

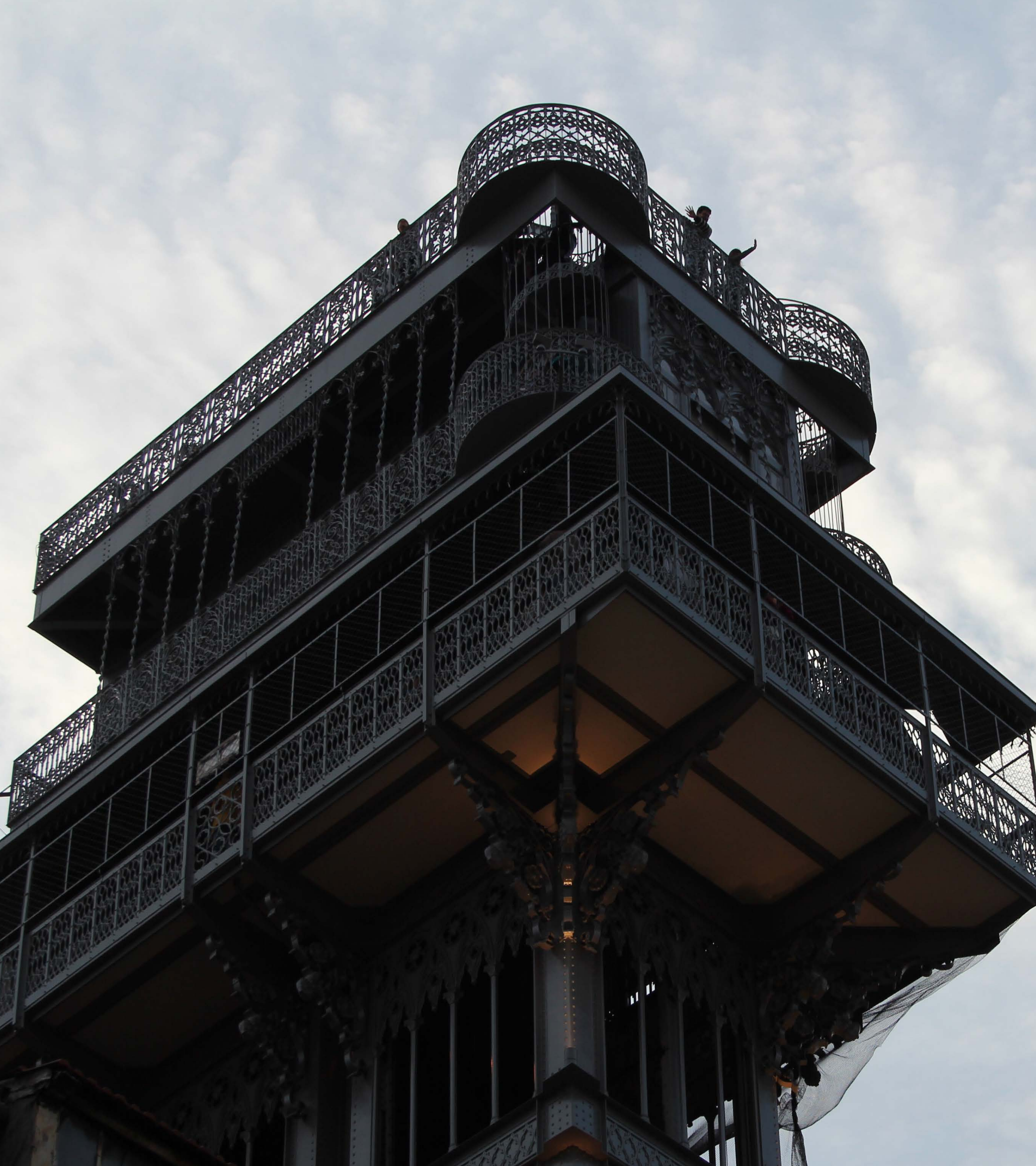
carris 



Relatório
& CONTAS
2021

NA
TEMPO
CASA

QUANTO
O SEU TEMPO EM
AX.PT



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	48
4.3. Atividade comercial	52
4.4. Segurança de exploração (safety)	64
4.5. Frota de serviço público	66
4.6. Infraestruturas de tração elétrica	68
4.7. Museu da carris	70
5. Recursos humanos	73
5.1. Evolução do efetivo	76
5.2. Política salarial	76
5.3. Formação	77
5.4. Indicadores de prestação do trabalho	78
6. Análise económica e financeira	87
6.1. Conjuntura económica 2021	88
6.2. Estrutura Patrimonial	89
6.3. Investimento Realizado	92
6.4. Fluxos financeiros	94
6.5. Resultados globais da empresa	95
6.6. Prazo médio de pagamentos	100
7. Governo societário	104
8. Proposta de aplicação de resultados	104
9. Factos emergentes	106
Demonstrações financeiras e anexo	105

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo	55
Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2021	56
Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço	60
Gráfico 4 – Chamadas	61
Gráfico 5 – Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais	82
Gráfico 6 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho	83
Gráfico 7 – Evolução Balanço (10 ³ €)	91
Gráfico 8 – Evolução Investimento (10 ³ €)	93

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 2021	45
Tabela 4 – Indicadores da Oferta	46
Tabela 5 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)	48
Tabela 6 – Ocorrências	49
Tabela 7 – Taxa de ocupação	49
Tabela 8 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração	50
Tabela 9 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração	50
Tabela 10 – Taxa de Cumprimento	52
Tabela 11 – Passageiros – Validações	54
Tabela 12 - Receita (sem IVA) por Título de Transporte	55
Tabela 13 – Tipologia de processos Comunicações do cliente	60

Tabela 14 – Composição da Rede de Vendas	63
Tabela 15 – Frota de Serviço Público	66
Tabela 16 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros	67
Tabela 17 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico	68
Tabela 18 – Apoio Psicosocial	75
Tabela 19 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro	76
Tabela 20 – Formação	77
Tabela 21 – Absentismo em sentido lato	78
Tabela 22 – Absentismo detalhado	78
Tabela 23 – Trabalho suplementar	79
Tabela 24 – Número de consultas realizadas, por tipo	84
Tabela 25 – Número de exames/ consultas (MT)	85
Tabela 26 – Variação do Património (10 ³ €)	89
Tabela 27 – Variação do Ativo e Passivo Corrente (10 ³ €)	90
Tabela 28 – Investimentos (10 ³ €)	92
Tabela 29 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10 ³ €)	94
Tabela 30 – Demonstração de Resultados por Funções (10 ³ €)	95
Tabela 31 – Rendimentos Totais por Natureza (10 ³ €)	96
Tabela 32 – Rendimentos Operacionais (10 ³ €)	97
Tabela 33 – Gastos Totais por Natureza (10 ³ €)	98
Tabela 34 – Gastos com Consumo	98
Tabela 35 – Fornecimentos e Serviços Externos (10 ³ €)	99
Tabela 36 – Prazo Médio de Pagamentos	100



MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

A CARRIS voltou a surpreender pelos resultados obtidos. De facto, o ano de 2021, foi novamente impactado por todas as medidas de mitigação dos contágios pelo novo Coronavírus SARS-COV-2, causador da doença COVID-19, que levaram a uma reorganização total da vida dos portugueses, alterando dinâmicas familiares e profissionais, que influenciaram, negativamente, os indicadores da CARRIS no que à procura do seu serviço respeita.

No entanto, a CARRIS não baixou os braços e tentou manter a sua estratégia de expansão em curso, com as devidas ressalvas pelo contexto. Este foi um ano em que a oferta aumentou, onde se lançaram novas carreiras, chegaram novos autocarros, entraram novos colaboradores. Esta foi uma empresa que não parou, em momento algum, adotando diversas medidas de segurança que permitiram disponibilizar um serviço seguro, confortável e de confiança.

Mantiveram-se em funcionamento as principais características tecnológicas, como é o caso do Wifi em toda a frota, assim como a App, que tem sido alvo das devidas atualizações. Foram elaborados estudos que permitam à CARRIS desenvolver soluções mais próximas das necessidades dos clientes, como é o caso do projeto OnDemand, ou que libertem a empresa da dependência de combustíveis poluentes, como é o caso do projeto piloto de utilização de veículos de tipologia Mini 100% elétricos.

A CARRIS irá manter este espírito de querer ser e fazer melhor. Nesse sentido, iniciou um robusto processo de renovação da frota, que se manterá nos anos futuros, sempre com a consciência ambiental muito presente, com diversos processos aquisitivos em curso. Aliado a esta renovação, a empresa tem vindo a unir esforços no sentido de renovar os seus sistemas tecnológicos, acompanhando as tendências internacionais, no sentido de, por um lado, tornar a empresa e a sua operação mais eficiente, e por outro, torná-lo mais prático e atrativo para quem o utiliza. Neste âmbito, e porque se trata de alterações dispendiosas, a CARRIS tem, sempre que possível, submetido candidaturas a projetos de financiamento comunitários, tendo já obtido diversas aprovações, procurando assim que a sua estratégia de expansão seja efetuada com a devida prudência, face ao contexto atual.

Durante o ano de 2021, o serviço de atendimento aos clientes manteve a sua importância, como vetor essencial na prestação de informações e esclarecimentos aos clientes, dadas as alterações constantes relacionadas com as medidas implementadas pelo Estado Português.

A comunicação foi de extrema importância durante este período, quer externamente, face às alterações e ajustes de serviço, 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.

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Internamente, a comunicação 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 2021, 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 2021, a CARRIS contou sempre com o empenho e a dedicação dos seus mais de dois mil e seiscentos colaboradores que, especialmente nestes últimos dois anos, tão diferentes, 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 ao Município de Lisboa, 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

” *A partir desse período, foram retomando à normalidade a maioria dos serviços, restaurantes e estabelecimentos de ensino (...)*

”

NOTA DE ABERTURA

O ano de 2021 foi, ainda, fortemente marcado pelo contexto da pandemia da 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.

Após um ano de 2020 caracterizado pelo surgimento da pandemia, onde foram tomadas diversas medidas de segurança que afetaram a vida de todos os portugueses, o ano de 2021 iniciou-se com um aumento exponencial de casos, levando à renovação do Estado de Emergência e a um novo confinamento geral, a 15 de janeiro. Com o objetivo primordial de limitar a propagação da pandemia e proteger a saúde dos portugueses, o Governo decretou medidas extraordinárias, assegurando as cadeias de abastecimento dos bens e serviços essenciais.

Destas medidas, destaca-se o dever geral de recolhimento domiciliário, o encerramento de um conjunto de instalações e estabelecimentos, a obrigatoriedade da adoção do regime de teletrabalho sempre que as funções profissionais o permitissem, assim como a suspensão de atividades de comércio a retalho e de prestação de serviços em estabelecimentos abertos ao público, com exceção dos estabelecimentos autorizados.

A partir de 15 de março deu-se início ao processo de desconfinamento progressivo, com abertura das escolas até ao 1º ciclo, mas ainda com restrições nas deslocações, sobretudo na semana da Páscoa. A partir desse período, foram retomando à normalidade a maioria dos serviços, restaurantes e estabelecimentos de ensino, com as devidas precauções e medidas, com revisão semanal, para minimizar o impacto do vírus no país.

Em termos de oferta de serviço a CARRIS aplicou as medidas específicas para Transportes Públicos em conformidade com as orientações da Direção Geral de Saúde. Contudo algumas carreiras e serviços foram suspensos, como é o caso do elevador de Sta. Justa. 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.

Com a evolução favorável do processo de vacinação, que no mês de setembro atingiu cerca de 85% da população portuguesa com a vacinação completa, a taxa de incidência decresceu, o que levou o Governo a anunciar no final do referido mês, a 3ª fase de desconfinamento, com alívio das restrições anteriormente aplicadas. No decorrer do mês de setembro, mantiveram-se as medidas impostas a 23 de agosto, nomeadamente o aumento do limite máximo de lotação dos estabelecimentos comerciais, de restauração e dos eventos para 75%, enquanto que nos transportes públicos deixou de haver limites na lotação, situação esta que se refletiu no aumento da procura.

No entanto, a partir de outubro de 2021, a situação epidemiológica voltou a agravar-se, por consequência da situação europeia, levando o Governo a decretar situação de alerta até 30 de novembro. Ainda nesse mês, aprovou também o reforço de algumas medidas para contenção da propagação da pandemia, e reiterou a necessidade de reforço vacinal.

Em dezembro, a entrada do inverno, a proximidade da época festiva e a intensificação da pandemia na Europa, levaram o Governo a decretar o Estado de Calamidade, com novas medidas de contenção, mais rígidas no período pós festividades.

Desde março de 2020, que foram reforçadas as medidas de limpeza dos veículos e lojas, que culminou na atribuição do selo COVID SAFE, em agosto de 2020, tendo obtido a renovação do mesmo em janeiro e agosto de 2021, sendo assim validado por uma entidade externa de certificação, que as medidas adotadas são as adequadas ao contexto, 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, tendo esta medida sido eliminada a partir de agosto, passando assim a lotação a 100%;
- Reforço da oferta de serviço público nos 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 para garantir a proteção dos passageiros e dos trabalhadores;
- Distribuição de equipamentos de proteção individual (máscaras, luvas e gel desinfetante) a todos os trabalhadores;
- Colocação de barreiras físicas de acrílico nos balcões de atendimento;
- Disponibilização de testes antigénio aos colaboradores, com reforço da importância da testagem quinzenal, como medida preventiva.

As medidas adotadas pela empresa têm sido alvo de constantes atualizações, conforme as diretrizes das Autoridades de Saúde, relacionadas com a evolução da pandemia na cidade de Lisboa.

NOTA DE ABERTURA

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 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 direta, transparente e clara, desde reuniões periódicas 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 e respetivas atualizações ou o envio de comunicados internos por email e disponibilização na intranet.

Por parte da CARRIS continuaram e irão continuar a ser 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.

Desta forma, o presente relatório demonstra a atividade da CARRIS num ano, ainda, marcado pelos constrangimentos associados à Pandemia COVID-19, declarada em março de 2020 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 2021 a Empresa disponibilizava à cidade de Lisboa 97 carreiras de autocarros (6 da “rede da madrugada”), 6 carreiras de elétricos, 3 ascensores e 1 elevador, num total de 806 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:

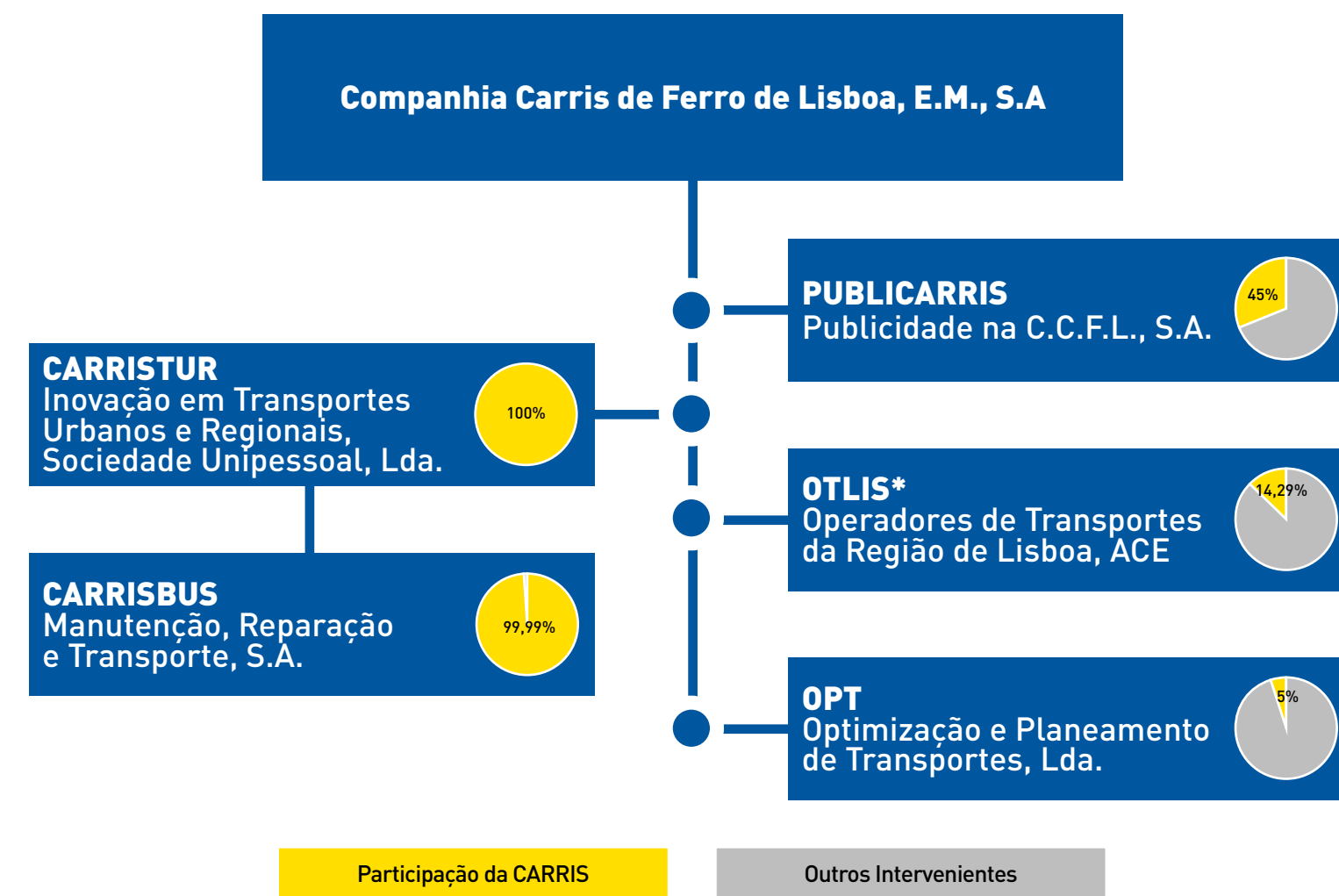
- Fornecer um serviço de qualidade e adequado às expectativas do cliente;
- Assegurar o serviço a toda a população da cidade de Lisboa, garantindo a existência de uma paragem a uma distância aceitável e contribuindo para a articulação intermodal;
- Disponibilizar uma informação clara e correta sobre 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 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 CARRISBUS - 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. 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 sucedeu 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.
- 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

” (...)esforços
encetados pela
CARRIS com vista
a concretizar um
aumento na oferta
disponibilizada ao
cliente(...)”

2. INDICADORES RELEVANTES

O ano de 2021 foi, como referido, ainda marcado pelos efeitos adversos que a pandemia, e todas as medidas tomadas para a sua mitigação, tiveram na execução da estratégia definida para a CARRIS, não podendo a análise dos resultados obtidos pela empresa ser efetuada de forma isolada, quer em termos de indicadores de atividade, quer em termos financeiros.

Apesar do contexto pandémico e dos seus efeitos, 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 +6,5% (representando +2,2 Milhões de veic.km), e a taxa de cumprimento de serviço de 99,7%, valores acima dos acordados através do Contrato de Concessão.

Em termos de procura, foi possível obter resultados mais favoráveis do que no ano transato, representando um aumento de 15%, correspondendo a mais 11,9 milhões de passageiros transportados com título válido. No entanto, estes resultados ficaram ainda aquém dos realizados em 2019, registando assim uma perda na ordem dos -35% face ao ano pré-pandemia. Em termos de receita tarifária (inclui compensações tarifárias) assistiu-se a um aumento de 2,7%, representando ainda uma diminuição de cerca de -27,4M€ face ao ano de 2019.

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 87 tripulantes no ano de 2021;
- 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/TML, no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, alterado pelos Decretos-Leis n.os 39-A/2020, de 16 de julho, e 106-A/2020, de 30 de dezembro, pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, e pelos Decretos-Leis n.os 6-B/2021, de 15 de janeiro e 39/2021, de 31 de maio 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

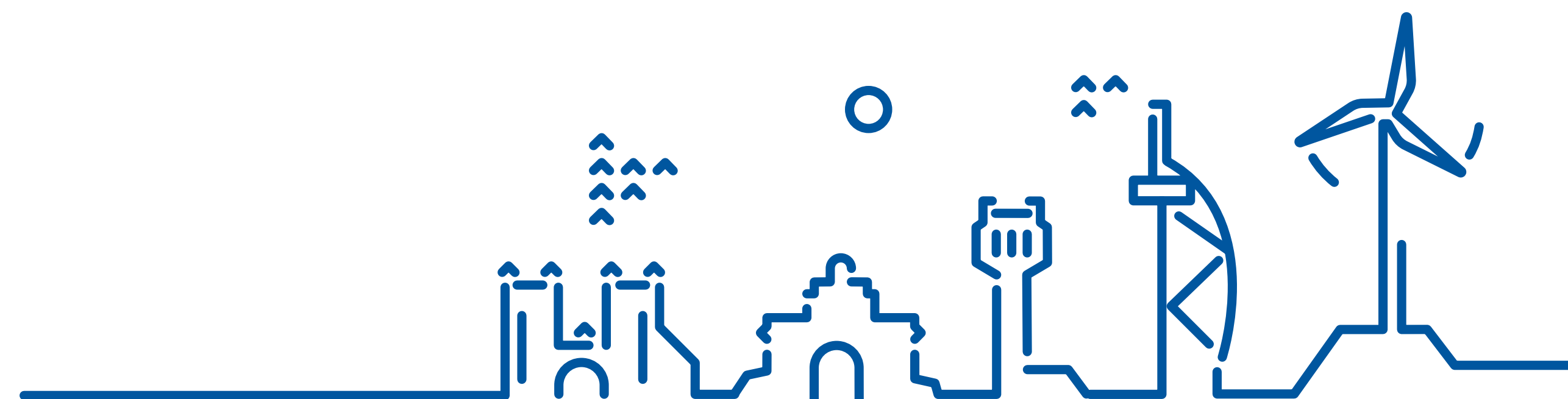
O painel seguinte apresenta os principais indicadores de desempenho, evidenciando de forma sistematizada os resultados alcançados em 2021 nas dimensões Oferta, Procura, Qualidade do Serviço, Frota, Recursos Humanos e Resultados, procedendo à sua análise e comparação com o período homólogo de 2020, assim como a previsão efetuada aquando da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento de 2021. 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 2021	Real 2020	ORÇ. 2021	Var 2021/2020 (%)	Var 2021/ORÇ. (%)
Indicadores de PROCURA						
PT (Passageiros Transportados SP com Título Válido)	10 ³	91 207	79 289	132 820	15%	-31%
PKT (Passageiros x km)	10 ³	318 206	277 842	464 509	15%	-31%
Receita Tarifária (compensações incluídas)	M€	79,146	77,100	103,777	3%	-24%
Indicadores de OFERTA						
LKO (Lugares x km)	10 ⁶	2 385	2 281	2 388	5%	0%
Veículos x km (serviço público)	10 ³	36 372	36 755	36 755	6,46%	-1%
Qualidade de Serviço						
Taxa de cumprimento (VeicXKm)	%	100%	100%	-	-0,1 p.p.	-
Taxa de Ocupação	%	13%	12%	19%	1,2 p.p.	-6,1 p.p.
INDICADORES DE RH						
Nº de efetivos	Un.	2 627	2 588	2 673	2%	-2%
Massa Salarial	m€	56 289	53 889	56 154	4%	0%
SITUAÇÃO PATRIMONIAL						
Ativo não corrente	M€	125,749	128,897	164,486	-2%	-24%
Ativo corrente	M€	79,922	45,512	25,890	76%	209%
Total Ativo	M€	205,671	174,408	190,376	18%	8%
Capital Próprio	M€	114,544	107,272	113,666	7%	1%
Passivo	M€	91,126	67,137	76,710	36%	19%
Total Capital Próprio e Passivo	M€	205,671	174,408	190,376	18%	8%
INVESTIMENTOS						
Infraestruturas de Longa Duração	M€	2,822	5,302	8,361	-47%	-66%
Renovação e Beneficiação de Frota	M€	12,240	8,840	34,658	38%	-65%
Outros Investimentos	M€	2,220	1,814	10,503	22%	-79%
DESPESA DE INVESTIMENTO	M€	17,282	15,957	53,521	8%	-68%

Tabela 1 – Indicadores - Resumo (Continuação)						
Indicadores de atividade	Unidade	Real 2021	Real 2020	ORÇ. 2021	Var 2021/2020 (%)	Var 2021/ORÇ. (%)
INDICADORES DE ESTRUTURA						
M€						
Autonomia Financeira	%	55,7%	61,5%	59,7%	-5,8 p.p.	-4,0 p.p.
Solvabilidade	%	125,7%	159,8%	148,2%	-34,1 p.p.	-22,5 p.p.
INDICADORES FINANCEIROS						
M€						
Prazo médio de pagamentos (PMP)	dias	40	64	32	-38%	23%
Volume de Negócios	M€	77,868	76,210	104,053	2%	-25%
Resultado Líquido	M€	11,546	0,595	4,272	1839%	170%
EBITDA	M€	29,863	6,649	22,832	349%	31%
Rendimentos Operacionais ¹	M€	154,599	127,422	161,501	21%	-4%
Gastos Operacionais ²	M€	122,418	114,490	135,458	7%	-10%
Gastos Operacionais por Passageiro Transportado	€	1,23	1,30	0,91	-6%	34%
Taxa de Cobertura dos Gastos Operacionais	%	126,3%	111,3%	119,2%	15,0 p.p.	7,1 p.p.

