020 e 2019 tem a seguinte composição:

	2020	2019
Valor presente da obrigação no início do período	8.862.608,48	5.773.975,92
Custo dos serviços correntes	812.021,94	499.711,24
Pensões pagas em 2019	-8.704,25	-1.850,18
Custo dos juros	148.228,28	120.458,13
Ganhos e perdas atuariais	845.508,94	2.470.313,37
	<u>10.659.663,39</u>	<u>8.862.608,48</u>

20 RÉDITO

O rédito reconhecido pela Empresa em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhado conforme se segue:

	2020		2019	
Vendas e serviços prestados				
Venda de bens	54.353,40		216.732,49	
Prestação de serviços ⁽¹⁾	<u>76.155.974,07</u>	<u>76.210.327,47</u>	<u>105.724.121,40</u>	<u>105.940.853,89</u>
Compensações tarifárias (inclui 4_18, sub23, social+, título intermodal e compensações CML)		<u>49.930.568,78</u>		<u>20.040.617,48</u>
		<u>126.140.896,25</u>		<u>125.981.471,37</u>



 31/40

	2020	2019
Serviço Público:	43.166.457,81	84.657.507,68
Autocarros	38.061.497,75	67.728.187,20
Eléctricos	4.233.735,88	13.614.417,76
Ascensores	440.806,38	2.304.289,73
Carmo	430.417,80	1.010.612,99
PART	31.694.528,72	18.737.863,31
Alugueres	250.554,36	827.349,28
Aluguer de espaços para publicidade	482.335,46	690.000,00
Cartões Títulos Transporte	388.673,57	580.455,18
Outras	173.424,15	230.945,95
	<u>76.155.974,07</u>	<u>105.724.121,40</u>

(1) Inclui os rendimentos com cartões de títulos de transporte, no montante de € 580.455,18 em 2019, considerados anteriormente em "Outros Rendimentos" (Nota 24).

Em 2020 a compensação financeira atribuída para o passe escolar 4_18 e sub23 foi de € 1.616.928,62 (€ 1.525.404,35 reconhecido como rédito após dedução do IVA). Em 2019 o valor correspondente foi de € 1.901.169,28 (€ 1.793.555,90 reconhecido como rédito).

A compensação financeira atribuída em 2020 para o passe Social+ ascendeu a € 756.814,37 (€ 713.975,83 reconhecido como rédito), sendo que este montante inclui uma correção de € -2.854,56 (€ -2.692,98 subtraído ao rédito) referente a novembro e dezembro de 2019. O valor atribuído em 2019 foi de € 911.868,48 (€ 860.253,31 reconhecido como rédito).

A compensação financeira pela disponibilização de títulos de transporte intermodais (L1, L12, L123, L123SX, L123MA, 12 e 123), deixou de ser atribuída a partir de abril de 2019, com a entrada em vigor do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos ("PART") e da Portaria n.º 84/2019 de 22 de março, que veio revogar a Portaria n.º 241-A/2013. Em 2019 tinha sido atribuído o valor de € 476.653,84 (€ 449.673,43 reconhecido como rédito).

Em 2020 foram ainda atribuídas compensações no valor de € 14.578.561,11 (€ 13.753.359,54 reconhecido como rédito) ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 de 7 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020 de 16 de julho, que definiram os procedimentos de atribuição de compensações aos operadores no âmbito da situação epidemiológica vigente.

No exercício de 2020, a Carris reconheceu como rédito as compensações de serviço público atribuídas pelo Município, relativas a 2019, calculadas e comunicadas nos termos previstos contratualmente, no montante de € 31.977.263,00. A Carris reconheceu ainda como rédito em 2020 o montante da compensação tarifária decorrente da política de prática de tarifas bonificadas pela CML, para determinados segmentos da população, no montante de € 1.874.680,00. O rédito referente à compensação tarifária de 2019 foi objeto de uma correção de € -285.311,00.

Ao valor das compensações devidas pela prática de tarifários bonificados acresce IVA à taxa reduzida.