(¹) Exclui reversões e Ajustamentos.

(²) 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 2021, disponível na página de internet da empresa.




Concluído  Planeado  Em Curso 

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO













#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
1	Renovação da frota da CARRIS	Aquisição de 553 autocarros novos maioritariamente a energias alternativas (gás natural e 100% elétricos), no período de 2018-2024 (325 a partir de 2021): - 25 autocarros de tipologia Minis - 199 autocarros standard a GNC - 40 autocarros standard a propulsão elétrica - 24 autocarros articulados a GNC - 37 autocarros de tipologia médios		Desde 2018, entraram em operação um total de 276 novos autocarros, 151 standards a GNC, 40 articulados, 37 médios, 15 standards elétricos e 33 autocarros Minis. Adjudicação do concurso público para aquisição de 24 autocarros articulados a GNC. Entrada em funcionamento, desde julho, do PEGNV de Miraflores.
		Aquisição de 25 elétricos: - 10 veículos para reforço da rede de elétricos históricos - 15 articulados para a expansão da Linha 15		Foi assinado o Contrato de aquisição de 15 elétricos articulados, com a CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles
2	Contratação de novos motoristas, guarda-freios, técnicos especialistas e quadros técnicos	Para 2021 prevê-se a contratação de 100 tripulantes e o reforço de 20 quadros técnicos (técnicos de manutenção e quadros superiores), com vista à consolidação das estruturas corporativas, operacionais e oficinais.		Entrada de 87 tripulantes, 1 técnico oficial, 5 técnicos superiores e 2 técnicos administrativos.
3	Implementação de uma rede de Bairros	Conclusão da implementação da rede das carreiras de bairro 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		Encontram-se ao serviço 24 Carreiras de Bairro.

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação)

#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
4	Expansão da Rede de elétricos	Prolongamento da linha 24 com ligação de Camões a Cais do Sodré		Dependente de obras a realizar pela CML. Concretização prevista para 2022
		Alargamento da linha de elétrico 15 da Praça do Comércio à estação ferroviária de Santa Apolónia, ao Parque das Nações e a Cruz Quebrada		Executado o troço até ao Campo das Cebolas. Aguarda a concretização de obras da responsabilidade da CML e da CMO.
		Estudo da implementação de serviços de elétrico rápido na cidade de Lisboa, incluindo na Zona Ocidental		Prosseguimento dos estudos com vista ao alargamento de linhas existentes, assim como a criação de novas.
		Capacitação para a operação de uma rede de metro ligeiro		Participação nos estudos das novas Linhas LIOS - Ocidental e LIOS - Oriental
5	Melhoria da Oferta e alargamento da rede	Avaliação contínua da rede de carreiras, análise de viabilidade e proposta de melhorias, tal como previsto no PART, 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, tendo em conta as alterações operacionais, económicas, sociais e de padrões de mobilidade fruto da Pandemia Covid-19		Melhoria contínua da oferta, de forma a garantir a regularidade de serviço e a ir ao encontro das necessidades dos clientes. Em funcionamento, aos fins-de-semana e feriados, a carreira 98D Alcântara Mar / Circulação Tapada da Ajuda-Monsanto, bem como o serviço experimental XBUS, projeto piloto de transporte a pedido numa área pré-definida da cidade de Lisboa. Em novembro, entrou em circulação uma nova carreira, a 771 (Sete-Rios - Pólo Universitário Ajuda).
6	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 interseções 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 combate ao estacionamento indevido (2ªs filas), identificando um conjunto de pontos críticos e delimitando rotas que são regularmente percorridas por motociclos.
7	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.
8	Carreira Emissões Zero	Implementação de carreiras urbanas recorrendo exclusivamente a veículos elétricos ou com zero emissões, 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 de 2020. Com o arranque do projeto de 'Living Lab do Hub Criativo do Beato', financiado pelo programa EEA Grants, está a ser preparada a operação de uma carreira exclusivamente com gasóleo produzido a partir de óleos alimentares usados. Foi dada continuidade à operação da carreira-piloto 98D em regime de piloto, a operar na zona de Monsanto com recurso a autocarros mini elétricos. Projeto Piloto com 3 autocarros mini elétricos a circular em ruas de Lisboa, para testar o seu desempenho.

2. INDICADORES RELEVANTES

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação II)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
9	Reestruturação do Sistema de bilhética e adoção de sistemas de pagamento alternativos	Disponibilização de máquinas automáticas de venda de títulos de transporte	✘	
		Renovação do equipamento da rede de vendas	!	Fase inicial concluída, aquisição de novas bilheteiras completas, com ecrã touch e micropc.
		Upgrade do equipamento de vendas	!	Processo em curso para upgrade de equipamentos legacy.
		Upgrade do equipamento embarcado	!	Processo de aquisição de novos validadores e celebração do respetivo contrato em curso.
		Avaliação e implementação de soluções de pagamento e validação de bilhete via smartphone	✓	Implementação da nova modalidade de pagamento do cartão Lisboa Viva através do serviço VIVA Go
		Avaliação, 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	✘	-
		Implementação de programas de fidelização com vista a promoção da utilização do transporte público por todo o agregado familiar	✘	-
10	Academia de formação CARRIS	Reforço da formação desenvolvida internamente	!	O Plano de Formação previsto para 2021 foi realizado, com as adaptações necessárias, no âmbito da pandemia covid-19. Ao nível da formação interna têm sido realizados mais projetos, nomeadamente ao nível da Higiene e Segurança e relativamente às medidas preventivas, previstas no Plano de Contingência COVID-19

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação III)

#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
11	Projeto mobilidade Interna Sustentável	Promoção de frota de VLP interna elétrica	✓	Aquisição de 5 veículos elétricos em 2017, contratação de AOV para 3 viaturas ligeiras Híbridas Plug-In e aquisição de 3 viaturas híbridas em 2019. Reforço da frota, em 2020, com 12 veículos elétricos. Aquisição de 2 veículos elétricos em 2021.
		Colocação de postos de carregamento para VE nas estações da CARRIS	✓	Em 2018 foram instalados 6 postos de carregamento duplos nas instalações da CARRIS. Prevê-se, em 2022, o lançamento de procedimento para a instalação de novos postos de carregamento elétrico para reforço dos existentes, no âmbito da utilização de viaturas movidas a energias mais limpas.
		Introdução de cartões "Mobil.e" de forma a permitir o alargamento de utilização de veículos elétricos	✘	-
		Desenvolvimento e implementação do plano de mobilidade ativa e sustentável da Carris	✘	-
12	Projeto Combate à Fraude	Reforço de fiscalização associado a planos de avaliação aos pontos de maior criticidade e das iniciativas implementadas;	✓	Ações de fiscalização mistas entre a CARRIS e a PM; Reforço das ações paradinhas integradas nas medidas de proteção no controlo da pandemia
		Desenvolvimento de um sistema integrado com IMT e AT	✓	Envio de Autos para o IMT/AT iniciado em 07/2021. Ajustamentos para controlo efetivo de cada processo em desenvolvimento CA/IMT/AT
13	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	!	O sistema Xtran - Drive foi implementado em mais 100 autocarros e melhorado nos 95 que já tinham este sistema instalado.
14	Projeto Edifícios Sustentáveis	Avaliação de soluções de poupança/geração de energia nas instalações da CARRIS (parceria Lisboa ENOVA)	!	Concluída a substituição da iluminação exterior da CARRIS por iluminação LED, com melhor desempenho ambiental e eficiência energética em 2019; estando em curso a substituição da iluminação interior. Estudo realizado pela Lisboa ENOVA, para avaliação do potencial de implementação de sistemas solares fotovoltaicos para autoconsumo em edifícios da CARRIS, com vista a lançar, em 2022, o primeiro concurso para instalação de solução fotovoltaica.
15	Novo sistema de gestão integrado	Desenvolvimento e implementação de novo sistema de apoio à gestão que permita disponibilizar novos indicadores com recursos a diversas plataformas de forma integrada e automatizada	!	Em janeiro de 2020, entrou em funcionamento o novo sistema SAP. Encontrase em desenvolvimento os sistemas de disponibilização de informação de gestão, estando já disponível alguns indicadores da empresa.
		Desenvolvimento e implementação de novo sistema de apoio à gestão que permita disponibilizar indicadores com maior frequência e em menor prazo	✓	Divulgação de indicadores de desempenho com periodicidade mensal

2. INDICADORES RELEVANTES

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação IV)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
16	Reforço da Segurança de pessoas e bens	Renovação de equipamentos de segurança na frota e instalações da empresa, com projetos pilotos a abordagens inovadoras;	!	Análise/definição dos requisitos funcionais e técnicos do sistema CCTV a instalar na frota
		Revisão dos procedimentos de utilização do transporte público, com vista a proteção de colaboradores e clientes;	✓	No contexto de proteção dos tripulantes durante o contexto pandémico, foram instaladas cortinas de proteção naquelas viaturas que não dispunham de cabine de proteção do posto de condução.
		Reforço das medidas de proteção dos colaboradores no sentido de minimizar o impacto das agressões;	✓	Com a entrada de novos autocarros, ao longo de 2020 e 2021, alguns dos quais equipados com cabine de proteção do motorista, aumentou-se a proteção contra agressões aos Motoristas, enquanto outros vieram com anteparo em acrílico, que não isolando totalmente o Motorista, evita a agressão direta.
		Implementação de procedimentos de forma a aumentar a Segurança Rodoviária;	✓	A CARRIS obteve a Certificação em Segurança Rodoviária, em outubro, na sequência do processo de auditorias de conformidade realizadas pela APCER, tornando-se no primeiro operador de transporte público de passageiros certificado.
		Implementação de um sistema integrado de gestão de segurança e videovigilância da empresa	!	A31.12.2021 foi concluída a fase de fornecimento, instalação e ativação dos equipamentos

Tabela 2 – Medidas prioritárias definidas no PAO (Continuação VI)				
#	Ação	Descrição / Objetivos [2021]	Estado de execução	Ponto de situação
17	Nova aplicação móvel CARRIS	Construção e reorganização das instalações no Complexo de Santo Amaro, permitindo o alargamento da frota de elétricos e aumento da eficiência operacional - PMO;	!	O Caderno de Encargos para o Projeto de Execução encontra-se em fase de finalização.
		Instalação de Posto de Carregamento Elétrico para alimentação dos autocarros 100% elétricos;	!	Concedido o licenciamento da infraestrutura Posto de Carregamento da Pontinha, pela Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG) a 23 de setembro.
		Construção de Posto de Abastecimento de GNC na Estação da Musgueira;	✗	
		Adaptação das instalações oficinais às novas tecnologias dos autocarros;	✓	Obra concluída
		Recuperação do edificado com vista à melhoria da eficiência energética	!	Concluída a obra de reabilitação da Cobertura da Musgueira. Realizado o estudo das paredes de betão da Estação da Pontinha e da Musgueira. Em curso o estudo das coberturas da Pontinha e Cabo Ruivo.
18	Reforço da Gestão Social e Institucional da Carris	Estratégia de atuação na área da Responsabilidade Social e Implementação do respetivo Plano de Ação	!	Aprovação do Plano de Ação em julho. Elaboração de procedimento administrativo para aquisição dos serviços de apoio na primeira fase da implementação.



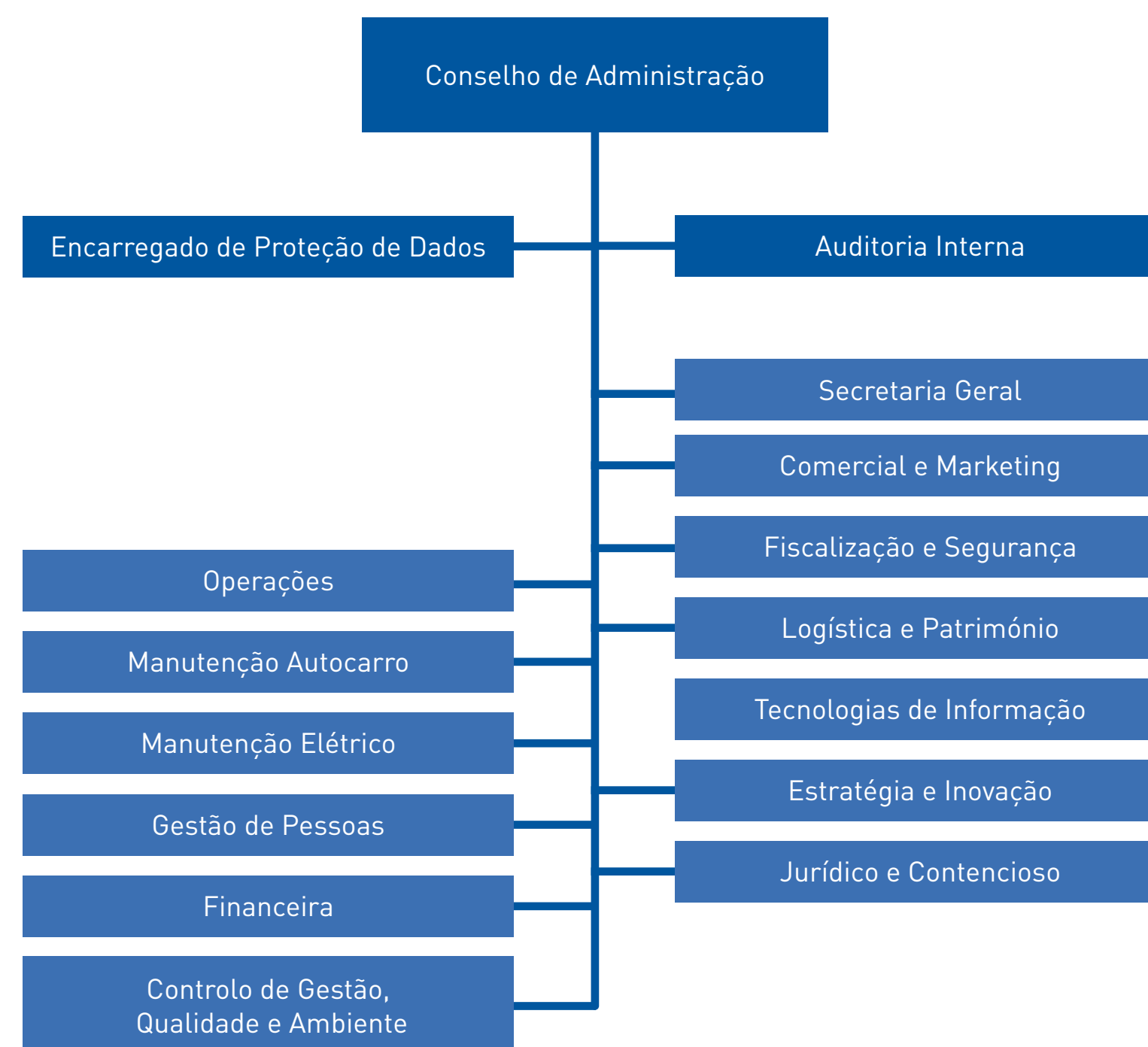


3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



3. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

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





4. ATIVIDADE

“ (...) a rede da
CARRIS registou
um aumento de 10
carreiras (...) ”

4. ATIVIDADE

4.1. Exploração Operacional

4.1.1. Rede

O ano de 2021, ainda que marcado na generalidade pela pandemia, registou um aumento na Oferta, para o qual se realça o particular contributo das seguintes medidas:

- Lançamento de novas carreiras da Rede de Bairros, nomeadamente:
 - 10B – Santa Maria Maior (setembro 2021);
 - 13B – São Vicente (junho 2021);
 - 17B – Arroios (setembro 2021);
 - 19B – Santo António (julho 2021);
 - 46B – Alvalade (abril 2021);
 - 52B – Avenidas Novas (julho 2021);
 - 55B – Carnide (maio 2021);
 - 61B – Campolide (maio 2021);
 - 64B – Campo de Ourique (abril 2021);
- Disponibilização de uma nova carreira do Modo Autocarro - 771 – Sete Rios – Pólo Universitário da Ajuda, em novembro de 2021;
- Implementação de Projetos Piloto, relacionados com aspetos ambientais e de serviço diferenciado ao cliente, nomeadamente:
 - 98D – EcoBus do Monsanto (utilizando exclusivamente autocarros de tipologia Mini, 100% Elétricos. Este projeto teve início em setembro 2021);
 - 99D – Serviço a pedido (On-Demand, com início em junho 2021);
- Disponibilização de Serviços Especiais, de apoio a eventos na cidade, como é exemplo o Web Summit 2021, que decorreu em novembro de 2021.

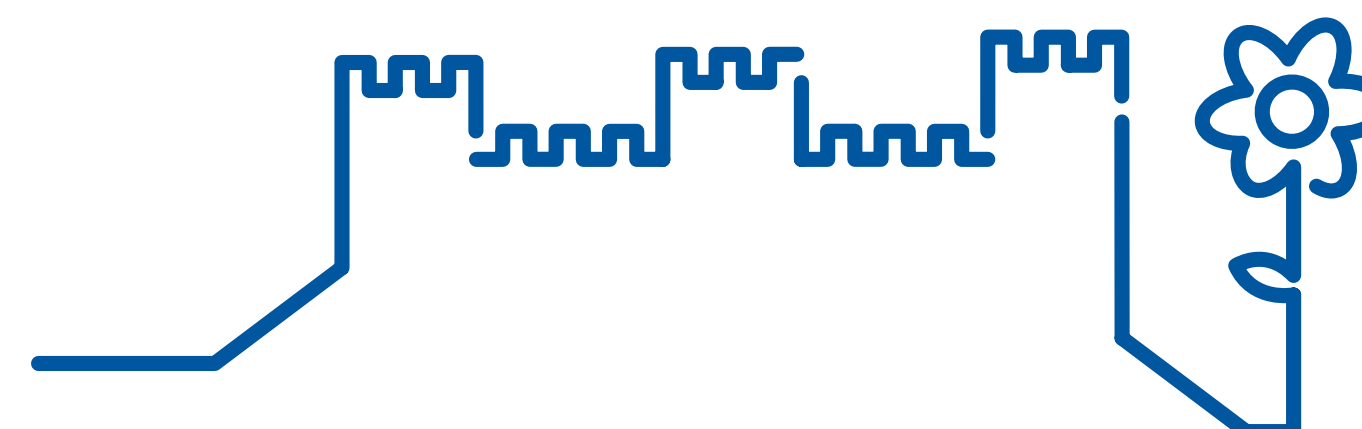
Ainda no seguimento das melhorias adotadas pela Empresa, por forma a melhor corresponder às necessidades dos clientes, foram criadas paragens, algumas por resposta a solicitações apresentadas pelos clientes, assim como foram efetuados ajustes necessários à rede de oferta, com vista a responder às necessidades 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.

Tal como referido, a rede da CARRIS registou um aumento de 10 carreiras, no Modo Autocarro, face a dezembro de 2020, e no que em particular se refere ao Modo Elétrico não se verificou qualquer alteração.

Tabela 3 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2021

	Autocarros	Elétricos	Ascensores e Elevador	TOTAL
Nº de Carreiras	97	6	4	107
Extensão da Rede (via simples - km)	743	53	-	749
Comprimento Total das Carreiras (ida e volta - km)	1817	64	-	1881
Comprimento Médio por Carreira (ida e volta - km)	18	11	-	18



4. ATIVIDADE

4.1.2. Oferta

Ainda que por motivos completamente inesperados e alheios à Empresa como foi a pandemia, que marcou o ano de 2021, e à semelhança do que aconteceu em 2020, a CARRIS não conseguiu assegurar o cumprimento dos objetivos ambiciosos traçados no seu Plano de Atividades e Orçamento para o crescimento da Oferta em 2021. Contudo, resultado dos inúmeros esforços em manter os níveis de serviço acima dos praticados em 2020, a Oferta da CARRIS, medida pelo número de “veículos*km” produzidos, registou um aumento de 6,5% relativamente ao ano transato.

Estes resultados positivos, e o aumento constante nos últimos anos, devem-se a várias medidas em curso, destacando-se a implementação da Rede de bairros, a reativação de carreiras aos sábados, domingos e feriados, novas carreiras, 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.

Devido à pandemia, alguns serviços foram temporariamente suspensos, como por exemplo os Ascensores e Elevador, influenciando negativamente os resultados do Modo Elétrico, que registaram um decréscimo de -3,2% em Veículos*km, face ao período homólogo.

Os resultados do indicador Lugares*Km decorrem do indicador Veículos*km bem como das diferentes tipologias de frota utilizada, nas carreiras de serviço público da Rede CARRIS.

Tabela 4 – Indicadores da Oferta								
	Veículos * km (10 ³) SP				Lugares * km (10 ⁶)			
	2020	2021	Var.		2020	2021	Var.	
			Abs.	%			Abs.	%
Autocarros	32 240	34 508	2 269	7,0	2 142	2 255	112	5,2
Elétricos + Ascensores + Elevadores	1 926	1 864	-63	-3,2	138	130	-8	-6,0
TOTAL	34 166	36 372	2 206	6,5	2 281	2385	104	4,6



4. ATIVIDADE

4.2. Qualidade do Serviço

4.2.1. Velocidade Média de Exploração

A velocidade média de exploração na rede da CARRIS, ainda por efeitos da pandemia, e em particular pelos períodos de confinamento, regista pelo segundo ano um valor acima dos 14km/h, não registando, no entanto, crescimento face a 2020.

Nos períodos de confinamento a cidade evidenciou uma tranquilidade e silêncio atípicos, assim como uma ausência de transporte individual, facilitando desta forma a circulação da frota da CARRIS e contribuindo positivamente para os resultados atingidos. À medida que a cidade foi avançando no desconfinamento e com a retoma dos serviços, o indicador voltou a ficar mais próximo dos resultados registados em 2019.

O valor global do ano regista um decréscimo de 0,1% face a 2020, sendo, no entanto, um resultado acima do atingido em 2019.

Tabela 5 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)			
	2020	2021	Var. (%)
Autocarros	14,47	14,47	0,0
Elétricos	10,01	9,57	-4,4
TOTAL	14,12	14,10	-0,1

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

Apesar de em 2021 se ter mantido a atipicidade no que toca à prestação de um regular serviço de transportes públicos urbano, a CARRIS deu continuidade às medidas implementadas desde 2017 para melhorar o funcionamento da rede.

Em estreita articulação da Central de Controlo de Tráfego da CARRIS com a Polícia Municipal (PM) e a EMEL, efetuou-se a monitorização dos corredores BUS, estacionamento irregular em locais de paragem ou locais de maior dificuldade de passagem para as viaturas. Por outro lado, e tendo em vista a melhor disponibilização do transporte pela cidade, a CARRIS articulou-se com a Polícia de Segurança Pública no sentido de programar os eventos que impactaram diretamente com as linhas e acompanhar no terreno todas as situações de carácter “espontâneo” que obrigam a medidas em tempo real.

As interrupções por estacionamento indevido, apesar da persistência dos efeitos da pandemia na dinâmica da cidade, mantiveram o ritmo de 2020, tendo-se verificado em 2021, 918 ocorrências com 570h de impacto para o cliente e afetando 1.030 veículos.

No que toca a ocorrências que derivam da ocupação da via pública (manifestações, desfiles, eventos desportivos e socioculturais), apesar da articulação com a PM e a PSP, foram registadas cerca de 200 ocorrências.

O número de interrupções de circulação de autocarros e de elétricos diminuiu em 6,1%, relativamente ao ano anterior. O valor de 2021 foi muito idêntico ao de 2020, sendo uma vez mais bastante inferior ao de 2019 (-23,4%).

De realçar a diminuição significativa das horas de interrupção, conforme demonstrado na tabela abaixo.

Tabela 6 – Ocorrências				
	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Ocorrências	924	918	-6	-0,6
Horas de Interrupção	702	570	-132	-18,8
Veículos Imobilizados	1 097	1 030	-67	-6,1
Nº de arruamentos c/interrupção por mau estacionamento	156	158	2	-1,3

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 2021, derivado de toda a situação resultante do estado pandémico, assistiu-se a um decréscimo face a 2019 (-38,2%), tendo, no entanto, este indicador registado um aumento de 9,5% relativamente a 2020.

Tabela 7 – Taxa de ocupação			
	2020	2021	Var. (%)
Autocarros	12,21	13,31	9
Elétricos, Ascensores e Elevador	11,70	13,83	18,2
TOTAL	12,18	13,34	9,5

4. ATIVIDADE

4.2.3. Taxa de Acidentes

No global, o número de Acidentes de Exploração ocorridos em 2021 (1.097) foi inferior ao verificado no ano anterior (1.183), tendo-se constatado uma redução de -7,3% na quantidade de acidentes. O modo autocarro viu reduzida a respetiva quantidade de acidentes em -5,7%, tendo o modo elétrico registado uma redução de -24%.

Tabela 8 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração				
Acidentes de Exploração (n.º)	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Modo Autocarro	1 079	1 018	-61	-5,7
Modo Elétrico	104	79	-25	-24
TOTAL	1 183	1 097	-86	-7,3

No que respeita à Taxa de Acidentes de Exploração global, registou-se uma redução na ordem dos 4,1 p.p.. Por modo, verificaram-se reduções de 3,6 p.p. e 11 p.p., respetivamente, no modo autocarro e no modo elétrico.

Tabela 9 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração			
Taxa de Acidentes de Exploração *	2020	2021	Var. (%)
Modo Autocarro	32,66	29,06	-3,6 p.p.
Modo Elétrico	52,57	41,57	-11,0 p.p.
TOTAL	33,78	29,70	-4,1 p.p.

* Acidentes por milhão de Vkm
(Serviço Total)

De referir que devido à crise pandémica, vivenciada desde o final do primeiro trimestre de 2020, igualmente com forte incidência durante 2021, os indicadores de sinistralidade rodoviária sofreram impactos, apresentando melhorias significativas, em especial devido à evolução registada na envolvente do serviço, em resultado de situações de confinamento e de teletrabalho, com a consequente redução do trânsito automóvel e da quantidade de pessoas em circulação.

Apesar de ser expetável 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 acidentalidade.

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.

Ao longo de 2020 e 2021, a CARRIS desenvolveu e certificou, processo concluído em outubro, o seu “Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária”, SGSR, pela Norma NP ISO 39001:2017. Com o desenvolvimento e implementação deste projeto, tendo em consideração a melhoria contínua dos indicadores, a CARRIS procura reduzir a sua sinistralidade rodoviária, de forma sustentada e progressiva. Associado ao tema da melhoria contínua da “Segurança Rodoviária”, foi aprovada a “Estratégia Segurança Rodoviária CARRIS Zero-30”, o qual, em paralelo com o processo de melhoria contínua imposto pela certificação obtida, irão conduzir as políticas, bem como a adoção de medidas, conducentes à persecução dos objetivos predefinidos para os próximos 10 anos.

Adicionalmente, no âmbito da prevenção de acidentes, a CARRIS possui uma Comissão de Inquérito a Acidentes Graves (CIAG) ativada sempre que ocorra algum acidente grave, que pela sua severidade, impacto e gravidade, implica uma análise mais pormenorizada das respetivas causas, bem como a proposição de apresentar eventuais recomendações, com vista à minimização de risco em situações similares futuras. Em 2021, a CIAG foi acionada para proceder à averiguação de 6 acidentes, considerados graves, tendo culminado na apresentação de um conjunto de recomendações de melhoria, com a consequente redução do risco rodoviário. Ao longo do ano de 2021 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.

4. ATIVIDADE

4.2.4. Taxa de Cumprimento de Serviço

A Taxa de Cumprimento de Serviço regista resultados muito semelhantes aos de 2020, registando valor superior ao do objetivo traçado para o ano (98%), tendo para tal contribuído, uma vez mais 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, e a renovação da frota, a que se tem assistido nos últimos anos de atividade.

Tabela 10 – Taxa de Cumprimento			
	2020	2021	Var. (%)
Taxa de cumprimento (VeicXkm)	99,89%	99,74%	-0,1 p.p.
Taxa de cumprimento (veicXhr)	99,85%	99,66%	-0,2 p.p.

Os resultados deste indicador mantêm-se em níveis muito satisfatórios para a Empresa, tendo 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 2021, apesar das contingências da pandemia persistirem, foi um ano de retorno em que a CARRIS reforçou a sua presença incontornável na cidade de Lisboa e a relação com os seus Clientes e Colaboradores. Dos diversos projetos, ações e iniciativas divulgados, destacam-se:

- Campanha “Sempre +” que conjugou as ações que a CARRIS desenvolveu e que permitiu afirmar que foi mais longe percorrendo ainda mais quilómetros, que esteve mais perto dos Clientes ao lançar mais serviços e que é mais sustentável e segura;
- Campanha “706, um ano a criar bom ambiente”, que assinalou o primeiro ano de operação da Carreira 706 com a frota de autocarros 100% elétricos e destacou a redução de 492 toneladas de emissões de CO2.
- Divulgação de efemérides, com os nossos Colaboradores como protagonistas, como o Dia da Mulher, Dia da Mãe e Dia do Pai;
- Divulgação das renovações do selo COVID SAFE que atesta a aplicação de medidas de segurança no combate ao contágio;
- Divulgação da conferência “Próxima Paragem: Futuro”, um encontro de operadores de transporte público com o objetivo de analisar as questões associadas à sustentabilidade da mobilidade urbana e debater o contributo do transporte público para a descarbonização das cidades;

- Divulgação da distinção “Marca Ambiente 2021” no setor dos Transportes, em que a CARRIS foi eleita pela comunidade;
- Ação “RFM Carris Na Minha Vida”, em parceria com a RFM onde foram partilhadas histórias passadas dentro dos autocarros e elétricos da CARRIS;
- Divulgação da certificação do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária da CARRIS com o reconhecimento das Boas Práticas neste domínio;
- Campanha “Agora que voltou, dê uma volta na CARRIS”, que promoveu o regresso à rotina, vivendo mais a cidade, aproveitando este regresso para conhecer a cidade de outra perspetiva a bordo da CARRIS;
- Lançamento da carreira 98D Alcântara Mar / Circulação Tapada da Ajuda-Monsanto com autocarros mini elétricos;
- Divulgação do projeto XBUS com mobilidade a pedido;
- Reforço interno do sistema de eco condução XTraN, cuja instalação nos veículos se iniciou em 2020, com divulgação a todos os Tripulantes de um folheto informativo e indicações práticas de consulta dos indicadores globais e individuais;
- Divulgação da distinção nos Prémios IDC com o projeto “Gestão Integrada de Ocorrências”.

Em relação aos ajustes de serviço, manteve-se a divulgação permanente e atempada, nos vários canais disponíveis, permitindo aos Clientes estarem devidamente informados e planearem as suas deslocações com a maior segurança possível. Destaca-se o lançamento da nova carreira 771 e de 9 novas Carreiras de Bairro.

4. ATIVIDADE

4.3.2. Procura

O ano de 2021 foi um ano ainda sob efeito da pandemia COVID-19, mas já com sinais de recuperação que abrem um novo capítulo de viragem. Ao longo do ano, os indicadores oscilaram ao ritmo da onda pandémica e do impacto das diversas medidas de confinamento e das fases de vacinação.

No total do ano foram transportados 91,2 milhões de passageiros com título válido, mais 11,9 milhões relativamente a 2020, correspondendo a um aumento de 15%.

Após um 1º trimestre em que a procura contraiu, a recuperação ao longo do ano demonstrou sinais animadores sobretudo no último trimestre com um aumento de 43%, face a 2020.

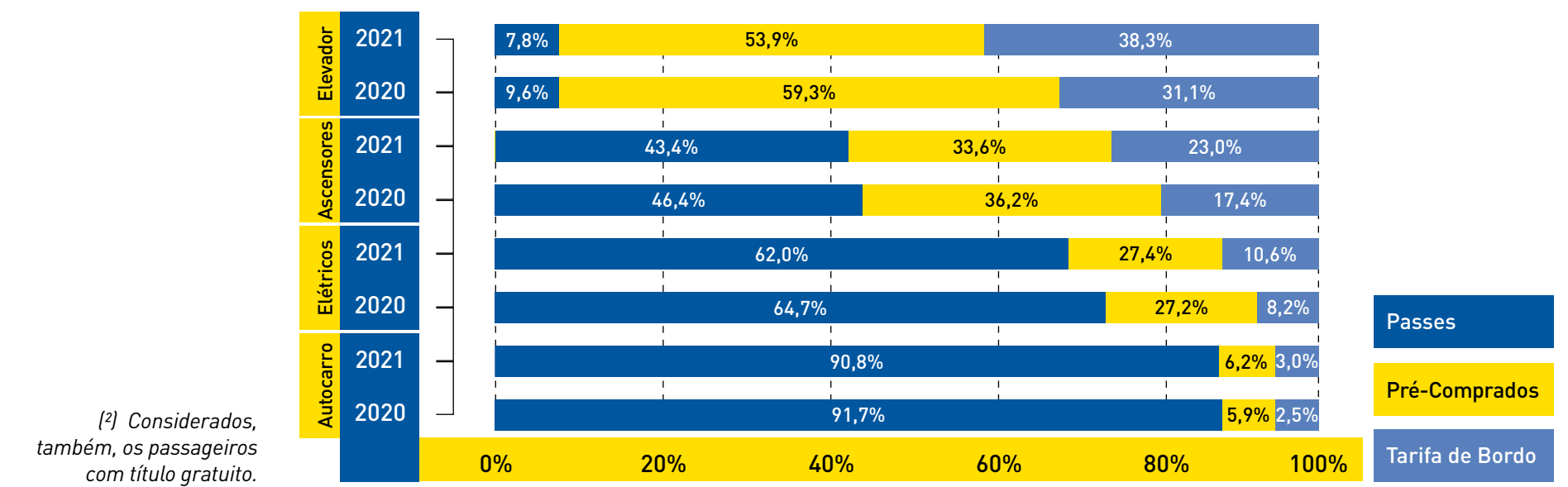
Os passes foram os títulos de transporte mais utilizados com um crescimento significativo de 13,8% face ao ano anterior. Refletindo alguma retoma no setor do turismo, os passageiros de títulos ocasionais registaram um aumento de 25,5% face ao ano transato.

Tabela 11 - Passageiros - Validações			
Passageiros - Validações	(milhares de passageiros)		
	2020	2021	Var. (%)
Títulos ocasionais	8 312	10 430	25,5
Passes	70 977	80 777	13,8
Total Passageiros transportados com Título Válido	79 289	91 207	15,0

A utilização de títulos de transporte mensais (passes) representou 88,6% 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 no modo elétrico.

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 sistema tarifário com redução de preços, o Regulamento nº 278-A/2019, 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 passes resultam das vendas da rede de cada operador acrescidas da quota parte das vendas dos canais Otlis/TML, das compensações de tarifas reduzidas (4-18/sub23, social+ e Antigo Combatente) e da compensação PART (parcela fixa).

Em 2021, a receita tarifária da CARRIS com compensação, apresentou um acréscimo de 2,7%, em relação ao ano anterior, resultado das vendas de títulos ocasionais, que este ano apesar da pandemia, registaram um crescimento expressivo.

As compensações resultam da prática das modalidades de estudante 4_18, Sub23, Social+ e Antigo Combatente, em que a CARRIS foi ressarcida de 2,7 M€, e da compensação do PART, cujo montante totaliza cerca de 30,2 M€ estando a aguardar regularização do fecho do ano.

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

Títulos de transporte	[milhares de €]		
	2020	2021	Var. (%)
Títulos ocasionais	12 896	16 236	25,9
Passes	30 270	29 925	-1,1
Total das receitas	43 166	46 160	6,9
Comparticipações 4-18 / sub23 / social + / PART	33 934	32 986	-2,8
Total das receitas com participações	77 100	79 146	2,7

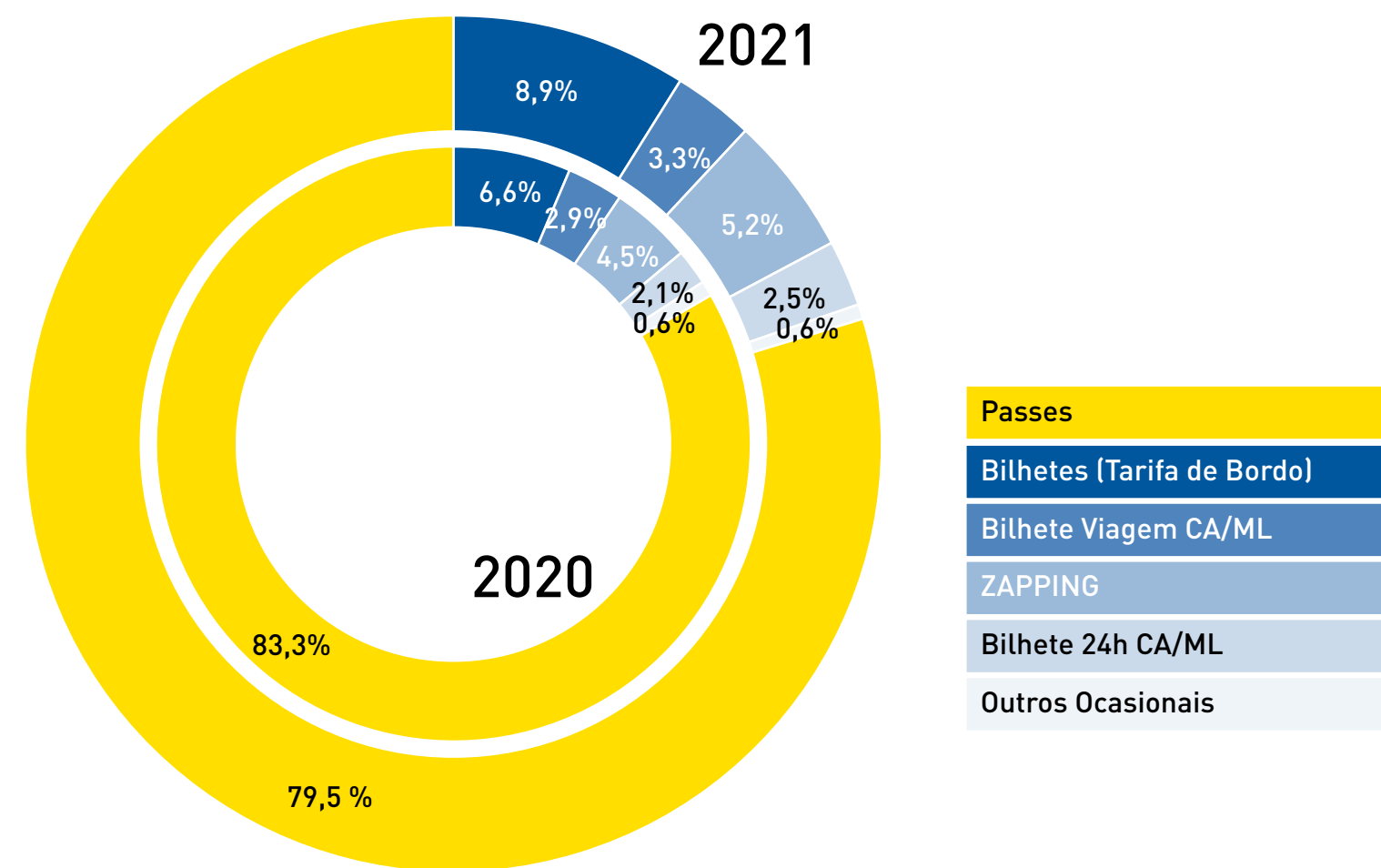


4. ATIVIDADE

A receita associada aos diferentes títulos ocasionais, representa 21% da receita tarifária auferida em 2021, no montante de cerca de 16 M€, mais 3,3 milhões de euros, face a 2020.

O gráfico seguinte ilustra o peso da receita tarifária da CARRIS por título, incluindo as participações tarifárias, sendo a maior parte 79,5%, é proveniente das vendas de passes e 9% da venda de tarifa a bordo nos veículos.

Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2021



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 2021 assumiram um total de 1,342 milhões de euros.

À semelhança do ocorrido em 2020, no período em apreço registou-se um decréscimo da receita não tarifária, dado que não foi ainda possível retomar a atividade de alugueres de veículos não afetos ao serviço público, por diminuição da sua procura, devido essencialmente ao contexto pandémico.

Têm também representação aqui valores resultantes da aposta da CARRIS em serviços especiais para apoio a eventos, nos quais além da oferta de produtos tarifários diferenciados, a CARRIS tinha também uma estratégia de desenvolvimento de serviços de transporte de suporte dedicados e adaptados que, dado ao cancelamento de grande parte dos eventos deste ano, deixaram de ter expressão.

4.3.5. Combate à Fraude

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

Durante o ano de 2021, manteve-se o apoio interventivo da Polícia Municipal, no acompanhamento às equipas de fiscalização, nomeadamente nas zonas consideradas a priori mais problemáticas, nos termos estabelecidos, ou seja, apoio diário às equipas (4 equipas/dia útil).

No decurso de 2021, mantiveram-se as condições normais da atividade de fiscalização de títulos de transporte, com as naturais implicações circunstanciais emanadas pela Direção Geral de Saúde, com especial ênfase, no 1º trimestre.

Para o exercício da atividade de fiscalização de títulos de transporte, 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, de modo a potencializar os meios disponíveis, donde se obtiveram excelentes resultados, considerando a situação identificada. Este mesmo apoio também teve como efeito uma redução substancial na verificação de acidentes de trabalho resultante de agressões.

Durante o ano de 2021 foram fiscalizados cerca de 2,47 milhões de passageiros, correspondendo a um acréscimo de 4,25%, face ao objetivo traçado e um acréscimo de mais de 66,3%, face ao período homólogo.

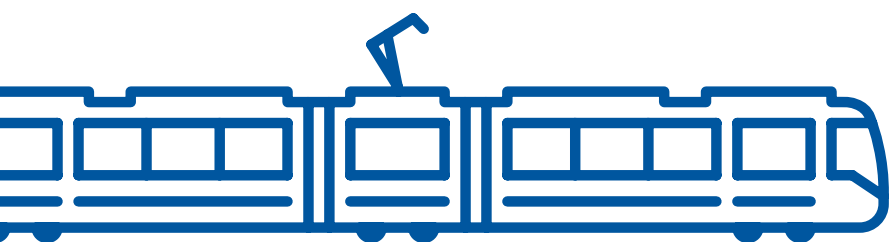
Estes resultados foram exequíveis em face do reforço de meios humanos com recurso a outsourcing e das medidas gestionárias tomadas no âmbito do controlo do surto pandémico. Concomitantemente, também se verificou um acréscimo significativo de mais de 96% nas contraordenações, objeto de autuação, correspondendo a cerca de 28.200 autos de notícia.

4. ATIVIDADE

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).

No decurso do ano de 2021 (julho), iniciou-se a submissão do processo de comunicação e envio dos Autos de Notícia, via IMT, I.P., através de plataforma informática (WebService), à entidade responsável pela cobrança (AT).

Na prossecução do objetivo de modernização tecnológica da CARRIS, no ano de 2021 foram adquiridos mais 50 novos equipamentos (terminais de fiscalização), o que atualmente totaliza 90 equipamentos disponíveis. De igual modo, deu-se lugar à implementação da desmaterialização do auto de notícia emitindo-se o mesmo de forma eletrónica em detrimento do suporte papel.



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 (ISC) 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.

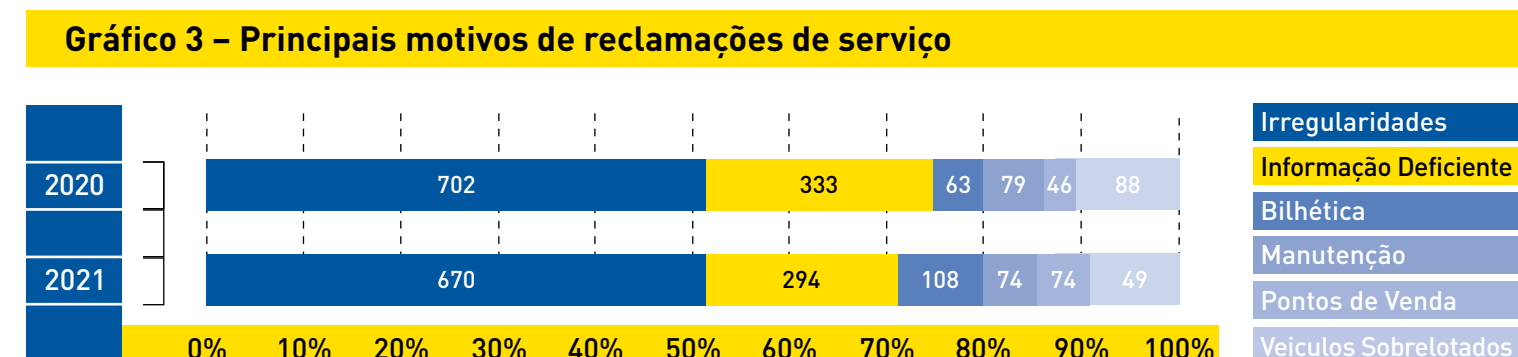
Em 2021 a CARRIS contou com um índice de satisfação de cliente (ISC) de 7,99 pontos (numa escala de 1 a 10), representando um aumento de +0,32 em relação ao ano passado, ou seja, 93,3% dos clientes classificaram os vários critérios entre os 7 e os 10 pontos. No extremo oposto, não chega a 1% a proporção de Clientes Insatisfeitos, ou seja, com Índices de Satisfação de 0, 1, 2 ou 3. São menos de 10% (6,5%) os Clientes CARRIS que apresentam Índices de Satisfação moderados, na ordem dos 4, 5 e 6 pontos na escala de 1 a 10.

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 2021 foram recebidas 8.922, representando um acréscimo de 28,9% face a 2020, distribuídas pelos seguintes assuntos:

Tabela 13 – Tipologia de processos Comunicações do cliente			
	2020	2021	Var. (%)
Reclamações de serviço	1 448	1 408	-2,8
Queixas de Pessoal	1 055	1 074	1,8
Pedidos e Sugestões	4 250	6 264	47,7
Elogio a Pessoal e Serviço	170	176	3,5
TOTAL	6 923	8 922	28,9

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 pequeno decréscimo em relação ao ano passado.