 32 / 40

21 FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

A rubrica de "Fornecimentos e serviços externos" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhada conforme se segue:

	2020	2019
Manutenção e reparação autocarros	11.540.853,06	10.085.213,77
Manutenção e reparação elétricos	2.798.093,88	2.553.236,24
Outras manutenções e reparações	1.202.238,86	1.731.343,94
Gasóleo, gasolina, gás e lubrificantes	2.380.957,40	1.791.977,73
Licenciamento de software	1.924.324,50	941.274,17
Comissões a intermediários	902.689,32	1.471.688,34
Seguros	2.826.978,77	2.452.207,24
Auditoria, consultoria e honorários	1.647.729,16	1.582.489,40
Limpeza material circulante e outros	1.831.658,76	1.119.850,18
Aluguer de pneus	669.669,08	407.163,11
Eletricidade	922.496,84	1.012.969,17
Comunicação	956.756,91	844.038,32
Vigilância e segurança	889.793,21	670.772,58
Outros fornecimentos e serviços externos	1.532.987,73	1.683.917,92
	<u>32.027.227,48</u>	<u>28.348.142,11</u>

Decorrente de um ajustamento à contabilização do fornecimento, via pipeline, do gás natural (que passou a ser contabilizado em "fornecimentos e serviços externos") procedeu-se à reexpressão das contas de 2019 por forma a permitir a análise comparativa com o ano de 2020.

22 GASTOS COM O PESSOAL

A rubrica de "Gastos com o pessoal" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 é detalhada conforme se segue:

	2020	2019
Remunerações dos órgãos sociais	259.308,62	288.410,11
Remunerações do pessoal	54.660.683,27	51.225.270,25
Benefícios pós-emprego:		
Benefícios definidos (Nota 19)	960.250,22	620.169,37
Indemnizações	-	29.441,81
Encargos sobre remunerações	12.867.381,61	12.132.365,40
Seguros de acidentes de trabalho e doenças profissionais	647.362,89	994.971,37
Gastos de ação social	217.686,14	185.747,81
Incentivos à desvinculação	353.267,94	199.941,81
Outros	709.558,39	956.110,03
	<u>70.675.499,08</u>	<u>66.632.427,96</u>

A rubrica "Remunerações dos órgãos sociais" no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 inclui o montante de € 251.543,05 referente a remunerações do Conselho de Administração, que foram de € 288.410,11 em

MA

33/40

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "JRF", "AL", and "BE".

2019. O remanescente refere-se a remunerações do Conselho Fiscal, eleito por deliberação datada de 1 de outubro de 2020.

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa no exercício foi de 2.497 empregados, todos com contratos sem prazo (2.375 em 2019).

Adicionalmente informa-se que o número de efetivos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 era de 2.588 e 2.450, respetivamente.

23 GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIACÃO E AMORTIZACÃO

A decomposição da rubrica de "Gastos/reversões de depreciação e de amortização" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e em 2019 é conforme se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Ativos Fixos Tangíveis (Nota 6)	13.051.819,37	12.037.989,69
Ativos Intangíveis (Nota 8)	504.564,29	111.696,75
	<u>13.556.383,66</u>	<u>12.149.686,44</u>

24 OUTROS RENDIMENTOS

A decomposição da rubrica de "Outros rendimentos" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e em 2019 é conforme se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Rendimentos suplementares:		
Indemnizações	424.795,85	407.666,38
Rendas e cedência instalações	360.506,37	598.341,22
Outros rendimentos suplementares	242.396,62	158.587,52
Rendimentos nos restantes ativos financeiros	31.590,38	30.088,88
Rendimentos em investimentos não financeiros	-	6.016,00
Reconhecimento subsídios ao investimento (Nota 14)	1.436.173,01	942.577,72
Excesso de estimativa para impostos	-	74.088,80
Outros	102.878,07	184.971,14
	<u>2.598.340,30</u>	<u>2.402.337,66</u>


34 / 40

25 OUTROS GASTOS

A composição da rubrica de "Outros gastos" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e em 2019 é conforme se segue:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Impostos e taxas	204.581,79	404.830,82
Gastos em investimentos não financeiros	398,34	90.861,47
Quotizações	60.834,24	63.174,82
Insuficiência de estimativa para impostos	17.921,84	-
Outros	139.969,79	81.501,84
	<u>423.706,00</u>	<u>640.368,95</u>

26 JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES

Os gastos de financiamento reconhecidos no decurso dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 foram os seguintes:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outros gastos de financiamento	<u>2.560,00</u>	<u>1.602,80</u>

Foram reconhecidos os seguintes juros e outros rendimentos similares no decurso dos exercícios findos em 2020 e 2019:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Outros rendimentos similares	<u>-</u>	<u>5.750,00</u>

27 PARTES RELACIONADAS

Durante o exercício de 2020 foram atribuídas remunerações aos membros do Conselho de Administração no montante de € 251.543,05 (€ 288.410,11 em 2019).