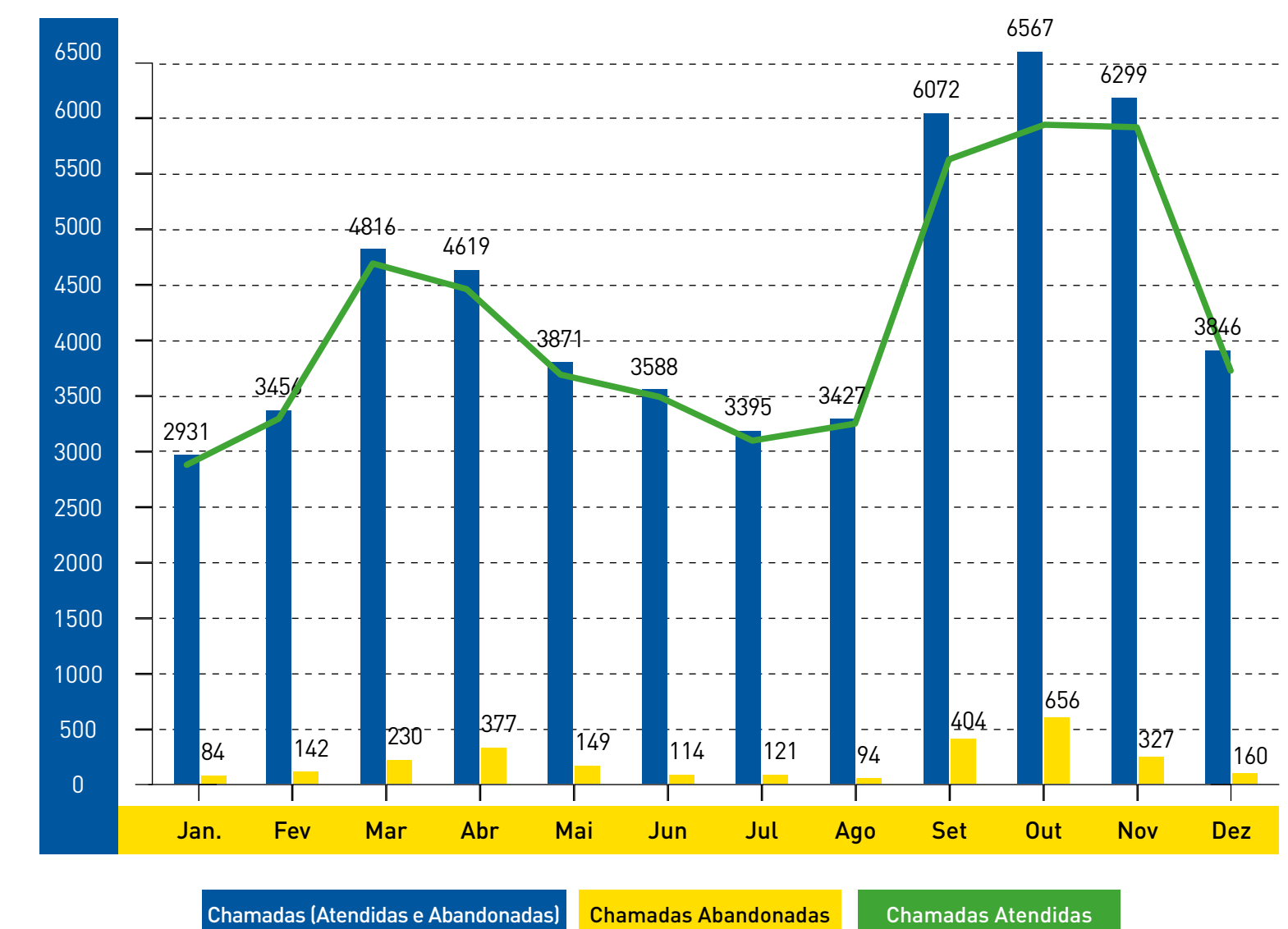
Para além disso, verifica-se que, os assuntos relacionados com Bilhética e pontos de venda, tiveram maior destaque relativamente ao ano anterior, contudo, as mesmas encontram-se em monitorização e evolução permanente tendo em conta o foco na melhoria contínua e de forma a ajustá-las às necessidades dos utilizadores, respeitando sempre as regras e diretrizes estipuladas.

No que respeita ao tempo médio de respostas a clientes, em 2021, foi atingida a média de 1,2 dias úteis, demonstrativo contínuo 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 2021 com 52.887 chamadas e cerca de 5% de chamadas abandonadas, com uma média de 32 segundos de tempo de espera.

Gráfico 4 – Chamadas



4. ATIVIDADE

4.3.7. Rede de Vendas

A 31 de dezembro de 2021, a rede de vendas da CARRIS era composta da seguinte forma:

Tabela 14 – Composição da Rede de Vendas		
	2020	2021
Lojas CARRIS	3	3
Quiosques CARRIS	4	4
Concessionários CARRIS	62	43
Agentes Payshop	282	298
TOTAL	351	348

O ano de 2021 foi um ano de consolidação do novo modelo implementado no ano de 2020, uma nova forma de gerir a rede de agentes externos, entregue a um prestador de serviços que tem no seu core esta atividade de gestão. Este modelo permite ganhar, não apenas abrangência no mercado, mas aliou a isso uma simplificação de processos e ganho de eficácia no sistema de gestão de locais, além de uma inerente redução de custos associados a esta atividade, que é necessário reconhecer.

O ano de 2021 manteve-se um ano de repensar toda a atividade de atendimento presencial às novas regras, promovendo ambientes de segurança e confiança, procurando trazer os clientes de regresso a estes espaços. O foco na digitalização de processos manteve-se como uma prioridade e, exemplo disso é a digitalização do processo de criação ou renovação de agregado familiar que permite o acesso ao passe família.

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

- Foram atendidos um total de 48.672 clientes na Loja do Arco Cego, 35.823 clientes na Loja de Santo Amaro e 4.320 clientes na Loja de Cidadão do Saldanha;
- Em termos de produção de cartões, em 2021 foram gerados cerca de 40.522 cartões Lisboa VIVA/navegante por pedidos da CARRIS, incluindo pedidos em prazo normal (10 dias úteis), urgentes (24 horas) e 15 minutos, na rede de Lojas e Quiosques da CARRIS;
- Foram implementadas e atualizadas em permanência as medidas adaptadas à evolução do estado pandémico COVID-19, de forma a tornar o atendimento presencial na rede de vendas CARRIS o mais seguro e confortável, para clientes e colaboradores;
- Manteve-se o foco na criação de soluções digitais que permitam a adesão ao sistema de transportes públicos em segurança, nomeadamente o sistema de pré-agendamento de visitas presenciais, o acesso online à criação ou renovação do perfil de estudante (4_18 ou sub23) e a possibilidade de criação ou renovação do agregado familiar, que permite o acesso ao passe Família;
- A procura de soluções de mobilidade combinada que respondam às necessidades dos clientes de forma mais assertiva foi mais uma vez concretizada com a parceria entre o cartão navegante e a BOLT (empresa de mobilidade complementar que oferece pacotes de utilização de trotinetes e bicicletas elétricas), com a oferta de descontos comerciais na utilização dos serviços combinados com os operadores públicos de transporte;
- Foi criado o processo de adesão ao novo perfil Antigo Combatente/viúvo(a) de Antigo Combatente e o processo administrativo de suporte, verificação e arquivo de documentação;
- O cartão Lisboa VIVA mudou de naming e imagem para cartão navegante personalizado e, os cartões VIVA Viagem para navegante ocasional. A informação referente foi atualizada no portal <https://www.navegante.pt/>.

A referir ainda como alternativas adicionais à rede de vendas da CARRIS, outros canais partilhados por todos os operadores de transporte da Área Metropolitana de Lisboa, nomeadamente o Portal VIVA, rede Pagaqui (TML) e Multibanco (máquinas ATM's).

4. ATIVIDADE

4.4. Segurança de Exploração (Safety)

A CARRIS manteve o foco na segurança, aprovando a Estratégia de segurança rodoviária zero-30 e concluindo a implementação do sistema de gestão de segurança rodoviária, criando as condições para a melhoria contínua dos indicadores de sinistralidade, bem como a redução dos respetivos impactos, seja ao nível das consequências humanas e materiais, seja ao nível do serviço público prestado.

Foi, durante o período em apreço, mantido o acompanhamento das ocorrências de exploração 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, por si produzido, mais seguro para os Clientes, Tripulantes e Material Circulante.

A CARRIS manteve a atividade já em prática, na coordenação, na definição de objetivos estratégicos, “roadmaps” e orientações plurianuais, incluindo a elaboração do Plano Anual de Segurança de Exploração, com particular ênfase na temática da segurança rodoviária. A análise e tratamento de dados das ocorrências de acidentes e de incidentes na CARRIS, averiguando as respetivas causas e circunstâncias e propondo eventuais medidas para minimizar os impactos negativos dos mesmos, é uma outra das missões de extrema importância que se mantiveram em curso.

Decorrente da estratégia da empresa de aumentar a segurança, foram realizadas visitas técnicas no âmbito da segurança de exploração, que incluem autocarros e elétricos e podem ser realizadas em serviço ou em parque. Nas visitas técnicas em serviço são observados aspetos relacionados com o perfil do percurso e do comportamento/atitude do tripulante, que possam elevar o risco de acidente, ou de incidente (security). No caso de visitas técnicas a viaturas em parque, observa-se o estado de conservação do material circulante, aspeto também verificado nas visitas em serviço. Durante 2021 foram realizadas 921 visitas técnicas, envolvendo 708 viaturas (em 213 casos ocorreu o follow-up, embora com espaçamento temporal adequado, ou seja, superior a 6 meses), quer estacionadas em Parques (Estações), quer em terminais de carreira, quer em serviço (carreira), neste caso, por causa da situação pandémica, foi dada primazia às visitas em parque, por razões sanitárias, sendo prejudicada a avaliação do estilo de condução, que normalmente é efetuada. Ao longo do ano, foram auditadas 69 viaturas em serviço (52 autocarros e 17 elétricos).



4. ATIVIDADE

4.5. Frota de Serviço Público

4.5.1. Situação Geral

No decorrer do ano de 2021, a CARRIS prosseguiu os processos de aquisição de veículos para a sua frota, num processo de renovação gradual retomado em 2018. No final de 2021, a CARRIS dispunha de 745 autocarros, repartidos pelas diversas tipologias, sendo 62 Mini, 57 Médio, 536 Standard e 90 Articulados, utilizando diversas alternativas energéticas e permitindo oferecer ao cliente uma frota de maior dimensão, com maior conforto, mais fiável, e com menos impacto ambiental para a cidade.

Tabela 15 – Frota de Serviço Público		
	Ano	
	31.12.2020	31.12.2021
Autocarros	724	745
Standard	530	521
Standard Elétricos	15	15
Minis	32	62
Médios	57	57
Articulados	90	90
Elétricos	48	48
Remodelados	38	38
Articulados	10	10
Ascensores + Elevador	8	8
TOTAL	780	810

NOTA: Não estão consideradas as viaturas alocadas ao serviço especial de transporte de Passageiros com Mobilidade Reduzida (3 em 2020 e 5 em 2021)

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 objetivo de ver o seu investimento na nova frota cofinanciado, 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 recebidos na CARRIS até final de 2020.

A idade média da frota de autocarros até 2018 aumentou consecutivamente, dos 6,3 anos no final de 2009 para 13,24 no final de 2018. No sentido de reverter esta situação, desde 2017, foram lançados concursos públicos para aquisição de 320 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 2019 já decresceu para os 10,2 anos, em 2020 cresceu para os 10,6 anos e no final de 2021 situou-se nos 10,4 anos.

Nos últimos 4 anos foram recebidos e colocados em serviço público 276 novos autocarros, sendo 8 em 2018, 183 em 2019, 25 em 2020 e 60 em 2021, correspondendo a 151 standard a GNC, 40 articulados a GNC, 37 médios a diesel, 33 Mini a diesel e 15 autocarros 100% elétricos, permitindo oferecer ao cliente uma frota de maior dimensão, com maior conforto, mais fiável e com menos impacto ambiental para a cidade.

No que respeita à frota de elétricos, não se verificaram até à data alterações, estando, no entanto, prevista a entrada de novas viaturas a partir do 2º semestre de 2023 para complementar a frota, de forma a prosseguir a expansão da rede de elétricos iniciada em 2018, no âmbito do processo já em curso.

4.5.2. Manutenção da Frota de Autocarros

Em 2021 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 32 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, com o conseqüente envelhecimento da mesma, obrigou a um maior esforço, na manutenção dos veículos existentes, e em final de 2021 estavam ao serviço 341 autocarros com mais de 16 anos.

Tabela 16 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros				
	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção do Modo Autocarro (€)	13 875 257	15 657 535	1 782 278	12,85

4. ATIVIDADE

4.5.3. Frota de Carros Elétricos

A CARRIS prosseguiu, em 2021, o Plano de Reparações Comerciais dos Carros Elétricos tendo sido reparados 8 Elétricos Remodelados. Foi ainda concluída a recuperação de mais 1 carro elétrico da Série 700 e efetuada a Reparação Geral do Ascensor da Bica.

Tabela 17 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico

	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção da Frota de Elétricos/Ascensores/Elevador(€)	3 174 403	3 307 544	133 141	4,19
Custo de Manutenção das Infraestruturas do Modo Elétrico(€)	1 510 995	1 827 310	316 315	20,93

4.6. Infraestruturas de Tração Elétrica

4.6.1. Colaboração com Entidades Externas

Foram elaborados em colaboração com a Câmara Municipal de Lisboa (CML) projetos de execução e planos de viabilidade para vários arruamentos, nomeadamente Rua de S. Pedro de Alcântara, Rua de S. António à Sé, Rua Augusto Rosa, Rua do Limoeiro (Projeto da Cerca Moura), Rua Angelina Vidal, Calçada da Estrela e Campolide.

Foram também elaborados estudos em colaboração com o Metro de Lisboa para concretização das alterações em Santos e Av. 24 de Julho.

4.6.2. Energia e Rede aérea

Durante o ano de 2021 foram substituídos 1.423 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

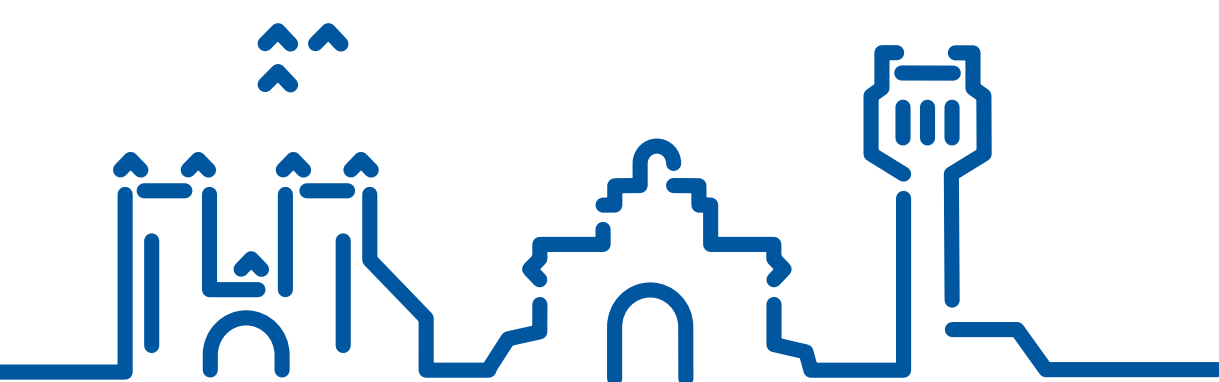
Durante o ano de 2021, para além dos trabalhos desenvolvidos em colaboração com Entidades Externas, no âmbito das obras da CML, foram executadas regularmente as ações de manutenção da via, com limpeza dos carris e lavagem/lubrificação de todos os aparelhos de via, garantindo assim as condições de segurança 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 – 169,25 m
- Limpeza de agulhas – 5.276 un
- Lubrificação de agulhas – 14.799 un
- Afinação de agulhas – 827 un
- Reparação de agulhas – 28 un
- Limpeza de sumidouros e caixas de visita – 659 un
- Limpeza de canal do carril – 604,03 km
- Reparação de juntas de carril (calos) – 160 un
- Reperfilagem de carril com soldadura/limagem – 271,4 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, que se estendeu para 2021, 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 online, 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 2022, com a introdução de um ascensor e a atualização do Núcleo 1 do Museu, necessidade resultante da remodelação do percurso museológico. Não obstante, importa relevar, que no decorrer do ano em apreço, o Museu teve cerca de 6 mil visitantes.

Tendo sido o ano de 2021, 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, nomeadamente workshops ao fim-de-semana, tendo igualmente promovido oficinas de férias de verão, sempre em cumprimento com as orientações das Autoridades de Saúde e de todas as disposições legais em vigor.

Neste contexto de pandemia, foram reabertas as candidaturas para a Bolsa de Responsabilidade Social do Museu da CARRIS tendo recebido no decorrer do 2º trimestre quatro grupos de crianças da Casa do Gaiato, da Associação ARIA e da IPSS ABCD.

No ano de 2021, formalizou-se mais um protocolo de colaboração com uma Universidade, a Lusófona, com um grupo de alunos da escola de cinema, no âmbito da qual o Museu cedeu temporariamente um dos seus autocarros para servir de “figurante” num filme destes alunos, tendo recebido como contrapartida a realização de um vídeo promocional do Museu da Carris, a ser lançado em 2022, no contexto dos 150 anos da Empresa.

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, nomeadamente com a promoção da primeira edição da Conferência “Próxima Paragem Futuro” tendo o Museu sido palco de um encontro entre os principais stakeholders do setor dos transportes na cidade de Lisboa.

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

” *Ao nível da gestão de Recursos Humanos, a CARRIS adota um modelo sustentável com foco no cliente(...)* **”**

5. RECURSOS HUMANOS

Ao nível da gestão de Recursos Humanos, a CARRIS adota um modelo sustentável com foco no cliente, tendo presente os pilares estratégicos da Empresa, bem como o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para 2021.

A continuação da situação pandémica, originada pelo SARS-CoV-2 – COVID-19, levou a um contínuo reajuste, dos 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 mais estratégias de adaptação, ajustando-se, a Empresa, à realidade vigente, garantindo em paralelo a continuidade dos processos.

Os processos de recrutamento, a implementação do Plano de Formação, a avaliação do desempenho e o acompanhamento de trabalhadores em situação de baixa por doença e em isolamento profilático, caracterizaram-se pelo desenvolvimento de atividades que garantiram continuidade de medidas de proteção, ao nível dos trabalhadores, tal como no ano transato, que concorreram para minimizar, dentro do possível, as repercussões da doença pelo novo Coronavírus.

Neste contexto a gestão do efetivo CARRIS, pautou-se por adotar um papel crítico ao nível da manutenção de uma comunicação permanente, procurando garantir o máximo de segurança possível, tendo presente a atividade da Empresa ajustada, de acordo com os normativos legais em vigor, em cada momento, mantendo sempre o foco no futuro e na segurança dos trabalhadores.

Em 2021, a CARRIS admitiu para o seu quadro de efetivo 87 tripulantes (81 Motoristas de Serviço Público e 6 Guarda-Freios), bem como 5 quadros superiores, 2 técnicos administrativos e 1 oficial, de forma a garantir o Plano de Oferta e a realização de todos os processos de suporte à atividade.

Considerando que a CARRIS procede à reconversão profissional dos trabalhadores que ficam inaptos para o desempenho das funções de origem, em virtude de exame médico do serviço de Medicina do Trabalho, no ano em análise foram incluídos nestes processos 27 trabalhadores, oriundos das categorias de tripulantes.

Nesta conjuntura, o reforço do acompanhamento de trabalhadores, sinalizados pelas chefias, pela área clínica da CARRIS, através da psiquiatria, ou através do próprio trabalhador, foi levado a cabo pelo Núcleo de Apoio Social da Empresa, que dispõe de uma linha de apoio, 24h/dia, todo o ano, permitindo, assim, a implementação de ações que procuraram dar resposta quer aos apoios solicitados, quer a situações de crise.

O apoio psicossocial, no ano em análise, foi reforçado via contactos telefónicos regulares, dando-se mais incidência a estas atividades nos períodos em que o país esteve em estado de emergência. A tabela abaixo traduz o quantitativo de trabalhadores que têm vindo a ser acompanhados, neste âmbito e se em termos globais o quantitativo reduziu, verificou-se que os acompanhamentos foram com mais continuidade que no ano transato, devido à especificidade das situações.

Tabela 18 – Apoio Psicossocial		
	Ano	
	2020	2021
Tripulantes	67	58
Agentes de Fiscalização	4	2
Outros trabalhadores	12	11
Total de acompanhamentos	83	71

No âmbito da negociação coletiva, em 2021, a Empresa procedeu à revisão dos Acordos de Empresa, celebrados com as Associações Sindicais - 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), com 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

Em 2021, e apesar da continuidade dos constrangimentos associados à situação pandémica causada pelo SARS-CoV-2 – COVID-19, foi possível reforçar o efetivo da Empresa, registando-se um crescimento global do efetivo de 1,5% face a 2020, sendo que ao nível dos tripulantes, o crescimento verificado foi de 2,1%, passando, assim, este grupo de trabalhadores, a representar cerca de 73% do efetivo global da CARRIS.

O reforço de competências, ao nível dos técnicos superiores, foi também possível, com a admissão de 5 trabalhadores, no ano em análise.

Tabela 19 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro		
	Ano	
	2020	2021
Efetivo Global	2 588	2 627
Tripulantes	1 870	1 910
Outros	718	717

5.2. Política Salarial

O ano 2021 caracterizou-se pela atualização dos índices salariais, bem como pela aplicação das regras constantes do Regulamento de Carreiras Profissionais (RCP), que preveem um regime de transição, que se traduz em progressões na carreira, a par das progressões resultantes do processo de avaliação do desempenho, para a generalidade dos trabalhadores.

5.3. Formação

A formação profissional, na CARRIS, tem como propósito assegurar projetos formativos que permitam sustentar o desenvolvimento de competências e a qualificação dos seus trabalhadores, tendo por base os vetores estratégicos da organização. Este propósito engloba a concretização de projetos de formação contínua, dirigida a trabalhadores CARRIS, e projetos de formação inicial, dirigida a candidatos à função de Tripulante – Motorista de Serviço Público (MSP) e Guarda Freio (GF).

Dos projetos de formação desenvolvidos em 2021, evidencia-se:

- Formação Contínua (68%)
Volume de Formação realizado:
 - Corporativo: 5 404 horas (14%)
 - Operações: 33 955 horas (86%)
- Formação Inicial (32%)
Volume de Formação realizado:
 - Motorista de Serviço Público (MSP): 17 525 horas (95%)
 - Guarda Freio (GF): 848 horas (5%)

Não obstante os dados globais, para 2021, ao nível do volume de formação apresentarem uma diminuição (-26,6%), verifica-se um aumento do volume de horas de formação contínua (+51%), realizada para os colaboradores CARRIS, e uma diminuição do volume de formação inicial (-65%), que resultou da redução do número de admissões, em especial de MSP e GF.

Tabela 20 – Formação		
	Ano	
	2020	2021
Horas	78 621	57 731
Participantes	2 105	3 408
Custo (10 ³ euros)	474	280
Taxa de Formação (%)	17,9	12,6

5. RECURSOS HUMANOS

5.4. Indicadores de Prestação do Trabalho

5.4.1. Taxa de Absentismo

Em 2021, tendo presente a continuidade da situação pandémica, a CARRIS registou uma inversão face ao decréscimo que vinha a constatar até 2019, ao nível do absentismo. Contudo e considerando o período homólogo, é de notar um ligeiro decréscimo da taxa de absentismo global.

No ano em análise, este indicador diminuiu 0,8 p.p., tendo sido a redução de ausências por doença, o vetor que mais contribuiu para este decréscimo. A par, as ausências ao serviço justificadas, grande parte motivadas pela situação pandémica, também registaram um ligeiro decréscimo face a 2020.

Em 2021 e alinhado com a legislação específica para a situação epidemiológica, nomeadamente a aplicação do Decreto-Lei nº 10-A/2020, de 13 de março, 7,8% das ausências totais, ao serviço, resultaram das medidas adotadas neste âmbito, ou seja, 73 803 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	
	2020	2021
Horas	519 130	503 259
Taxa de Absentismo Global	11,8%	11,0%

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 0,37 p.p. quando comparadas com 2020 e 0,76 p.p., relativamente a 2019.

Tabela 22 – Absentismo detalhado		
	Ano	
	2020	2021
Doença	7,05%	6,68%
Acidentes de Trabalho	0,5%	0,5%
Faltas Injustificadas	0,1%	0,1%
Faltas Justificadas	4,2%	3,7%
Taxa de Absentismo Global	11,8%	11,0%

5.4.2. Trabalho Suplementar

A taxa de trabalho suplementar, em termos homólogos, registou um decréscimo de 0,3 p.p., apresentando uma taxa de 3,2%, verificando-se um decréscimo do número de horas de trabalho suplementar efetuado pelo pessoal tripulante em 4,38 p.p..

Tabela 23 – Trabalho suplementar		
	Ano	
	2020	2021
Horas (10 ³)	139,8	133,7
Custo (10 ³ Euros)	1 792	1 409
Taxa de Trabalho Suplementar	3,5%	3,2%

5.4.3. Segurança e Saúde no Trabalho (SST)

Ao longo do ano de 2021, e à semelhança do ano anterior, as atividades desenvolvidas ao nível da Segurança no Trabalho, concentraram os seus esforços na continuação da diminuição do risco de contágio, associado à pandemia por SARS-Cov-2, sendo caracterizadas por processos e intervenções de caráter excecional, em articulação com a área da saúde, e com especial foco no Plano de Contingência COVID-19.

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).

Face às constantes e sucessivas alterações do quadro pandémico por COVID-19 que se foram vivendo no país, as estratégias de atuação foram sucessivamente atualizadas e implementadas, de acordo com as medidas de caráter excecional em vigor, tal como foram os estados de emergência, de calamidade e de contingência, e as correspondentes medidas impostas, em função das especificidades e das exceções criadas para o Serviço de Transporte Público de Passageiros (serviço esse, considerado como essencial).

Numa lógica da continuidade e do reforço das medidas de prevenção adotadas, para as várias tipologias de atividades desenvolvidas na CARRIS, para os diversos locais de trabalho e funções desempenhadas, e em articulação com as respetivas Direções, foram sendo atualizadas e delineadas estratégias de atuação.

As recomendações e sugestões oficiais, com vista à mitigação do contágio por SARS-Cov-2, para a população CARRIS apresentam-se diversas e com intervenção ao nível técnico, organizacional, comportamental e da conduta social, exigindo uma avaliação dos postos de trabalho e pareceres técnicos sobre as medidas a implementar.

5. RECURSOS HUMANOS

População CARRIS:

- 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;
- 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, em articulação com a área da Comunicação Interna, foram elaborados diversos conteúdos e divulgados pelos meios de comunicação interna – email profissional, portal CARRIS, intranet, afixação em locais estratégicos das estações e complexos.

Tal como realizado em anos anteriores, no âmbito das ações de formação aos candidatos a Motorista de Serviço Público, foi ministrado o módulo de “Ergonomia no posto de condução” (4h), num total de 8 ações de formação, com inclusão de conteúdos sobre as medidas gerais de prevenção da COVID-19.

No que respeita à formação específica acerca das medidas gerais de prevenção da COVID-19, na CARRIS foram ministradas um total de 59 ações de formação, contemplando 638 trabalhadores.

No âmbito do cumprimento do 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 2021, no âmbito da Segurança no Trabalho foi dada continuidade à prestação de apoio à participada Carrisbus.



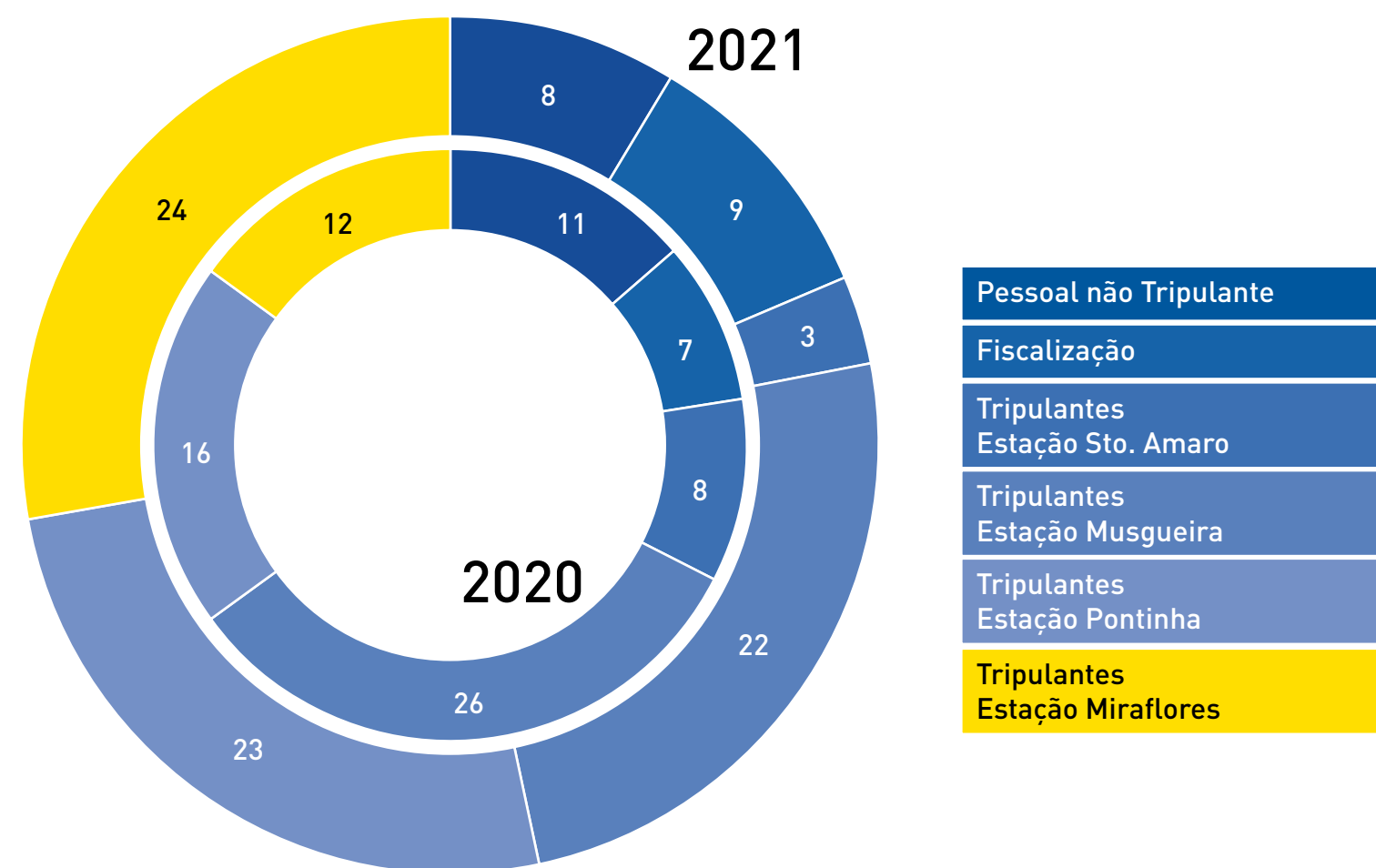
5. RECURSOS HUMANOS

5.4.4. Sinistralidade Laboral

Em matéria de sinistralidade laboral, em 2021, verificou-se um total de 89 acidentes de trabalho, sendo que a maioria (72 acidentes de trabalho (81%)) envolveram Tripulantes, refletindo a população dominante do universo de trabalhadores CARRIS.

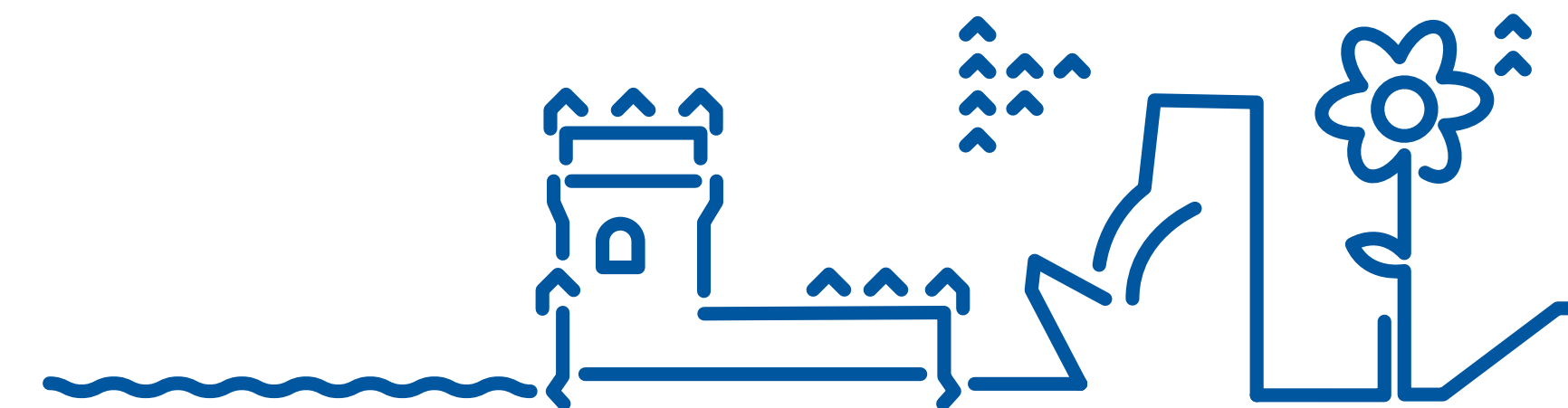
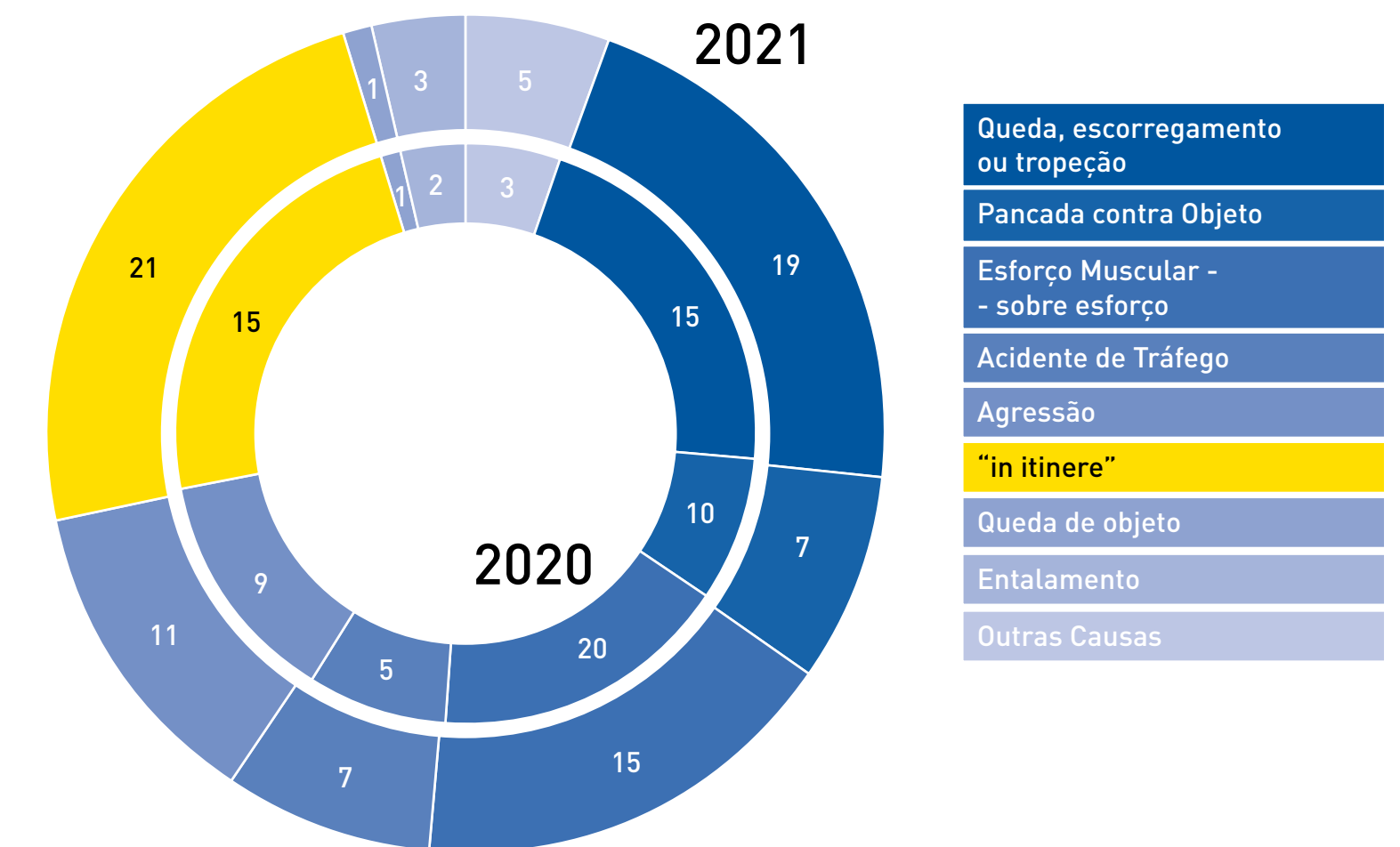
À semelhança dos anos anteriores, em proporção ao número de profissionais por área de atividade, a Fiscalização Comercial apresenta sinistralidade laboral que requer particular atenção, refletindo os riscos da atividade exercida (riscos de agressão, quedas a bordo durante a atividade no interior dos veículos de serviço público, entre outros).

Gráfico 5 Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais



Em 2021, a principal causa de acidentes de trabalho foram as ocorrências de trajeto casa-trabalho-casa (In Itinere). seguindo-se as quedas, escorregamentos ou tropeções e os esforços musculares. As agressões, a tripulantes e agentes de fiscalização, apresentam-se como a quarta causa de sinistralidade laboral.

Gráfico 6 - Tipologia dos Acidentes de Trabalho



5. RECURSOS HUMANOS

5.4.5. Saúde

No ano de 2021, a atividade clínica da CARRIS desenvolveu-se, como habitualmente, nas valências Medicina do Trabalho e 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, com um aumento na procura e na resposta, recorrendo à vertente da teleconsulta, nos períodos mais críticos, da fase pandémica. 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	
	2020	2021
Consultas Medicina Curativa	6 180	6 285
Consultas de especialidades	1 129	1 442
Total de consultas	7 309	7 727

A CARRIS manteve, ainda, ao longo de 2021, 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 24 horas por dia, de todos os trabalhadores em isolamento quer seja por contato de risco, quer por doença COVID-19.

Estas ações realizadas pela equipa de enfermeiros, foram essenciais quer no levantamento dos contatos de risco, de forma a minorar possíveis cadeias de contágio internas, quer no acompanhamento dos trabalhadores identificados, estabelecendo ligação com a Autoridade de Saúde.

Foi mantida 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.

Em cumprimento do previsto no Plano de Contingência COVID-19, esta área garante a distribuição e disponibilização dos equipamentos de proteção, nomeadamente, a preparação de kits de máscaras, para entrega aos tripulantes, bem como a solução de desinfetante SABA, para este universo de trabalhadores e máscaras de proteção para todas as áreas da Empresa.

Ao nível da Medicina do Trabalho (MT) manteve-se a realização de exames de saúde aos trabalhadores da Empresa e da participada Carrisbus, bem como os exames de admissão para ambas as empresas. Em determinados momentos do ano, tendo presente o agravamento da contaminação por COVID-19, foram priorizados os exames de Retoma de Doença pós-COVID-19, face às rotinas da MT.

Tabela 25 – Número de exames/ consultas (MT)		
	Ano	
	2020	2021
Exames/Consultas aos Trabalhadores	2 454	3 082
Exames/Consultas a Candidatos	282	109
Retoma de Doença pós COVID-19	-	278
Total de exames/consultas	2 736	3 469

5.4.6. Comunicação interna

Em 2021, o foco da Comunicação interna foi gerar proximidade e reconhecimento. Os Colaboradores da CARRIS, resilientes e determinados em manter o serviço ao Cliente com a qualidade habitual, foram destacados e reconhecidos em múltiplas ações de comunicação e campanhas.

Evidenciaram-se as várias funções existentes, quer as que têm maior visibilidade para o Cliente, como os Tripulantes, quer as que estão mais relacionadas com os bastidores da CARRIS, em que o trabalho pode não ser diretamente percecionado, mas contribuiu de forma crucial para o bom desenvolvimento do serviço prestado.

Considerando a importância dos canais digitais, na medida em que permitem um maior alcance dos Colaboradores e uma acessibilidade mais fácil e cómoda, iniciou-se o desenvolvimento e upgrade da plataforma interna de comunicação 22C, um canal que reúne toda a tipologia de comunicação interna e um espaço de partilhas das histórias e opiniões da equipa interna.

A campanha de Natal teve como protagonistas os Colaboradores da CARRIS com mensagens dirigidas aos Clientes, apostando na relação emocional e de confiança estabelecida entre os Colaboradores e os utilizadores dos diversos serviços.

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

” *No exercício findo, a CARRIS prosseguiu o programa de investimento na modernização e reforço da frota de veículos(...)* ”



6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. Conjuntura económica 2021

Depois de um início do ano ainda fortemente condicionado pelas restrições associadas à pandemia COVID-19, no início do 2º trimestre de 2021 a atividade da CARRIS retomou o crescimento, com o reforço do serviço disponibilizado à cidade para resposta às limitações de lotação definidas pelas Autoridades sanitárias.

Em 2021, o Estado manteve o apoio financeiro aos operadores de transporte público, permitindo assegurar as verbas necessárias à manutenção dos níveis normais de oferta, num contexto de procura reduzida e, conseqüentemente, de menor volume de receitas tarifárias.

Assim, o Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro, veio prolongar a vigência das regras de atribuição de compensações aos operadores de transportes na situação da pandemia COVID-19, com financiamento previsto na Lei do Orçamento do Estado para 2021 (Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro), permitindo assegurar:

- o valor das compensações tarifárias associadas à implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART “fixo”), mantendo os valores da procura de 2019;
- os níveis de serviço/oferta estabelecidos nos termos do Despacho 3547/A-2020, para garantir as condições de mobilidade e liberdade de circulação das pessoas de acordo com as recomendações da Direção-Geral da Saúde e Organização Mundial de Saúde.

Em 2021, os gastos com consumos de matérias-primas, fornecimentos e serviços externos e pessoal aumentam, em média, 6,7%, com destaque para os gastos em combustíveis, que cresceram 15%. Neste ano, apesar de registar um crescimento anual de 39% (nº hóspedes), a atividade do turismo não recuperou os níveis pré-pandémicos, mantendo o impacto negativo na receita tarifária da CARRIS e, sobretudo, no volume de negócios da Carristur. Não obstante a reestruturação e redimensionamento realizados em 2020 nesta participada, a quebra de 20% nas suas receitas resultou num prejuízo de 2,9 milhões euros, integralmente refletido nas contas da CARRIS.

A conjugação do reforço dos apoios recebidos do Estado com o recebimento das compensações associadas à execução do contrato de concessão permitiu a obtenção de um resultado líquido de 11,5 milhões euros, recuperando a CARRIS da situação de prejuízo registada em 2020.

6.2. Estrutura Patrimonial

Em 2021, os capitais próprios registaram um crescimento de 6,8%, devido aos resultados apurados no exercício. A CARRIS mantém uma situação financeira equilibrada, com um rácio de autonomia financeira de 55,7% e uma tesouraria desafogada, traduzida por um rácio de liquidez geral superior a 1.

Tabela 26 – Variação do Património (10³€)

	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Ativo				
Ativos Fixos Tangíveis e Ativos Intangíveis	120 816	120 818	3	0
Participações e Outros Ativos Financeiros	8 081	4 931	-3 150	-39,0
Ativo Corrente - Inventários	1 458	1 438	-20	-1,4
Ativo Corrente - Outros e Disponibilidades	44 054	78 484	34 430	78,2
Total	174 408	205 671	31 263	17,9
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio	107 272	114 544	7 273	6,8
Provisões	2 883	1 930	-953	-33,0
Passivo não Corrente (Outro)	21 019	23 653	2 633	12,5
Passivo Corrente	43 234	65 543	22 309	51,6
Total	174 408	205 671	31 263	17,9

No exercício findo, a CARRIS prosseguiu o programa de investimento na modernização e reforço da frota de veículos de serviço público, iniciado em anos anteriores. Verificaram-se, contudo, atrasos nas entregas das aquisições contratadas, consequência das dificuldades existentes nas cadeias globais de abastecimento causadas por dois anos de pandemia. Para a estagnação do crescimento do ativo fixo líquido contribui, também, a desvalorização de um dos imóveis da Empresa, cuja reavaliação livre anual determinou uma redução do valor dos ativos em €1.761.381.

O valor dos ativos financeiros voltou a diminuir, devido à continuidade dos resultados negativos da participada Carristur e, também, ao desinvestimento na OTLIS, resultante do processo de liquidação deste ACE, cuja atividade terminou no final do primeiro trimestre 2021.

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

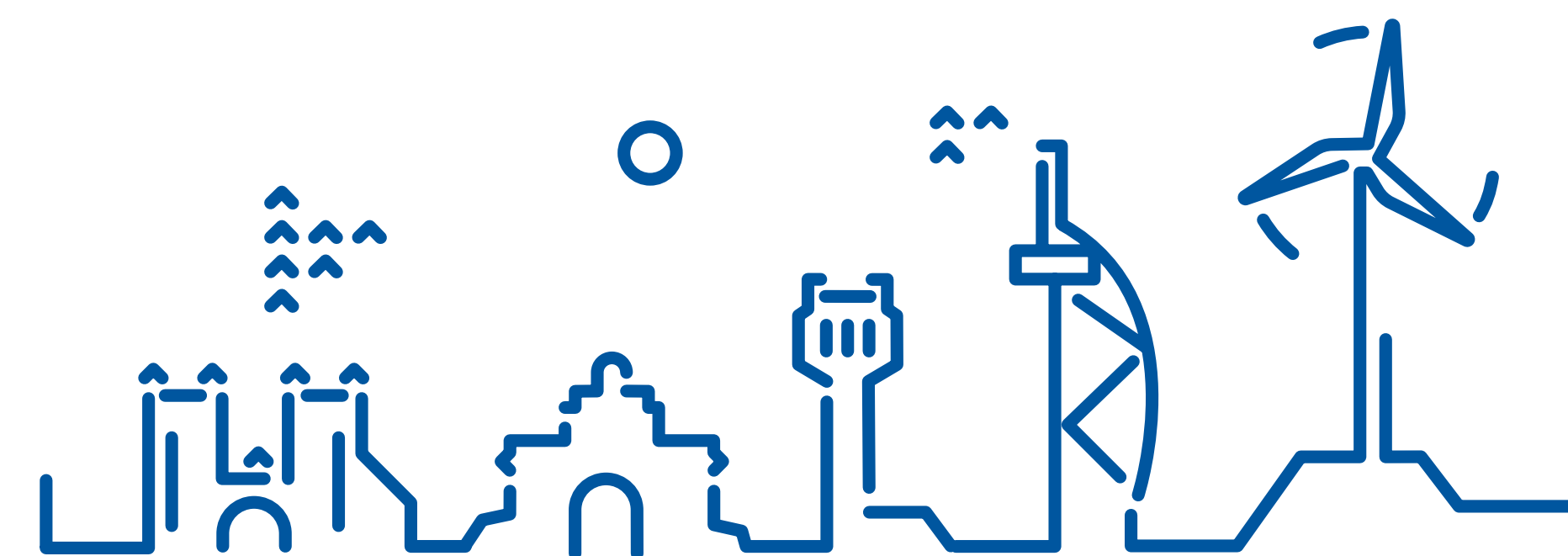
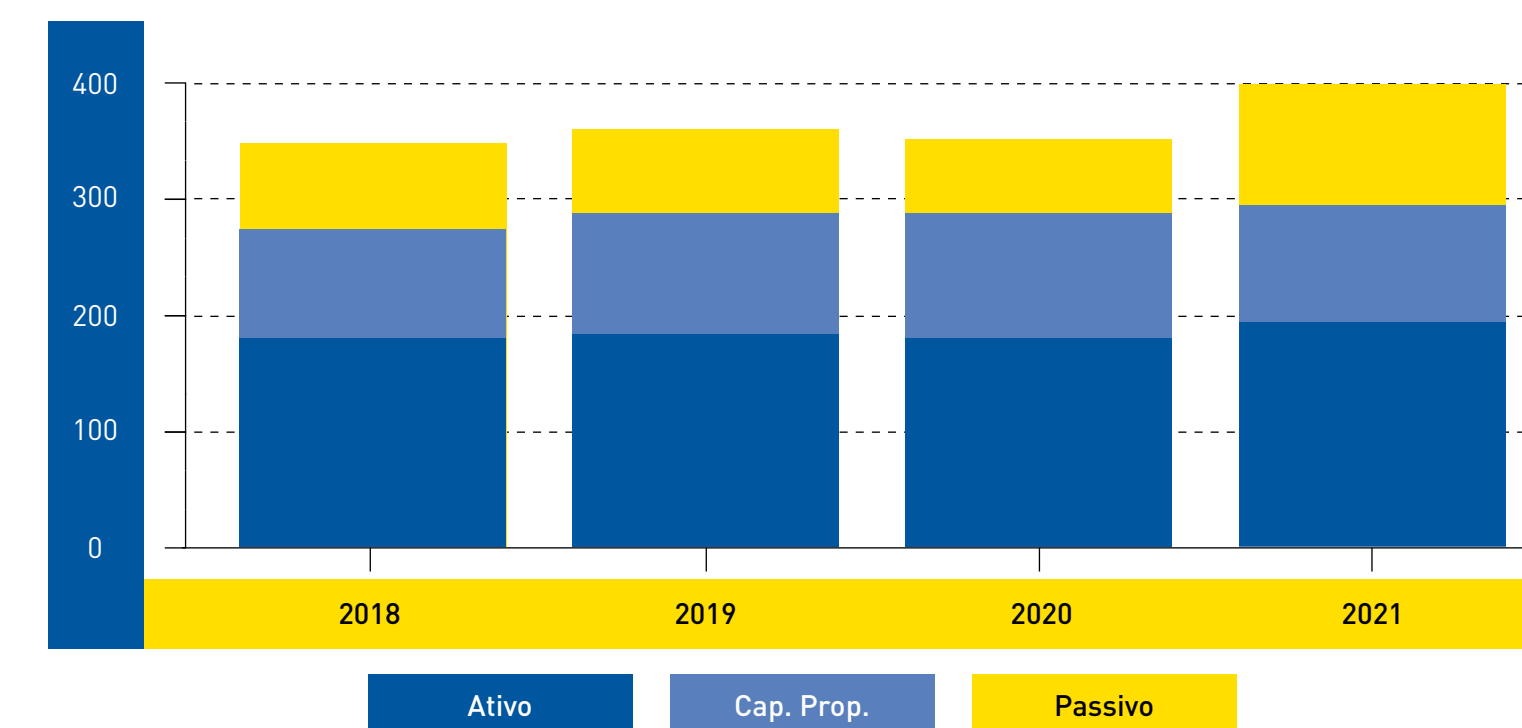
A tabela 27 mostra a evolução dos ativos e passivos correntes no triénio. Verificam-se aumentos significativos no total dos ativos e passivos correntes que decorrem, essencialmente das variações nas seguintes rubricas:

- Outros créditos a receber: o acréscimo é justificado pelos valores a receber de compensações no âmbito do PART (Decreto-Lei n.º 6-B/2021) e de pagamentos por conta devidos nos termos previstos no contrato de concessão com o Município de Lisboa;
- Caixa e Depósitos Bancários: o valor das disponibilidades quase duplica em 2021. Para este acréscimo contribui, essencialmente, o recebimento do acréscimo das compensações associadas ao PART variável e o pagamento pelo Município da verba para reposição do equilíbrio financeiro da CARRIS em 2020;
- Outras dívidas a pagar: espelha o valor dos pagamentos por conta das compensações de serviço público realizadas pelo Município, nos termos do contrato de concessão, cujo valor definitivo será apurado após aprovação do relatório referente ao exercício 2021.