35/40

No decurso dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 foram efetuadas as seguintes transações com partes relacionadas:

	2020					
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Venda ativos fixos	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:						
Subsidiárias						
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	4.093,23	768.355,73				781.164,84
Associadas						
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA		432.093,65				
Outras partes relacionadas:						
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (a)	<u>144.528,60</u>	<u>102.373,14</u>		<u>153.645,56</u>	<u>229.551,07</u>	<u>9.730.916,31</u>
	<u>148.621,83</u>	<u>1.302.822,52</u>	<u>-</u>	<u>153.645,56</u>	<u>229.551,07</u>	<u>10.512.081,15</u>

(a) Empresa detida a 100% pela Carristur.

	2019					
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Venda ativos fixos	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:						
Subsidiárias						
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	25.659,36	1.299.185,39	116,00	199.686,71		961.479,95
Associadas						
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA		690.000,00				
Outras partes relacionadas:						
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (b)	<u>325.250,20</u>	<u>232.783,43</u>		<u>254.520,12</u>	<u>220.871,11</u>	<u>10.468.529,76</u>
	<u>350.909,56</u>	<u>2.221.968,82</u>	<u>116,00</u>	<u>454.206,83</u>	<u>220.871,11</u>	<u>11.430.009,71</u>

(b) Empresa detida a 100% pela Carristur.

Handwritten signatures and initials: *FL*, *gestor*, *36 / 40*, *FL*, *DR*

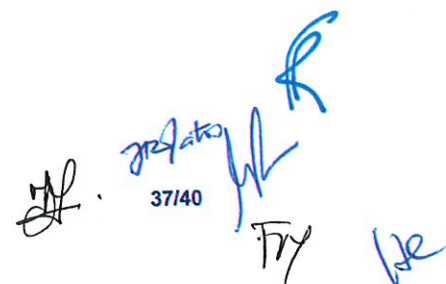
Em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa apresentava os seguintes saldos com partes relacionadas:

	2020		2019	
	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes
Subsidiárias:				
Carristur - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	660.514,08	559.877,17	1.709.392,84	1.598.507,48
Associadas:				
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	590.932,84	-	776.964,40	-
Outras partes relacionadas:				
Carrisbus - Manutenção, Reparação e Transportes, SA	48.492,55	1.506.776,60	60.811,09	1.081.916,57
	<u>1.299.939,47</u>	<u>2.066.653,77</u>	<u>2.547.168,33</u>	<u>2.680.424,05</u>

28 SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019, a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios:

	2020				
	Montante atribuído em anos anteriores	Montante atribuído no ano	Montante recebido	Montante por receber	Rébito do período
Subsídios à tarifa:					
4_18 e Sub23	509.277,86	1.616.928,62	2.014.258,17	111.948,31	1.525.404,35
Social +	122.795,52	756.814,37	879.609,89	-	713.975,83
	<u>632.073,38</u>	<u>2.373.742,99</u>	<u>2.893.868,06</u>	<u>111.948,31</u>	<u>2.239.380,18</u>
	2019				
	Montante atribuído em anos anteriores	Montante atribuído no ano	Montante recebido	Montante por receber	Rébito do período
Subsídios à tarifa:					
4_18 e Sub23	468.527,08	1.901.169,28	1.860.418,50	509.277,86	1.793.555,90
Social +	229.583,23	911.868,48	1.018.656,19	122.795,52	860.253,31
Intermodalidade	8.497,30	476.653,84	485.151,14	-	449.673,43
	<u>706.607,61</u>	<u>3.289.691,60</u>	<u>3.364.225,83</u>	<u>632.073,38</u>	<u>3.103.482,64</u>



 37/40

29 DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

Honorários faturados pelo Revisor Oficial de Contas:

Contratualmente o Revisor Oficial de Contas terá direito a faturar € 33.000,00 relacionados com a revisão legal das contas de 2020. Durante o ano de 2020 foram faturados € 28.780,00 referentes a 2019, e € 8.250,00 referentes a 2020.

Despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores:

Para efeito do disposto no despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, publicado na 2.^a série do D.R. n.º 151 de 3/7/80, as despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores foram, nos exercícios de 2020 e 2019, as seguintes:

	2020	2019
Custo das Matérias Consumidas	-	525,38
Fornecimentos e serviços externos	19.206,34	-
Gastos com o Pessoal	548.818,89	512.596,34
Depreciações	114,56	221,32
	<u>568.139,79</u>	<u>513.343,04</u>

Houve, em média, dez trabalhadores afetos a tempo inteiro a estas estruturas em 2020 e 2019.

30 GARANTIAS

Em 31 de dezembro de 2020 e 2019, as garantias bancárias prestadas a favor de terceiros ascendiam a € 10.688,38.