Tabela 27 – Variação do Ativo e Passivo Corrente (10³€)				
	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Ativo Corrente				
Inventários	1 458	1 438	-20	-1,4
Clientes	4 961	3 468	-1 493	-30,1
Estado e outros entes públicos	1 836	2 166	330	18,0
Outros créditos a receber	12 317	23 274	10 956	88,9
Caixa e depósitos bancários	24 939	49 577	24 637	98,8
Total	45 512	79 922	34 410	75,6
Passivo Corrente				
Fornecedores	10 635	11 382	747	7,0
Estado e outros entes públicos	1 697	4 635	2 937	173,0
Financiamentos obtidos	0	0	0	1,4
Outras dívidas a pagar	29 921	48 028	18 107	60,5
Diferimentos	981	1 499	519	52,9
Total	43 234	65 543	22 309	51,6

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 17 milhões de euros, sendo de salientar as seguintes principais rubricas, evidenciadas na tabela abaixo:

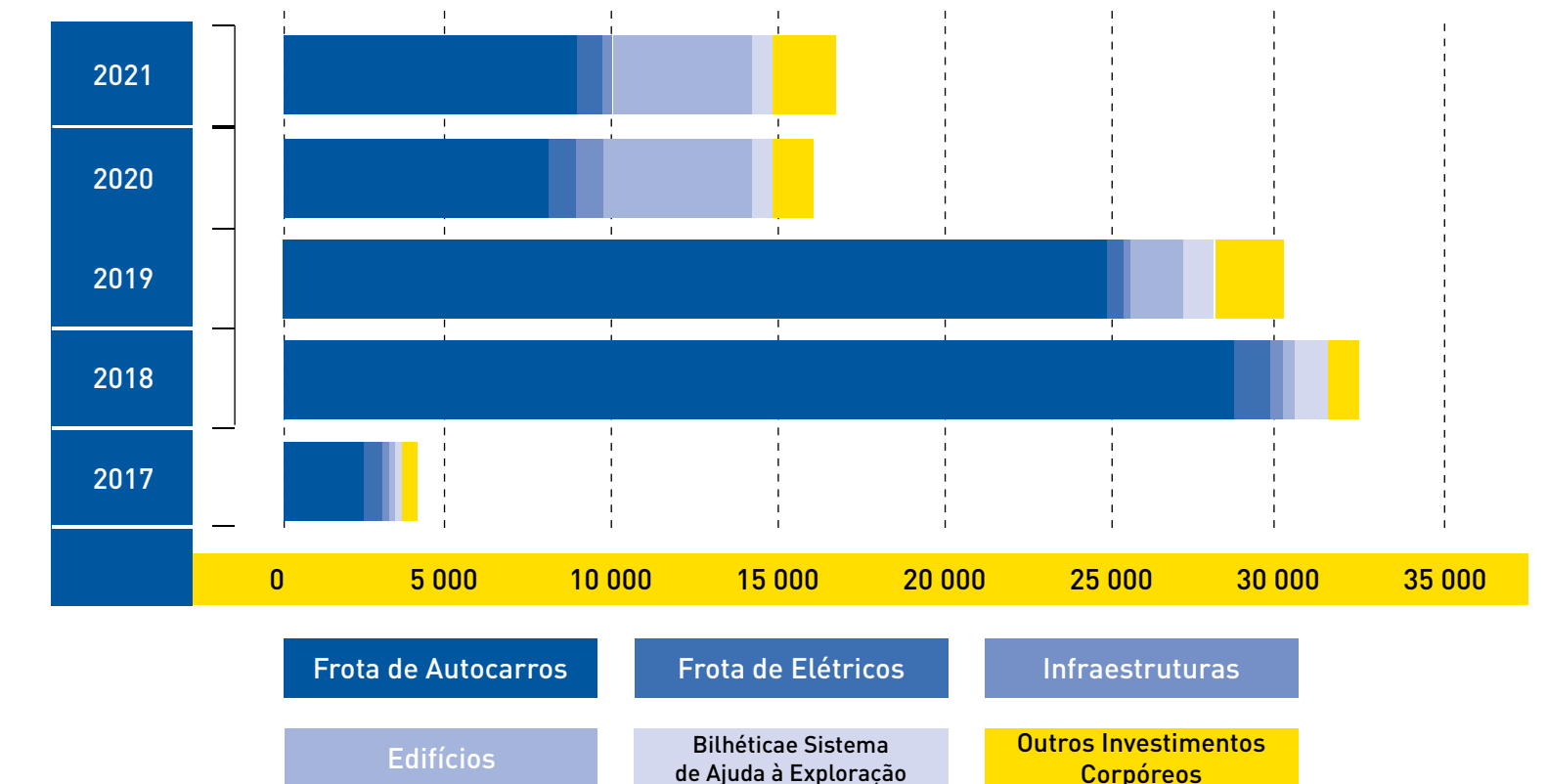
- Aquisição de novos autocarros: no exercício de 2021, concluiu-se a execução do contrato de fornecimento dos novos autocarros minis, e foram rececionados os primeiros 27 autocarros do contrato de aquisição de 70 autocarros standard movidos a GNC, sendo mais eficientes e menos poluentes que os veículos a diesel;
- Renovação dos componentes elétricos dos Carros Elétricos Articulados;
- Renovação e melhoramento de instalações e edifícios, em particular na modernização das instalações oficinais, instalações sanitárias e edifícios administrativos;
- Início da implementação do Sistema Integrado de Segurança, com a conclusão da 1ª fase do contrato.

Tabela 28 – Investimentos (10³€)		
	Ano	
	2020	2021
Frota de Autocarros	8 005	11 085
Aquisições	7 647	10 687
Grandes Reparações	274	398
Outros	85	0
Frota de Elétricos	835	1 155
Grandes Reparações	760	1 000
Outros	74	155
Infraestruturas	802	302
Grandes Reparações de Linha e Rede Aérea	802	266
Outros	0	36
Edifícios	4 500	2 520
Bilhética e Sistema de Ajuda à Exploração	600	507
Outros Investimentos Corpóreos	1 214	1 713
Total Investimentos não Financeiros	15 957	17 282
Investimentos Financeiros	-	-
Total	15 957	17 282

O gráfico seguinte mostra a evolução do investimento total e por tipo de ativo nos últimos 5 anos: em 2017, deu-se início a diversos processos de aquisição de 276 novos autocarros, cujo fabrico e entrega se iniciaram em 2018. Em 2021 foram rececionados 60 novos autocarros, prevendo-se que 43 autocarros standard a GNC sejam rececionados e afetos ao serviço público em 2022.

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 2022-2025 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 38,8 M€, que inclui os subsídios recebidos através do programa PART e os pagamentos por conta das compensações de serviço público em 2021, 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 no montante de 22 M€, tiveram uma comparticipação de 0,96 M€ de subsídios ao investimento. O caixa gerado pelas operações suportou o valor remanescente das restantes despesas de investimento.

Tabela 29 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10 ³ €)		
	Ano	
	2020	2021
Fluxo das Atividades Operacionais	17 460	38 793
Recebimentos	138 932	169 948
Pagamentos	121 473	131 156
Fluxo das Atividades de Investimento	-18 471	-21 036
Recebimentos	3 162	963
Pagamentos	21 633	22 000
Fluxo das Atividades de Financiamento	-3	6 881
Recebimentos	3 000	6 910
Pagamentos	3 003	29
Varição de Caixa e seus equivalentes	- 1 014	24 637

6.5. Resultados Globais da Empresa

O exercício de 2021 foi ainda marcado pelos efeitos da pandemia COVID-19, com perdas de receita de serviço público (isto é, da venda de títulos de transporte) superior a 45% face aos valores de 2019, devido ao decréscimo da mobilidade e, consequentemente, da procura. Para compensar esta perda de receita, o Estado prolongou em 2021 os apoios concedidos, concretizados no designado "PART Variável", assegurando o financiamento necessário para que os operadores de transporte mantivessem níveis de oferta compatíveis com as condições de segurança sanitária exigidas.

A análise dos resultados por funções permite avaliar o impacto destes apoios no resultado bruto da empresa:

Tabela 30 – Demonstração de Resultados por Funções (10 ³ €)				
	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Vendas e serviços prestados	125 698	152 520	26 822	21,3
Custo das vendas e dos serviços prestados	-107 023	-115 660	-8 637	8,1
Resultado bruto	18 675	36 860	18 185	97,4
Outros rendimentos	3 770	4 552	782	20,8
Gastos de distribuição	-5 839	-6 214	-375	6,4
Gastos administrativos	-12 035	-12 044	-9	0,1
Outros gastos	-11 478	-8 802	2676	-23,3
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-6 907	14 353	21 260	-307,8
Gastos de financiamento (líquidos)	-3	-29	-27	1 052,0
Resultados antes de impostos	-6 910	14 323	21 233	-307,3
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei 50/2012	6 910	0	-6 910	-100,0
Imposto sobre o rendimento do período	595	- 2 777	- 3 372	-566,4
Resultado líquido do período	595	11 546	10 951	1 839,5

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.5.1. Rendimentos Totais

Em termos económicos, verificou-se uma ligeira recuperação na receita tarifária, face a 2020, tendo, no entanto, um impacto negativo de -27,4M€ face ao período pré-pandémico. Esta redução na receita tarifária, em 2021 foi também compensada com a manutenção e reforço dos subsídios PART nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, com as respetivas atualizações e modificações.

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 2020 e 2021, verifica-se um aumento generalizado em todas as componentes, com exceção dos Passes, que reduziram cerca de 2%.

Tabela 31 – Rendimentos Totais por Natureza (10³€)			
	2020	2021	Var. %
Passes ¹	65 794	65 512	-1,9
Pré-comprados	7 808	9 201	17,8
Tarifa de Bordo	5 088	7 035	38,3
Compensação por Obrigações de Serviço Público (não tarifária)	31 977	46 616	45,8
Comparticipação PART - DL 14-C/2020	13 753	24 233	76,2
Rendimentos de Serviço Público	124 420	151 596	21,8
Trabalhos para a Própria Empresa	151	237	57,3
Outros Rendimentos	4 896	5 239	7,0
Juros e Rendimentos Similares	0	0	-
Rendimentos Totais	129 468	157 073	21,3

⁽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 cash-flow (CF) que assegure uma TIR de 5% no período contratualizado.

No exercício de 2021, a CARRIS contabilizou subsídios à exploração no montante de 75,2 milhões de euros, que incluem 48,2 milhões de euros de compensações da CML, devidas pelo cumprimento das obrigações de serviço público (COSP) e 24,2 milhões de euros atribuídos pelo programa PART (Variável).

Os rendimentos de 2021 tiveram um acréscimo face aos valores de 2020, refletindo a retoma gradual à normalidade com a receita tarifária a crescer 2,7% face a 2020, bem como a compensação do Serviço Público prestado através dos apoios recebidos do PART, atribuídos pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) e das Compensações de Obrigações de Serviço Público por parte da CML.

Tabela 32 – Rendimentos Operacionais (10³€)			
	2020	2021	Var. %
Vendas e Serviços Prestados			
Venda de Bens	54	95	74,2
Prestação de serviço	76 156	77 773	2,1
Total	76 210	77 868	2,2
Compensações Tarifárias e Subsídios à Exploração (inclui 4_18, sub23, social+, compensações CML)	49 559	75 102	51,5
Total	125 770	152 970	21,6

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.5.2. Gastos Totais por Natureza

Relativamente aos gastos, o aumento da oferta e da frota de Serviço Público, bem como o acréscimo dos custos decorrentes das exigências de desinfeção, limpeza e proteção individual para reduzir os riscos de contágio da COVID-19 e a melhoria das condições das instalações da CARRIS, traduziram-se num crescimento dos gastos de funcionamento, em 6,9%.

Tabela 33 – Gastos Totais por Natureza (10³€)			
	2020	2021	Var. %
Gastos com Pessoal	70 675	74 649	5,6
Consumos	12 677	14 674	15,8
Fornecimentos e Serviços Externos	30 027	33 744	5,4
Gastos Diversos	424	674	59,0
Gastos de Funcionamento	115 803	123 740	6,9
Perdas imputadas a Subsidiárias	5 536	2 951	-46,7
Depreciações, Imparidades e Provisões	15 036	16 030	6,6
Juros e Gastos Similares	3	29	1 052,0
Gastos Totais	136 378	142 750	4,7

Este resultado deriva essencialmente do aumento da oferta disponibilizada, que culminou com um aumento de 16% nos gastos de consumo, nomeadamente com gasóleo e gás natural, sendo notória a evolução da empresa na substituição de autocarros movidos a gasóleo por autocarros movidos a gás natural e totalmente movidos a eletricidade.

Tabela 34 – Gastos com Consumo			
Gasóleo	2020	2021	Var. %
Litros	12 231 101	12 757 873	4,3%
Preço médio	0,938	1,018	8,6%
Gasto (€)	11 466 705	12 984 628	13,2%
Gás Natural			
Nm³	6 678 140	7 126 330	6,7%
Preço médio	0,329	0,362	10,1%
Gasto (€)	2 197 552	2 581 769	17,5%
Total	13 664 257	15 566 398	13,9%

Os gastos com pessoal e os fornecimentos e serviços externos registam aumentos de 6% e 5%, 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, assim como das devidas atualizações salariais e do processo de avaliação de desempenho;
- No quadro seguinte, detalham-se os gastos com FSE, evidenciando-se as rubricas com maior expressão:

Tabela 35 – Fornecimentos e Serviços Externos (10³€)			
	2020	2021	Var. %
Manutenção e reparação de autocarros	11 541	12 758	10,5%
Manutenção e reparação de elétricos	2 798	2 711	-3,1%
Aluguer pneus	670	801	19,6%
Comissões a intermediários	903	805	-10,9%
Trab. Especializados	1 393	2 037	46,2%
Seguros	2 827	2 161	-23,5%
Eletricidade	922	951	3,1%
Gás Natural	2 198	1 802	-18,0%
Licenciamento e manutenção de produtos informáticos	1 924	1 676	-12,9%
Comunicação	957	842	-12,0%
Limpeza e Higiene	1 832	1 776	-3,0%
Vigilância e segurança	890	835	-6,1%
Manutenção e Rep. de edifícios e infraestruturas	1 202	2 195	82,6%
Água	218	188	-14,0%
Publicidade	555	434	-21,9%
Restantes fornecimentos e serviços externos	1 198	1 771	47,9%
Total	32 027	33 744	5,4%

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 39,6 dias. Verifica-se uma redução de 25 dias no Prazo Médio de Pagamentos, fruto da regularização do pagamento das faturas relativas à aquisição da frota de autocarros.

Tabela 36 – Prazo Médio de Pagamentos

	2020	2021	Var.	
			Abs.	%
Prazo (dias)	64	40	-25	-38





**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 2021, disponível para consulta no site da empresa.

8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

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 11.546.403,92€, 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

O exercício de 2021 foi profundamente impactado pela pandemia COVID19, cujos efeitos na atividade da Empresa se sentiram ao longo de todo o ano. A manutenção do estado de emergência no 1º Trimestre de 2021 e as limitações decretadas até ao final do primeiro Semestre condicionaram a taxa de crescimento da procura e da receita tarifária prevista para 2021. Em contrapartida, os apoios previstos pelo Governo foram mantidos ao nível do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), tendo inclusive, sido reforçado em 2021, com a atribuição de verbas ao longo de todo o ano para promoção da utilização do transporte público no Orçamento de Estado para os operadores que em função do nível de oferta realizado, registassem desequilíbrios operacionais.

O apoio financeiro extraordinário para minimizar os efeitos de uma situação excecional da pandemia, permitiu que a CARRIS dispusesse de um rendimento adicional para assegurar o equilíbrio financeiro da sua operação de serviço público. O apoio extraordinário à COVID-19 (PART variável), foi mantido para 2022, mantendo o apoio previsto no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, através da publicação do Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro de 2021.

Deste modo, a perda de rendimentos decorrente da redução da procura, embora se preveja uma evolução positiva ao longo do ano de 2022, continuará a ser compensada pelas verbas a disponibilizar pela TML, nos termos do referido Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro, não se prevendo, à data, para o ano de 2022, alterações significativas aos apoios que integraram os rendimentos da CARRIS para 2021.

No quadro de incerteza que caracteriza a evolução de alguns dos mercados de bens e serviços, a CARRIS está a acompanhar de perto a evolução do mercado de matérias-primas em que tem consumos importantes na sua atividade de transporte de passageiros, ao nível dos encargos, como sejam os combustíveis (diesel e gás natural) e a energia elétrica, tendo antecipado potenciais evoluções negativas desses produtos no seu Instrumento Previsional de Gestão ao nível das respetivas rubricas de custos. Os contratos associados aos bens e serviços mais sensíveis à instabilidade dos mercados têm o seu período de duração assegurado em grande parte do ano de 2022, embora, sujeitos aos ajustamentos que decorrem dos termos e condições dos respetivos contratos.

A low-angle, perspective shot of a yellow train car. The car is the central focus, with a white and blue logo consisting of two overlapping circles. The background shows a multi-story building with windows and a balcony. The text '3 LUGAR' is visible on a window above the car. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
E ANEXO

2021

FR
FR
FR
FR
FR

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31-12-2021	31-12-2020
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	119.505.315,85	119.220.306,98
Ativos intangíveis	8	1.312.977,32	1.595.469,42
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	9	3.399.666,46	6.619.674,77
Outros investimentos financeiros	11	1.531.222,99	1.461.066,87
		125.749.182,62	128.896.518,04
Ativo corrente			
Inventários	12	1.437.692,67	1.457.886,41
Clientes	13	3.468.410,19	4.961.293,22
Estado e outros entes públicos	17	2.165.565,28	1.835.619,89
Outros créditos a receber	13	23.273.558,26	12.317.318,10
Caixa e depósitos bancários	5	49.576.516,20	24.939.424,33
		79.921.742,60	45.511.541,95
Total do ativo		205.670.925,22	174.408.059,99
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	78.674.000,00	78.674.000,00
Resultados transitados	14	(77.590.862,64)	(78.648.763,14)
Excedentes de revalorização	14	67.384.597,79	71.483.212,44
Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	14	34.530.309,05	35.167.768,46
		102.998.044,20	106.676.217,76
Resultado líquido do período		11.546.403,92	595.333,91
Total do capital próprio		114.544.448,12	107.271.551,67
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	1.930.363,70	2.883.021,29
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	11.356.493,56	10.659.663,39
Passivos por impostos diferidos	10	12.296.242,87	10.359.749,45
		25.583.100,13	23.902.434,13
Passivo corrente			
Fornecedores	16	11.381.704,69	10.634.905,67
Estado e outros entes públicos	17	4.634.509,61	1.697.415,28
Financiamentos obtidos	16	24,49	24,15
Outras dívidas a pagar	16	48.027.807,72	29.921.141,79
Diferimentos	18	1.499.330,46	980.587,30
		65.543.376,97	43.234.074,19
Total do passivo		91.126.477,10	67.136.508,32
Total do capital próprio e do passivo		205.670.925,22	174.408.059,99

O Anexo faz parte integrante do Balanço em 31 de dezembro de 2021

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

202793087
Jaime Aleno dos Santos Soares de Melo
65949

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
 PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

(Montantes expressos em euros)

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2021	2020
Vendas e serviços prestados	20	77.867.624,24	76.210.327,47
Subsídios à exploração	28	75.195.838,10	49.930.568,78
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	9	(2.198.659,23)	(5.462.642,90)
Trabalhos para a própria entidade		237.144,04	150.800,63
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	(14.673.550,16)	(12.676.897,94)
Fornecimentos e serviços externos	21	(33.743.842,55)	(32.027.227,48)
Gastos com o pessoal	22	(74.648.580,07)	(70.675.499,08)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	12	-	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	13	(12.652,74)	-
Provisões (aumentos/reduções)	15	(427.065,69)	(965.853,38)
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		(21.622,69)	(9.558,15)
Outros rendimentos	24	2.962.255,39	2.598.340,30
Outros gastos	25	(673.776,86)	(423.706,00)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		29.863.111,78	6.648.652,25
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	23	(15.510.544,26)	(13.556.383,66)
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		14.352.567,52	(6.907.731,41)
Juros e rendimentos similares obtidos		-	-
Juros e gastos similares suportados	26	(29.491,29)	(2.560,00)
Resultado antes de impostos		14.323.076,23	(6.910.291,41)
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei n.º 50/2012	14	-	6.910.291,41
Imposto sobre o rendimento do período	10	(2.776.672,31)	595.333,91
Resultado líquido do período		11.546.403,92	595.333,91

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2021

O Conselho de Administração

Presidente:

Eng.º Tiago Lopes Férias

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

202793087
 Jaime Aleno dos Santos Soares de Melo
 65949

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES
 PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	Notas	PERÍODOS	
		2021	2020
Vendas e serviços prestados		152.520.228,52	125.697.869,28
Custo das vendas e dos serviços prestados		(115.660.034,74)	(107.022.685,37)
Resultado bruto		36.860.193,78	18.675.183,91
Outros rendimentos		4.552.403,89	3.769.679,12
Gastos de distribuição		(6.214.486,67)	(5.839.293,53)
Gastos administrativos		(12.044.000,40)	(12.035.037,65)
Outros gastos		(8.801.543,08)	(11.478.263,26)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		14.352.567,52	(6.907.731,41)
Gastos de financiamento (líquidos)		(29.491,29)	(2.560,00)
Resultados antes de impostos		14.323.076,23	(6.910.291,41)
Transferências Financeiras ao abrigo da Lei 50/2012		-	6.910.291,41
Imposto sobre o rendimento do período		(2.776.672,31)	595.333,91
Resultado líquido do período		11.546.403,92	595.333,91

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:

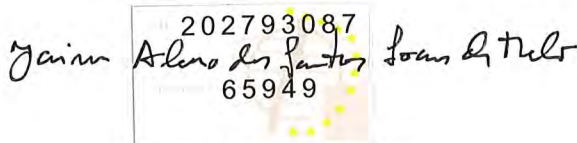


Dra. Francisca Leal da Silva Ramalhosa



Dra. Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado



Dr. 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 2021

(Montantes expressos em euros)

Rubricas	Notas	2021	2020
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		51.091.670,11	52.604.433,55
Compensações tarifárias e de serviço público e outros subsídios	28	86.317.746,09	61.675.141,60
Pagamentos a fornecedores		(56.971.053,43)	(53.275.401,59)
Pagamentos ao pessoal		(74.146.844,13)	(68.197.147,14)
Caixa gerada pelas operações		6.291.518,64	(7.192.973,58)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(37.851,64)	8.780,35
Outros recebimentos/pagamentos	5	32.538.986,58	24.643.914,93
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		38.792.653,58	17.459.721,70
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(21.934.970,40)	(21.286.335,99)
Ativos intangíveis		(64.792,00)	(347.026,00)
Investimentos financeiros		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		-	-
Investimentos financeiros		806.480,62	-
Subsídios ao investimento		126.319,01	2.873.636,27
Juros e rendimentos similares		30.600,94	29.992,76
Dividendos		-	258.846,99
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		(21.036.361,83)	(18.470.885,97)
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		-	-
Cobertura de prejuízos ao abrigo da Lei n.º 50/2012	14	6.910.291,41	-
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		-	(3.000.000,00)
Juros e gastos similares	26	(29.491,29)	(2.560,00)
Outras operações de financiamento		-	-
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		6.880.800,12	(2.560,00)
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		24.637.091,87	(1.013.724,27)
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	24.939.424,33	25.953.148,60
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	49.576.516,20	24.939.424,33

O Anexo faz parte integrante da Demonstração de Fluxos de Caixa no período findo em 31 de dezembro de 2021

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

202793087

Jaime Aleno Soares de Melo

65949

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo


Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
 DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2021


(Montantes expressos em euros)

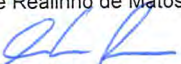
DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2021	14	78.674.000,00	(78.648.763,14)	71.483.212,44	35.167.768,46	595.333,91	107.271.551,67
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			(1.757.081,17)			(1.757.081,17)
Subsídios e doações	14				(415.274,72)		(415.274,72)
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		462.566,59				462.566,59
Ajustamentos por impostos diferidos	10			(2.341.533,48)	(222.184,69)		(2.563.718,17)
Aplicação dos resultados de 2020	14		595.333,91			(595.333,91)	-
		-	1.057.900,50	(4.098.614,65)	(637.459,41)	(595.333,91)	(4.273.507,47)
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						11.546.403,92	11.546.403,92
RESULTADO INTEGRAL						7.272.896,45	7.272.896,45
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2021		78.674.000,00	(77.590.862,64)	67.384.597,79	34.530.309,05	11.546.403,92	114.544.448,12

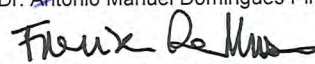
O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio no período findo em 31 de dezembro de 2021


O Conselho de Administração

Presidente: 
 Eng.º Tiago Lopes Farias

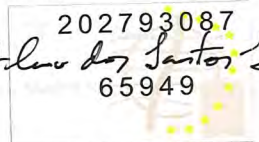
Vice-Presidentes: 
 Dr. José Realinho de Matos


 Dr. António Manuel Domingues Pires

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


 Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado


 202793087
 Jaime Aleno dos Santos Soares de Melo
 65949

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, 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
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2020	14	382.940.504,16	(386.092.785,91)	69.347.246,19	31.300.839,52	5.707.959,55	103.203.763,51
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			560.375,12			560.375,12
Subsídios e doações	14				3.232.433,38		3.232.433,38
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(845.508,94)				(845.508,94)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		(293.394,29)	1.575.591,13	(757.042,15)		525.154,69
Aplicação dos resultados de 2019	14		5.707.959,55			(5.707.959,55)	-
Resultados não atribuídos de 2019			(1.391.537,71)		1.391.537,71		-
		-	3.177.518,61	2.135.966,25	3.866.928,94	(5.707.959,55)	3.472.454,25
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO						595.333,91	595.333,91
RESULTADO INTEGRAL						4.067.788,16	4.067.788,16
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL							
Redução de capital	14	(304.266.504,16)	304.266.504,16				-
		(304.266.504,16)	304.266.504,16	-	-	-	-
POSIÇÃO 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 Ramalhosa

Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado

202793087
 Jaime Aleno Soares de Melo
 65949

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 2021

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 2021 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 11 de março de 2022. 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 and initials in blue ink, including "AL", "TRF", "FRY", and "be".

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.

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

grato /
2 / 38
TY be

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:

<u>Classe de bens</u>	<u>Anos</u>
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

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

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "JL", "FR", "be", and "relato".

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).

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.

JH.
4 / 38
FY
De

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 similarmemente 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.

(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 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.

(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 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 publicação do Decreto-Lei 14-C/2020, na versão atualizada pelo Decreto de Lei nº39-A/2020, os apoios concedidos no âmbito do programa PART foram desdobrados em duas parcelas:

- Uma “parcela fixa”, correspondente aos pagamentos por conta previstos no programa PART mantendo o referencial histórico de 2019;
- Uma “parcela variável”, para permitir que os operadores atinjam 90% (ou 100%) da sua receita habitual, por forma a garantir níveis de oferta compatíveis com as condições de segurança sanitária definidas, contando para o efeito com o reforço de verbas inscritas no Orçamento de Estado 2020, na sua versão da Lei n.º 27-A/2020 de 24 de julho.

Considerando que estas transferências visam propósitos diferentes, a compensação da perda de receita resultante de uma nova política tarifária (“parcela fixa”) é registada numa conta de rédito, e o financiamento da manutenção dos níveis de oferta em contexto de pandemia (“parcela variável”) é contabilizado numa conta de subsídios à exploração.

O Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro, veio prolongar em 2021 a vigência das regras de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes na situação da pandemia COVID-2019, pelo que, no exercício de 2021, se manteve o desdobramento dos apoios PART nas parcelas fixa e variável. As verbas necessárias para estas compensações foram previstas na Lei do Orçamento do Estado para 2021 (Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro).

Com periodicidade mensal, a AML comunica os valores a pagar. Estes montantes são estimativas, que são revistas e ajustadas com base nas vendas reais, sendo os valores finais de compensação estabelecidos com a informação completa e real da procura (vendas e validações disponibilizada via TML) e da oferta realizada.

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, 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.

Anualmente, o Município de Lisboa realiza dois pagamentos por conta das Compensações de Serviço Público a apurar relativamente a esse mesmo ano. Conforme dispõe a cláusula 23.1 da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, estes pagamentos por conta devem efetuar-se no início de fevereiro e julho de cada ano.

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 2021, a Carris reconheceu como rédito as compensações de serviço público relativas a 2020, calculadas e comunicadas nos termos previstos contratualmente. A Carris reconheceu como rédito em 2021 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 rédito 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 rédito 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;*
- 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 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

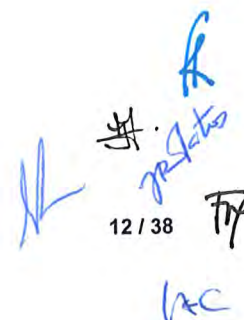
Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, caixa e seus equivalentes inclui numerário e depósitos bancários imediatamente mobilizáveis (de prazo inferior ou igual a três meses).

Caixa e seus equivalentes em 31 de dezembro de 2021 e 2020 detalha-se conforme se segue:

	2021	2020
Numerário	13.238,46	32.685,43
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	49.563.277,74	24.906.738,90
	<u>49.576.516,20</u>	<u>24.939.424,33</u>

Em 31 de dezembro de 2021, o valor reconhecido na demonstração de fluxos de caixa em "Outros recebimentos/pagamentos" inclui o montante de € 6.809.739,24 referente a pedidos de reembolso de IVA pagos pela Autoridade Tributária no decurso do período, e o montante de € 24.495.885,09 referente a pagamentos por conta efetuados pelo Município de Lisboa, relativos a compensações de serviço público no ano de 2021 (Nota 28).

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa possui um contrato de crédito bancário em conta corrente, concedido e não utilizado, no montante de € 15.000.000,00.


12 / 38
hrc

6 ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 2021 e 2020 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos fixos tangíveis, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas, foi o seguinte:

	2021							Total
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	
Ativos								
Saldo Inicial	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
Aquisições	-	2.154.909,49	11.716.078,65	253.581,36	418.439,54	410.008,12	2.047.896,44	17.000.913,60
Alienações	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferências	-	2.497.691,97	1.887.950,89	356.739,65	109.065,60	570.663,20	-5.423.342,31	-1.231,00
Abates	-	-78.428,50	-5.448.360,55	-551.499,46	-110.931,96	-315,55	-	-6.189.536,02
Revalorizações	4.300,00	-1.761.381,17	-	-	-	-	-	-1.757.081,17
Saldo	38.042.922,64	148.981.411,20	262.716.480,04	2.156.038,35	8.365.350,34	17.868.426,30	3.334.371,86	481.465.000,73
Depreciações acumuladas e perdas por imparidade								
Saldo Inicial	-	125.682.551,49	202.988.653,90	1.999.177,39	7.141.707,20	15.379.538,36	-	353.191.628,34
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	2.246.454,57	11.455.194,21	209.346,33	410.988,62	623.981,23	-	14.945.964,96
Alienações	-	-	-	-	-	-	-	-
Abates	-	-78.428,50	-5.437.047,55	-551.499,46	-110.617,36	-315,55	-	-6.177.908,42
Saldo	-	127.850.577,56	209.006.800,56	1.657.024,26	7.442.078,46	16.003.204,04	-	361.959.684,88
Ativos Líquidos	38.042.922,64	21.130.833,64	53.709.679,48	499.014,09	923.271,88	1.865.222,26	3.334.371,86	119.505.315,85

	2020							Total
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	
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	5.777.133,19	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

As aquisições registadas na rubrica de "Equipamento Básico" em 31 de dezembro de 2021, 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 2021 tem o valor líquido contabilístico de € 5.346,59 (€ 5.304,22 em 2020) e os edifícios e outras construções implantadas em propriedade alheia têm o valor líquido contabilístico de € 735.646,68 (€ 398.661,77 em 2020) e respeitam essencialmente às instalações da Empresa situadas na Pontinha e Musgueira.

[Handwritten signatures and initials]

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 € 14.945.964,96 (Nota 23) (€ 13.051.819,37 em 2020), foram registadas nas seguintes rubricas:

	2021	2020
Edifícios e Outras Construções	2.246.454,57	1.803.176,63
Equipamento Básico	11.455.194,21	10.482.174,43
Equipamento Transporte	209.346,33	72.370,23
Equipamento Administrativo	410.988,62	267.584,29
Outros Ativos Fixos Tangíveis	623.981,23	426.513,79
	<u>14.945.964,96</u>	<u>13.051.819,37</u>

O detalhe dos custos históricos de aquisição de ativos fixos tangíveis e correspondentes valores de revalorização em 31 de dezembro de 2021 e 2020, líquidos de depreciações e perdas por imparidade acumuladas, é o seguinte:

	2021		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (a)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	36.162.706,22	38.042.922,64
Edifícios e Outras Construções	6.311.715,07	14.819.118,57	21.130.833,64
Equipamento Básico	53.622.099,97	87.579,51	53.709.679,48
Equipamento Transporte	499.014,09	-	499.014,09
Equipamento Administrativo	923.271,88	-	923.271,88
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.865.222,26	-	1.865.222,26
	<u>65.101.539,69</u>	<u>51.069.404,30</u>	<u>116.170.943,99</u>

(a) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2021.

	2020		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (b)	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
	<u>58.140.865,98</u>	<u>54.369.623,27</u>	<u>112.510.489,25</u>

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

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


 14 / 38


7 LOCAÇÕES

Locações financeiras

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa não mantinha quaisquer contratos de locação financeira.

Locações operacionais

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa era locatária em contratos de locação operacional relacionados com viaturas ligeiras.

Os pagamentos mínimos das locações operacionais em 2021 e 2020 são detalhados conforme se segue:

	Pagamentos mínimos não canceláveis	
	2021	2020
Até 1 ano	101.082,83	101.082,83
Entre 1 ano e 5 anos	50.095,51	151.178,34
	<u>151.178,34</u>	<u>252.261,17</u>

O gasto relacionado com locações operacionais reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é detalhado conforme se segue:

	Gasto do período	
	2021	2020
Pagamentos mínimos	162.394,06	160.594,24

8 ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos intangíveis, bem como nas respectivas amortizações acumuladas e perdas por imparidade, foi o seguinte:

	2021		
	Programas de computador	Ativos Fixos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	10.634.259,27	555.573,53	11.189.832,80
Aquisições	64.792,00	216.064,20	280.856,20
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	116.711,00	-115.480,00	1.231,00
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	10.815.762,27	656.157,73	11.471.920,00
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	9.594.363,38	-	9.594.363,38
Amortizações do período (Nota 23)	564.579,30	-	564.579,30
Abates	-	-	-
Saldo	10.158.942,68		10.158.942,68
Ativos Líquidos	656.819,59	656.157,73	1.312.977,32

	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	10.634.259,27	555.573,53	11.189.832,80
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	9.594.363,38		9.594.363,38
Ativos Líquidos	1.039.895,89	555.573,53	1.595.469,42

16 / 38

9 PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DA EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o movimento ocorrido na rubrica “Participações financeiras – método da equivalência patrimonial” foi o seguinte:

	2021	2020
Participações financeiras		
Saldo inicial	6.619.674,77	12.339.663,16
Variação - Método da equivalência patrimonial	-2.950.690,51	-5.719.988,39
Liquidação da Otllis, ACE	-269.317,80	-
Saldo final	<u>3.399.666,46</u>	<u>6.619.674,77</u>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa evidenciava os seguintes investimentos em subsidiárias e associadas:

	2021								
	Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:									
Carristur (a)	Lisboa	5.756.906,74	2.423.240,01	3.333.666,73	3.972.863,95	-2.943.771,67	100,00	3.333.666,73	-2.943.771,67
Empresas associadas:									
Publicarris - Publicidade na CCFL (a)	Oeiras	1.773.826,00	2.645.553,00	-871.727,00	906.011,00	-174.340,00	45,00	-	-
Otllis - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE (b)	Lisboa	5.385.411,63	5.104.011,49	281.400,14	442.012,02	-48.431,88	14,29	65.999,73	745.112,44
								<u>3.399.666,46</u>	<u>-2.198.659,23</u>

(a) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2021.

(b) Valores baseados nas demonstrações financeiras à data da dissolução (17 de fevereiro de 2021).

	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 (c)	Oeiras	1.836.587,00	2.446.719,00	-610.132,00	1.116.195,00	46.568,00	45,00	-	-
Otllis - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE (c)	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>

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

A OTLLIS - Operadores de Transportes da Região de Lisboa, ACE foi objeto de dissolução em 2021, tendo o seu património sido transferido para a TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa, EMT, SA. Em 15 de fevereiro de 2021 foi assinado entre a OTLLIS, ACE, os seus membros e a Área Metropolitana de Lisboa o acordo relativo à fixação da contrapartida devida pela transferência do património para a TML.

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

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 2018 a 2021 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.

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) criou um regime especial de dedução dos prejuízos fiscais aplicável aos períodos de tributação de 2020 e 2021. O prazo de reporte dos prejuízos fiscais, relativos a 2020 e a 2021, foi alterado para 12 anos. Foi 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 2021 e 2020 é detalhado conforme se segue:

	2021	2020
Imposto corrente e ajustamentos:		
Imposto corrente do período	3.403.897,06	26.861,31
Impostos diferidos:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis	-332.213,63	-328.800,93
Impostos diferidos decorrentes de subsídios ao investimento	-295.011,12	-293.394,29
Gasto com impostos sobre o rendimento	2.776.672,31	-595.333,91



	2021	2020
Resultado antes de impostos	14.323.076,23	-6.910.291,41
Gasto com impostos sobre o rendimento apurado à taxa de 22,5%	3.222.692,15	-1.554.815,57
Tributações autónomas	15.835,63	26.861,31
Diferenças permanentes	597.790,14	-
Dedução de prejuízos fiscais	-1.086.416,93	-
Reporte de prejuízos fiscais	-	1.554.815,57
Derrama Estadual	653.996,07	-
Diferenças temporárias:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis (amortização)	-332.213,63	-328.800,93
Impostos diferidos decorrentes de subsídios ao investimento	-295.011,12	-293.394,29
Gasto com impostos sobre o rendimento	<u>2.776.672,31</u>	<u>-595.333,91</u>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 os prejuízos fiscais reportáveis (já declarados) ascendiam a € 4.828.519,69 e € 3.440.580,34, 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.

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

	2021		2020	
	Montante	Data	Montante	Data
Gerados em 2016	126.866,43	31-12-2030	126.866,43	31-12-2030
2017	1.661.090,05	31-12-2024	1.661.090,05	31-12-2024
2019	1.652.623,86	31-12-2026	1.652.623,86	31-12-2026
2020	1.387.939,35	31-12-2032	-	
	<u>4.828.519,69</u>		<u>3.440.580,34</u>	

Impostos diferidos

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 2021, 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.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "J. Pinto" and "FY".

O movimento ocorrido nos passivos por impostos diferidos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é como segue:

	Passivos por impostos diferidos	
	2021	2020
Saldo inicial	10.359.749,45	11.507.099,36
Efeito em resultados:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	-322.218,71	-318.312,82
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)	-9.994,92	-10.488,11
Subsídios ao investimento	-295.011,12	-293.394,29
	-627.224,75	-622.195,22
Efeito em reservas:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	2.341.533,48	-1.575.591,13
Subsídios ao investimento	222.184,69	1.050.436,44
	2.563.718,17	-525.154,69
Saldo final	12.296.242,87	10.359.749,45

11 OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica "Outros investimentos financeiros" apresentava a seguinte composição:

	2021	2020
Não correntes:		
Títulos da dívida pública depositados em Instituições de Crédito	717.522,76	717.522,76
Títulos da dívida pública em carteira	11.879,23	11.879,23
Depósitos em numerário à ordem do Juiz	549.876,80	549.876,80
Perdas por imparidades de outros investimentos financeiros	-39.981,85	-18.359,16
	1.239.296,94	1.260.919,63
Fundo de compensação do trabalho (FCT)	276.926,05	185.147,24
Participações financeiras – método do custo	15.000,00	15.000,00
	1.531.222,99	1.461.066,87

Em 2021, o montante de € 1.239.296,94 (€ 1.260.919,63 em 2020) 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 2021 e 2020, 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 2021 e 2020, os inventários da Empresa eram detalhados conforme se segue:

	2021			2020		
	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida
Mercadorias	67.859,90	-	67.859,90	69.996,29	-	69.996,29
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	1.387.925,75	18.092,98	1.369.832,77	1.405.983,10	18.092,98	1.387.890,12
	<u>1.455.785,65</u>	<u>18.092,98</u>	<u>1.437.692,67</u>	<u>1.475.979,39</u>	<u>18.092,98</u>	<u>1.457.886,41</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 2021 e 2020 detalha-se conforme se segue:

	2021		
	Mercadorias	MP, subsid. consumo	Total
Saldo inicial	69.996,29	1.405.983,10	1.475.979,39
Compras	1.447,68	14.652.779,15	14.654.226,83
Regularizações	-513,73	-356,68	-870,41
Saldo final	67.859,90	1.387.925,75	1.455.785,65
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	<u>3.070,34</u>	<u>14.670.479,82</u>	<u>14.673.550,16</u>

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AR", "2021/12", "Fy", and "ke".

	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	69.996,29	1.405.983,10	1.475.979,39
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	3.023,14	12.673.874,80	12.676.897,94

Perdas por imparidade

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 encontra-se registadas as seguintes perdas por imparidade acumuladas de inventários:

	2021				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

	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

13 CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

As categorias de ativos financeiros correntes em 31 de dezembro de 2021 e 2020 são detalhadas conforme se segue:

ATIVOS FINANCEIROS	2021			2020		
	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	3.468.410,19	-	3.468.410,19	4.961.293,22	-	4.961.293,22
Outros créditos a receber	23.332.723,09	59.164,83	23.273.558,26	12.485.350,30	168.032,20	12.317.318,10
	<u>26.801.133,28</u>	<u>59.164,83</u>	<u>26.741.968,45</u>	<u>17.446.643,52</u>	<u>168.032,20</u>	<u>17.278.611,32</u>

A rubrica "Outros créditos a receber" à data de 31 de dezembro de 2021 inclui: (i) o montante de € 1.411.473,79 (€ 1.366.506,11 em 2020) 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 de € 1.004.128,15 (€ 913.927,51 em 2020) referente a vendas de passes e títulos de transporte efetuadas no mês de dezembro; (iii) o valor de € 3.593.647,11 a receber referente a compensações devidas no âmbito do PART (€ 1.430.523,76 em 2020); e (iv) o montante de € 13.266.618,71 a receber da Câmara Municipal de Lisboa, referente à segunda parcela do segundo pagamento por conta de compensações por obrigações de serviço público. Os valores referentes a compensações financeiras para o passe escolar 4_18 e sub23 (€ 111.948,31 em 2020) foram integralmente liquidados no período de 2021 (Nota 28).

No decurso do período findo em 31 de dezembro de 2021 a Empresa reconheceu perdas por imparidade no montante de € 12.652,74.

14 INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social:

Em 31 de dezembro de 2021 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.

No período de 2020 a Empresa registou um Resultado Antes de Impostos negativo no montante de € - 6.910.291,41. A fim de dar cumprimento ao disposto no artigo 40.º da Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, no que se refere ao equilíbrio financeiro exigido às empresas locais, o acionista único procedeu a uma transferência financeira no valor de € 6.910.291,41 para cobertura do Resultado Antes de Impostos negativo, tendo este valor sido recebido no início de 2021.

Por deliberação datada de 31 de maio de 2021, o resultado líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2020, no montante de € 595.333,91 foi transferido para resultados transitados.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "JF", "FM", and "R".

Excedentes de revalorização:

O movimento do excedente de revalorização (rubrica "Excedentes de revalorização") no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 foi conforme se segue:

	Excedente de revalorização ativos fixos tangíveis
Saldo no início do período	71.483.212,44
Revalorizações do período (Nota 6)	-1.757.081,17
Realização de reservas	-
Impostos diferidos (Nota 10)	-2.341.533,48
Saldo no final do período	-67.384.597,79

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 2021 foram aumentadas em € 111.054,65. 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 2021 e 2020 a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios:

	2021	2020
Subsídios relacionados com ativos:		
Montante atribuído/recebido no ano	1.213.160,45	4.668.606,39
Rédito do período	-1.628.435,17	-1.436.173,01
Variação no Capital Próprio	-415.274,72	3.232.433,38

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 2021 e 2020 é detalhada conforme se segue:

	2021				Saldo final
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	
Processos judiciais em curso	255.567,52	337.194,14	53.134,70	-	539.626,96
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	642.508,60	28.472,62	-	-	670.981,22
Outras provisões	1.984.945,17	119.138,33	4.604,70	1.379.723,28	719.755,52
	<u>2.883.021,29</u>	<u>484.805,09</u>	<u>57.739,40</u>	<u>1.379.723,28</u>	<u>1.930.363,70</u>

	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>

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, o saldo da rubrica de provisões continha as responsabilidades inerentes às pensões de acidentes de trabalho, no montante de € 670.981,22 e € 642.508,60, respetivamente, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999.

A provisão que havia sido constituída em 2020, 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, foi utilizada durante o período de 2021.

Em 31 de dezembro de 2021 encontra-se registada uma provisão, no montante de € 392.277,15 (€ 274.559,40 em 2020) para atender a um provável exfluxo de recursos resultantes da situação patrimonial negativa da empresa associada Publicarris.

Handwritten signatures and initials in blue ink.