31 ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

O exercício de 2020 foi profundamente impactado pela pandemia COVID19, cujos efeitos na atividade da Empresa se começaram a sentir em março desse ano. A implementação do estado de emergência e o subsequente primeiro confinamento geral, decretado em março de 2020 (Decreto-Lei n.º 2/20 de 20 de março) interrompeu a tendência que se verificava de crescimento da procura e da receita tarifária, impulsionada com a implementação do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART). O efeito conjugado da redução significativa da procura e de algumas medidas tomadas para reduzir o risco de contágio – suspensão da venda a bordo e validação facultativa dos títulos de transporte – determinaram uma redução histórica nos níveis de procura e receita tarifária.

Para minimizar o impacto financeiro nos operadores de transporte, o Estado determinou (Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril) que as verbas previstas para promoção da utilização do transporte público no Orçamento do Estado para 2020 - designadamente, PART e apoio a títulos participados – fossem pagas de acordo com o histórico, disponibilizando um apoio financeiro que permitiu que os operadores pudessem manter os níveis de serviço estabelecidos.

Em julho de 2020, os apoios concedidos pela AML são acrescidos de forma a assegurarem 90% das receitas tarifárias, para que os operadores da área metropolitana de Lisboa possam garantir 90% da sua oferta

39/40
FJP

habitual. A partir de 15 de setembro, no início do ano escolar, esta percentagem é aumentada para 100% da receita, obrigando-se os operadores rodoviários a manter os níveis de serviço de transporte a 100% para garantir as melhores condições de segurança em termos sanitários.

Este apoio financeiro extraordinário, previsto em legislação específica para minimizar os efeitos de uma situação excecional de pandemia, permitiu que a Carris dispusesse de um rendimento adicional para assegurar o equilíbrio financeiro da sua operação de serviço público.

À data de fecho das contas de 2020, ainda se mantém a incerteza quanto às consequências da pandemia Covid-19. Assim, no primeiro trimestre de 2021:

- Os passageiros transportados registam quebras de 56% e 52% relativamente a 2019 e 2020, respetivamente;
- A receita tarifária sem participações caiu 60% em relação ao período homólogo de 2020, embora seja de salientar que nesse período o PART ainda não se encontrava em vigor.

Deste modo, a perda de rendimentos continua a ser parcialmente compensada pelas verbas recebidas da AML, nos termos do referido Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.

Em 17 de fevereiro de 2021 verificou-se o início da atividade da nova empresa designada por TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A., sendo esta, também, a data que marca o início do processo de dissolução da OTLIS – Operadores de Transportadores da Região de Lisboa, ACE, com a transmissão do seu património, incluindo os meios humanos e técnicos, para a TML.

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Farias

Vice-presidentes:

Dr. José Realinho de Matos

Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogais não executivas:

Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalho

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

202793087
Jaime Aleno Soares de Melo
65949

Adenda ao Anexo às demonstrações financeiras
em 31 de dezembro de 2020

Atualização da Nota 14

14 INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social:

Em 31 de dezembro de 2020 o capital da Empresa subscrito e realizado é correspondente a 15.734.800 ações ordinárias nominativas com o valor nominal de € 5,00 cada, detido a 100% pelo município de Lisboa.

Em 2020, por deliberação unânime por escrito, com data de 28 de janeiro, com registo efetuado a 20 de fevereiro, o capital da Empresa foi reduzido no montante de € 304.266.504,16, com o objetivo de dar cumprimento ao disposto no art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Por deliberação datada de 20 de julho de 2020, o resultado líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2019, no montante de € 5.707.953,55 foi transferido para resultados transitados.

Excedentes de revalorização:

O movimento do excedente de revalorização (rubrica "Excedentes de revalorização") no exercício findo em 31 de dezembro de 2020 foi conforme se segue:

	Excedente de revalorização ativos fixos tangíveis
Saldo no início do período	69.347.246,19
Revalorizações do período (Nota 6)	560.375,12
Realização de reservas	-
Impostos diferidos (Nota 10)	1.575.591,13
Saldo no final do período	71.483.212,44

A Empresa procedeu em anos anteriores à revalorização dos seus ativos fixos ao abrigo da legislação aplicável, nomeadamente:

- Decreto-Lei nº 430/78, de 27 de dezembro
- Decreto-Lei nº 219/82, de 2 de junho
- Decreto-Lei nº 399-G/84, de 28 de dezembro
- Decreto-Lei nº 118-B/86, de 27 de maio
- Decreto-Lei nº 111/88, de 2 de abril
- Decreto-Lei nº 49/91 de 25 de janeiro
- Decreto-Lei nº 264/92, de 24 de novembro
- Decreto-Lei nº 31/98, de 11 de fevereiro.

Como resultado das revalorizações efetuadas (as quais fazem parte integrante do custo considerado dos bens sobre os quais incidiram estas reavaliações), as depreciações do exercício findo em 2020 foram aumentadas em € 116.534,55. Deste montante, 40% não é aceite como custo para efeitos de determinação da matéria coletável em sede de imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC).

[Handwritten signatures and initials]

Adenda ao Anexo às demonstrações financeiras
em 31 de dezembro de 2020

Atualização da Nota 14

Subsídios do Governo:

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos não correntes são inicialmente reconhecidos no capital próprio, na rubrica de "Outras variações no capital próprio", sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2020 e 2019 a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios:

	<u>2020</u>	<u>2019</u>
Subsídios relacionados com ativos:		
Montante atribuído/recebido no ano	4.668.606,39	5.135.920,32
Rédito do período	<u>-1.436.173,01</u>	<u>-942.577,72</u>
Varição no Capital Próprio	<u>3.232.433,38</u>	<u>4.193.342,60</u>

Aplicação do art.º 40.º da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto:

O exercício económico de 2020 foi negativamente afetado pelos efeitos da pandemia COVID 19. Apesar da quebra da procura, resultante das restrições impostas à circulação de pessoas, a Carris manteve elevados níveis de oferta, para assegurar as melhores condições sanitárias no serviço de transporte.

Os impactos financeiros negativos associados à quebra acentuada da procura e das receitas tarifárias, foram compensados pelo acréscimo das verbas recebidas no âmbito do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), e através das Compensações das Obrigações de Serviço Público (COSP) previstas no Contrato de Concessão celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa (CML).

Contudo, o recebimento destas verbas foi insuficiente para que, nos termos do n.º 2, do artigo 40.º da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, a Carris obtivesse Resultados Antes de Impostos positivos, cujo valor foi negativo em € 6.910.291,41.

Estes resultados negativos, que não decorrem da atividade de serviço público, são justificados pelos seguintes fatores:

- Os resultados líquidos negativos da sua participada CARRISTUR – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Lda., no valor de € -5.535.561,47. A atividade principal desta empresa, detida integralmente pela Carris, está maioritariamente ligada ao setor do turismo, pelo que foi fortemente afetada pela pandemia, com quebras na

Adenda ao Anexo às demonstrações financeiras
em 31 de dezembro de 2020

Atualização da Nota 14

faturação de 78%. Este valor integra total e diretamente as contas da Carris, pela equivalência patrimonial.

- Adicionalmente, também as atividades realizadas pela CARRIS excluídas do serviço público, designadamente o Museu da Carris, Alugueres e Cedências e Trabalhos para Terceiros, registaram gastos de € 855.153,30.
- Para os resultados negativos antes de impostos da CARRIS contribuíram, ainda, os acréscimos dos gastos com aquisições e prestação de serviços para implementar as medidas destinadas à mitigação dos contágios decorrentes da pandemia COVID 19.

Observando a legislação vigente, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A, expôs a situação ao seu acionista único, a Câmara Municipal de Lisboa, de forma a dar cumprimento ao previsto nos números 1 e 2, do artigo 40.º, da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, no que se refere ao seu equilíbrio financeiro no exercício de 2020, na qualidade de empresa local.

No cumprimento do disposto no artigo 40.º da já referida Lei n.º 50/2012, foi assumido o compromisso da Câmara Municipal de Lisboa, proceder à transferência financeira no montante de € 6.910.291,41, para cobertura do valor dos Resultados Antes de Impostos negativos registados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., no exercício de 2020, no mesmo valor, deliberação que será tomada na reunião de 31 de maio da CML, previamente à aprovação das demonstrações financeiras da Carris.

Nos termos do disposto no Código do IRC, designadamente na alínea a) do nº1 do seu artº 21, a Carris considerou que a transferência financeira do acionista único, na medida em que visa a cobertura dos prejuízos registados nos termos do já citado artº40 da Lei 50/2012, configura uma variação patrimonial positiva que não concorre para a formação do lucro tributável.

Contudo, atenta a possibilidade de uma interpretação diferente da proferida pela gestão, atendendo a que possa existir dúvida quanto à tributação da operação de cobertura de prejuízos atrás referenciada, a Carris solicitará parecer à Autoridade Tributária, assumindo, caso o parecer da AT conclua pela sua tributação, a regularização do imposto correspondente no exercício de 2021.

prefeito
VR
TH