16 FORNECEDORES, EMPRÉSTIMOS OBTIDOS E OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a rubrica de "Fornecedores" apresentava a seguinte composição:

	2021	2020
Fornecedores:		
Fornecedores c/c	6.986.336,32	7.098.991,83
Faturas em receção e conferência	1.169.757,80	1.119.422,79
Fornecedores de Investimento	3.225.610,57	2.416.491,05
	<u>11.381.704,69</u>	<u>10.634.905,67</u>

O Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro, que procedeu à municipalização da Carris, transmitiu 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 2021 e 2020 a Empresa detinha apenas o seguinte financiamento:

Entidade financiadora	2021			2020			
	Montante utilizado			Montante utilizado			
	Limite	Corrente	Não corrente	Limite	Corrente	Não corrente	
Empréstimos bancários:							
Cartão de crédito	Unicre	5.000,00	24,49	-	5.000,00	24,15	-

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a rubrica de "Outras dívidas a pagar" apresentava a seguinte composição:

	2021	2020
Outras dívidas a pagar:		
Remunerações a liquidar	10.850.757,30	10.269.185,90
Outros credores por acréscimos de gastos	255.947,52	313.465,50
Outros credores	749.280,95	603.819,82
Pagamentos por conta – CML	36.161.664,28	18.724.512,90
Acionistas/sócios	10.157,67	10.157,67
	<u>48.027.807,72</u>	<u>29.921.141,79</u>

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

26 / 38

17 ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 as rubricas de "Estado e outros entes públicos" apresentavam a seguinte composição:

	2021		2020	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas				
Pagamentos por conta		-239.178,26	239.178,26	
Estimativa de imposto (Nota 10)		3.403.897,06	-26.861,31	
Retenção na Fonte		-58.413,06	42.408,13	
Imposto sobre o rendimento das pessoas singulares		608.975,84		592.564,71
Imposto sobre o Valor Acrescentado	2.165.565,28		1.580.894,81	
Contribuições para a Segurança Social		904.336,87		1.074.063,54
Outros impostos		14.891,16		30.787,03
	<u>2.165.565,28</u>	<u>4.634.509,61</u>	<u>1.835.619,89</u>	<u>1.697.415,28</u>

Em 31 de dezembro de 2021 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 2021, entretanto deferidos, tendo o seu recebimento sido registado no início de 2022.

18 DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 as rubricas do passivo corrente "Diferimentos" apresentavam os seguintes saldos:

	2021	2020
Vendas de títulos de transporte	1.499.330,46	980.587,30

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.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "R", "FM", and "R".

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 2021 e 2020 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:

	2021	2020
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%	1,30%
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 2021 e 2020 é detalhado conforme se segue:

	2021	2020
Valor presente da obrigação de benefícios definidos - sem fundo:		
Trabalhadores no ativo	9.938.593,16	9.785.889,80
Reformados	1.417.900,40	873.773,59
	<u>11.356.493,56</u>	<u>10.659.663,39</u>

O detalhe da população abrangida pelo estudo atuarial em dezembro de 2021 e 2020 é o seguinte:

População	2021	2020
Ativos	2.626	2.588
Pensionistas	44	32

O montante registado como gasto no período findo em 31 de dezembro de 2021 foi de € 1.179.071,54 (€ 960.250,22 em 2020) (Nota 22). Em 2021 foram ainda pagos complementos de reforma no montante de € 19.674,78 (€ 8.704,25 em 2020).

A evolução das responsabilidades da Empresa com pensões nos períodos de 2021 e 2020 tem a seguinte composição:

	2021	2020
Valor presente da obrigação no início do período	10.659.663,39	8.862.608,48
Custo dos serviços correntes	1.033.903,43	812.021,94
Pensões pagas em 2019	-19.674,78	-8.704,25
Custo dos juros	145.168,11	148.228,28
Ganhos e perdas atuariais	-462.566,59	845.508,94
	<u>11.356.493,56</u>	<u>10.659.663,39</u>

20 RÉDITO

O rédito reconhecido pela Empresa em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é detalhado conforme se segue:

	2021		2020	
Vendas e serviços prestados				
Venda de bens	94.665,79		54.353,40	
Prestação de serviços	<u>77.772.958,45</u>	77.867.624,24	<u>76.155.974,07</u>	76.210.327,47
Compensações tarifárias e subsídios (inclui 4_18, sub23, social+, PART "variável" e compensações CML)		<u>75.195.838,10</u>		<u>49.930.568,78</u>
		<u>153.063.462,34</u>		<u>126.140.896,25</u>

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "FY" and "K".

	2021	2020
Serviço Público:	46.160.354,65	43.166.457,81
Autocarros	40.168.731,19	38.061.497,75
Elétricos	4.953.236,47	4.233.735,88
Ascensores	614.734,32	440.806,38
Carmo	423.652,67	430.417,80
PART Fixo e outras comp. Tarifárias ⁽¹⁾	30.333.666,61	31.694.528,72
Alugueres	124.292,99	250.554,36
Aluguer de espaços para publicidade	499.810,36	482.335,46
Cartões Títulos Transporte	448.968,92	388.673,57
Outras	205.864,92	173.424,15
	<u>77.772.958,45</u>	<u>76.155.974,07</u>

(1) Inclui compensação do Passe Antigo Combatente.

O montante do PART "fixo" reconhecido em rédito em 2021 foi de € 30.241.043,97 (€ 31.694.528,72 em 2020).

Em 2021 a compensação financeira atribuída para o passe escolar 4_18 e sub23 foi de € 1.901.169,28 (€ 1.793.555,93 reconhecido como rédito após dedução do IVA). Em 2020 o valor correspondente foi de € 1.616.928,62 (€ 1.525.404,35 reconhecido como rédito).

A compensação financeira atribuída em 2021 para o passe Social+ ascendeu a € 910.449,36 (€ 858.914,49 reconhecido como rédito). O valor atribuído em 2020 foi de € 756.814,37 (€ 713.975,83 reconhecido como rédito) sendo que este montante incluía uma correção de € -2.854,56 (€ - 2.692,98 subtraído ao rédito) referente aos meses de novembro e dezembro de 2019.

No exercício de 2021, a Carris reconheceu como rédito as compensações de serviço público atribuídas pelo Município, relativas a 2020, calculadas e comunicadas nos termos previstos contratualmente, no montante de € 46.616.022,49. A Carris reconheceu ainda como rédito em 2021 o montante da compensação tarifária decorrente da política de prática de tarifas bonificadas pela CML, para determinados segmentos da população, no montante de € 1.600.839,52.

No período de 2021 foi ainda reconhecido como rédito a compensação tarifária pela disponibilização do "Passe Antigo Combatente" para os meses de novembro e dezembro de 2021, no montante global de € 92.622,64.

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

21 FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

A rubrica de "Fornecimentos e serviços externos" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é detalhada conforme se segue:

	2021	2020
Manutenção e reparação autocarros	12.758.079,10	11.540.853,06
Manutenção e reparação elétricos	2.710.720,05	2.798.093,88
Outras manutenções e reparações	2.202.541,87	1.202.238,86
Gasóleo, gasolina, gás e lubrificantes	2.064.885,91	2.380.957,40
Licenciamento de software	1.676.092,62	1.924.324,50
Comissões a intermediários	804.579,52	902.689,32
Seguros	2.161.389,86	2.826.978,77
Auditoria, consultoria e honorários	2.288.239,50	1.647.729,16
Limpeza material circulante e outros	1.776.095,04	1.831.658,76
Aluguer de pneus	801.104,24	669.669,08
Eletricidade	950.929,57	922.496,84
Comunicação	841.692,94	956.756,91
Vigilância e segurança	828.402,91	889.793,21
Outros fornecimentos e serviços externos	1.879.089,42	1.532.987,73
	<u>33.743.842,55</u>	<u>32.027.227,48</u>

22 GASTOS COM O PESSOAL

A rubrica de "Gastos com o pessoal" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 é detalhada conforme se segue:

	2021	2020
Remunerações dos órgãos sociais	282.660,03	259.308,62
Remunerações do pessoal	56.298.676,34	54.660.683,27
Benefícios pós-emprego:		
Benefícios definidos (Nota 19)	1.179.071,54	960.250,22
Rescisões	143.154,39	353.267,94
Encargos sobre remunerações	13.393.222,68	12.867.381,61
Seguros de acidentes de trabalho e doenças profissionais	982.720,72	647.362,89
Gastos de ação social	249.141,86	217.686,14
Outros	2.119.932,51	709.558,39
	<u>74.648.580,07</u>	<u>70.675.499,08</u>

A rubrica "Remunerações dos órgãos sociais" no exercício findo em 31 de dezembro de 2021 inclui o montante de € 251.160,03 referente a remunerações do Conselho de Administração (€ 251.543,05 em 2020). 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 de 2021 foi de 2.598 empregados, todos com contratos sem prazo (2.497 em 2020).

Adicionalmente informa-se que o número de efetivos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 era de 2.627 e 2.588, 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 2021 e em 2020 é conforme se segue:

	2021	2020
Ativos Fixos Tangíveis (Nota 6)	14.945.964,96	13.051.819,37
Ativos Intangíveis (Nota 8)	564.579,30	504.564,29
	<u>15.510.544,26</u>	<u>13.556.383,66</u>

24 OUTROS RENDIMENTOS

A decomposição da rubrica de "Outros rendimentos" nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e em 2020 é conforme se segue:

	2021	2020
Rendimentos suplementares:		
Indemnizações	647.778,17	424.795,85
Rendas e cedência instalações	236.380,09	360.506,37
Outros rendimentos suplementares	212.458,21	242.396,62
Rendimentos nos restantes ativos financeiros	35.205,32	31.590,38
Rendimentos em investimentos não financeiros	65.053,60	-
Reconhecimento subsídios ao investimento (Nota 14)	1.628.435,17	1.436.173,01
Outros	136.944,83	102.878,07
	<u>2.962.255,39</u>	<u>2.598.340,30</u>

A rubrica "Rendimentos nos restantes ativos financeiros" no período findo em 31 de dezembro de 2021 inclui o montante de € 4.200,00 em dividendos distribuídos pela empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, SA referentes ao exercício de 2020.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the text "32/38".

25 OUTROS GASTOS

A composição da rubrica de "Outros gastos" nos períodos findos em 31 de dezembro de 2021 e em 2020 é conforme se segue:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Impostos e taxas	208.256,61	204.581,79
Gastos em investimentos não financeiros	11.627,60	398,34
Quotizações	64.850,15	60.834,24
Insuficiência de estimativa para impostos	340,58	17.921,84
Outros	<u>388.701,92</u>	<u>139.969,79</u>
	<u>673.776,86</u>	<u>423.706,00</u>

26 JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES

Os gastos de financiamento reconhecidos no decurso dos períodos findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 foram os seguintes:

	<u>2021</u>	<u>2020</u>
Outros gastos de financiamento	<u>29.491,29</u>	<u>2.560,00</u>

Não foram reconhecidos quaisquer juros ou outros rendimentos similares no decurso dos períodos findos em 2021 e 2020.

27 PARTES RELACIONADAS

Durante o exercício de 2021 foram atribuídas remunerações aos membros do Conselho de Administração no montante de € 251.160,03 (€ 251.543,05 em 2020).

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the word "gratuito" written vertically.

No decurso dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020 foram efetuadas as seguintes transações com partes relacionadas:

	2021					
	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.	2.251,78	483.403,14		312,00		466.556,42
Associadas						
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA		550.052,17				
Outras partes relacionadas:						
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (a)	104.220,95	777.479,73		161.547,39	220.701,39	10.122.741,15
	<u>106.472,73</u>	<u>1.810.935,04</u>	<u>-</u>	<u>161.859,39</u>	<u>220.701,39</u>	<u>10.589.297,57</u>

(a) Empresa detida a 100% pela Carristur.

	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 (b)	144.528,60	102.373,14		153.645,56	229.551,07	9.730.916,31
	<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>

(b) Empresa detida a 100% pela Carristur.

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020 a Empresa apresentava os seguintes saldos com partes relacionadas:

	2021		2020	
	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.	316.053,19	224.185,39	660.514,08	559.877,17
Associadas:				
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	550.017,46		590.932,84	-
Outras partes relacionadas:				
Carrisbus - Manutenção, Reparação e Transportes, SA	222.735,46	1.253.082,94	48.492,55	1.506.776,60
	<u>1.088.806,11</u>	<u>1.477.268,33</u>	<u>1.299.939,47</u>	<u>2.066.653,77</u>

28 SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2021 e 2020, a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios:

	2021				
	Montante atribuído em anos anteriores	Montante atribuído no ano	Montante recebido	Montante por receber	Rébito do período
Subsídios à tarifa:					
4_18 e Sub23	111.948,31	1.901.169,28	2.013.117,59	-	1.793.555,93
Social +	-	910.449,36	910.449,36	-	858.914,49
	<u>111.948,31</u>	<u>2.811.618,64</u>	<u>2.923.566,95</u>	<u>-</u>	<u>2.652.470,42</u>

	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>

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "AR", "FR", and "F77".

Em 2021 e 2020, a Empresa beneficiou das seguintes compensações ao abrigo do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) no que se refere à parcela "variável":

	2021	2020
PART "variável"	€ 24.232.829,14	13.753.359,54

Em 2021 e 2020, a Empresa beneficiou ainda das seguintes compensações por obrigações de serviço público:

	2021	
	Montante recebido	Rédito do período
COSP tarifária – 2021	-	1.600.839,52
COSP não tarifárias - 2020	27.817.149,91	46.616.022,49
Pagamentos por conta – 2021 ⁽¹⁾	24.495.885,09	-
	<u>52.313.035,00</u>	<u>48.216.862,01</u>

⁽¹⁾ Encontra-se por receber o montante de € 13.266.618,71 referente à segunda parcela do segundo pagamento por conta (Nota 13)

	2020	
	Montante recebido	Rédito do período
COSP não tarifárias - 2019	8.284.030,90	31.977.263,00
Acerto COSP tarifária 2019	-266.273,92	-285.311,00
Pagamentos por conta - 2020	20.786.033,38	1.874.680,00
	<u>28.803.790,36</u>	<u>33.566.632,00</u>

O valor recebido referente a compensações devidas pela prática de tarifários bonificados inclui IVA à taxa reduzida.

Em 2021 foram ainda reconhecidos como subsídios à exploração € 14.294,79 referentes ao projeto *eUltimate*, € 6.824,21 referentes ao projeto *Multidepart*, € 23.993,12 referentes ao projeto *Shift2MaaS* e € 19.359,37 relativos ao projeto *Tangent*.

Foram atribuídos subsídios no montante de € 22.848,97 no âmbito dos apoios concedidos para assistência à família, por encerramento de estabelecimentos escolares decorrente da situação epidemiológica da COVID-19 (€ 36.410,91 em 2020). Foi ainda registado um subsídio de estágio atribuído pelo IEFP, no montante de € 6.356,07.

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

29 DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

Honorários faturados pelo Revisor Oficial de Contas:

Contratualmente o Revisor Oficial de Contas tem direito a faturar € 33.000,00 relacionados com a revisão legal das contas de 2021. Durante o ano de 2021 foram faturados € 27.500,00 referentes a 2020, e € 5.500 referentes a 2021.

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 2021 e 2020, as seguintes:

	2021	2020
Custo das Matérias Consumidas	2.242,36	-
Fornecimentos e serviços externos	61,48	19.206,34
Gastos com o Pessoal	588.996,72	548.818,89
Depreciações	114,60	114,56
	<u>591.415,16</u>	<u>568.139,79</u>

Houve, em média, onze trabalhadores afetos a tempo inteiro a estas estruturas em 2021 (dez em 2020).

30 GARANTIAS

Em 31 de dezembro de 2021 e 2020, as garantias bancárias prestadas a favor de terceiros ascendiam a € 26.688,38 (€ 10.688,38 em 2020), como segue:

	2021	2020
Garantias a favor dos tribunais	16.000,00	-
Garantias a favor de outras entidades	10.688,38	10.688,38
	<u>26.688,38</u>	<u>10.688,38</u>

31 ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

O exercício de 2021 foi profundamente impactado pela pandemia COVID-19, cujos efeitos na atividade da Empresa se sentiram ao longo de todo o ano. A manutenção do estado de emergência no 1.º trimestre de 2021 e as limitações decretadas até ao final do primeiro semestre condicionaram a taxa de crescimento da procura e da receita tarifária prevista para 2021. Em contrapartida, os apoios previstos pelo Governo foram mantidos ao nível do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART), tendo inclusive, sido reforçado em 2021, com a atribuição de verbas ao longo de todo o ano para promoção da

utilização do transporte público, no Orçamento de Estado, para os operadores que em função do nível de oferta realizado, registassem desequilíbrios operacionais.

O apoio financeiro extraordinário para minimizar os efeitos de uma situação excecional da pandemia, permitiu que a Carris dispusesse de um rendimento adicional para assegurar o equilíbrio financeiro da sua operação de serviço público. O apoio extraordinário associado à COVID-19 (PART variável), foi mantido para 2022, mantendo o apoio previsto no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, através da publicação do Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro de 2021.

Deste modo, a perda de rendimentos decorrente da redução da procura, embora se preveja uma evolução positiva ao longo do ano de 2022, continuará a ser compensada pelas verbas a disponibilizar pela TML, nos termos do referido Decreto-Lei n.º 104/2021, não se prevendo, à data, para o ano de 2022, alterações significativas aos apoios que integraram os rendimentos da CARRIS para 2021.

No quadro de incerteza que caracteriza a evolução de alguns dos mercados de bens e serviços, a CARRIS está a acompanhar de perto a evolução do mercado de matérias-primas, onde tem consumos importantes na sua atividade de transporte de passageiros, ao nível dos encargos, como sejam os combustíveis (diesel e gás natural) e a energia elétrica, tendo antecipado potenciais evoluções negativas desses produtos no seu Instrumento Previsional de Gestão (IPG) ao nível das respetivas rubricas de custos. Os contratos associados aos bens e serviços mais sensíveis à instabilidade dos mercados têm o seu período de duração assegurado em grande parte do ano de 2022, embora, sujeitos aos ajustamentos que decorrem dos termos e condições dos respetivos contratos.

O Conselho de Administração

Presidente:




Eng.º Tiago Alexandre Abranches
Teixeira Lopes Farias

Vice-presidentes:



Dr. José Realinho de Matos



Dr. António Manuel Domingues Pires

Vogais não
executivas:

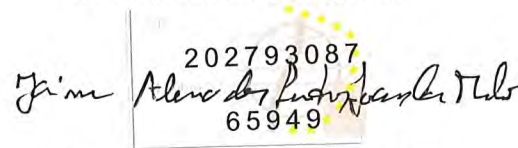


Dr.ª Francisca Leal da Silva Ramalhosa



Dr.ª Helena Maria Pereira Caria

O Contabilista Certificado



202793087
65949

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

CERTIFICAÇÃO LEGAL
DAS CONTAS

2021

Handwritten signatures and initials in blue ink, including the word "prefeito" written vertically.

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA (Carris ou Empresa), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 205 670 925 euros e um total de capital próprio de 114 544 448 euros, incluindo um resultado líquido de 11 546 404 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração de fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião com reservas

Na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro (municipalização da Empresa), foi assinada em 14 de novembro de 2017, entre o Município de Lisboa e a Carris, uma segunda alteração ao contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros. Em 20 de setembro de 2018, foi assinado pelos mesmos outorgantes um aditamento à referida segunda alteração ao contrato de concessão. A segunda alteração ao contrato de concessão, com as modificações introduzidas pelo referido aditamento (adiante designados conjuntamente por segunda alteração ao contrato de concessão com aditamento), foi objeto de parecer favorável da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e de visto por parte do Tribunal de Contas. A segunda alteração ao contrato de concessão com aditamento estabelece que o respetivo prazo, que se iniciou em 1 de fevereiro de 2017, termina em 31 de dezembro de 2023, com possibilidade de prorrogação por cinco anos. A segunda alteração ao contrato de concessão com aditamento evidencia ainda a universalidade dos bens afetos à concessão e os direitos e obrigações destinados à realização do interesse público, que integram o estabelecimento da concessão, sendo que *“os bens e direitos da propriedade ou titularidade da Concessionária revertem gratuitamente para o Concedente com o termo da Concessão, seja qual for o seu motivo. Excepcionalmente, ocorrendo a extinção da Concessão em razão do termo do seu prazo, o Concedente pagará à Concessionária, se existir, o valor líquido do imobilizado corpóreo e incorpóreo registado nas contas desta à data daquela extinção.”* Adicionalmente, a segunda alteração ao contrato de concessão com aditamento estabelece que a Carris possa, cumpridas determinadas condições, receber compensações anuais pelo cumprimento das obrigações de serviço público (COSP) calculadas de acordo com as regras ali estabelecidas. Conforme referido na nota 4.10 do anexo às demonstrações financeiras, a Carris elaborará, nos termos contratuais, os cálculos relativamente ao valor da COSP de 2021, sequencialmente à aprovação das contas. A Carris, tendo em conta as incertezas quanto à interpretação das variáveis contidas no cálculo da COSP, reconhecerá o rédito da COSP relativa a 2021 num período após a validação pelo concedente dos referidos cálculos, permanecendo o valor do respetivo adiantamento em contas de terceiros (nota 16 do anexo). Desta forma, a Carris reconheceu como rédito do exercício de 2021 o valor da COSP correspondente a 2020, na sua componente não tarifária acrescido da componente tarifária do próprio exercício de 2021 (notas 4.10, 20 e 28 do

anexo). As demonstrações financeiras não evidenciam alterações de mensuração, reconhecimento, apresentação e divulgação dos bens afetos à concessão e dos direitos e obrigações destinados à realização do interesse público, que integram o estabelecimento da concessão, bem como outros efeitos decorrentes da referida segunda alteração ao contrato de concessão com aditamento, cujos impactos nas demonstrações financeiras da Carris não estão integralmente quantificados. Estas situações constituem limitações ao âmbito e profundidade do nosso trabalho.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Carris nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

Ênfases

As demonstrações financeiras mencionadas no primeiro parágrafo da secção “Opinião com reservas” referem-se apenas à atividade da Empresa a nível individual e foram preparadas para aprovação e publicação nos termos da legislação em vigor, conforme evidenciado na nota 1 do anexo às demonstrações financeiras. Nas presentes demonstrações financeiras, as participações financeiras em subsidiárias e associadas são registadas pelo método da equivalência patrimonial, conforme referido na nota 4.6 do anexo.

Conforme referido no relatório de gestão e na nota 31 do anexo às demonstrações financeiras, o exercício de 2021 foi profundamente impactado pela Pandemia Covid-19, cujos efeitos na atividade da Empresa se sentiram ao longo de todo o ano. A manutenção do Estado de Emergência no primeiro trimestre de 2021 e as limitações decretadas até ao final do primeiro semestre condicionaram a taxa de crescimento da procura e da receita tarifária prevista para 2021. Em contrapartida, os apoios previstos pelo Governo foram mantidos ao nível do Programa de Apoio à Redução do tarifário dos Transportes Públicos (PART), tendo inclusive, sido reforçado em 2021, com a atribuição, no Orçamento de Estado, de verbas ao longo de todo o ano para a promoção da utilização do transporte público aos operadores que, em função do nível de oferta realizado, registassem desequilíbrios operacionais. O apoio financeiro extraordinário para minimizar os efeitos da situação excecional de Pandemia, permitiu que a Carris dispusesse de um rendimento adicional para assegurar o equilíbrio financeiro da sua operação de serviço público. O apoio extraordinário associado à Covid-19 (PART variável), foi mantido para 2022, mantendo o apoio previsto no Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, através da publicação do Decreto-Lei n.º 104/2021, de 27 de novembro. Deste modo, a perda de rendimentos decorrente da redução da procura, embora se preveja uma evolução positiva ao longo do ano de 2022, continuará a ser compensada pelas verbas a disponibilizar pela Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML) nos termos do referido Decreto-Lei n.º 104/2001, de 27 de novembro, não se prevendo, à data, para o ano de 2022, alterações significativas aos apoios que integraram os rendimentos da Carris para 2021. Adicionalmente, tendo em conta o atual quadro de incerteza que caracteriza a evolução de alguns dos mercados de bens e serviços, a Carris está a acompanhar de perto a evolução do mercado de matérias-primas onde tem consumos importantes na sua atividade de transporte de passageiros como sejam os combustíveis (diesel e gás natural) e a energia elétrica, tendo antecipado potenciais evoluções negativas desses produtos no seu Instrumento Previsional de Gestão (IPG) ao nível das respetivas rubricas de custos. Os contratos associados aos bens e

serviços mais sensíveis à instabilidade dos mercados têm o seu período de duração assegurado em grande parte do ano de 2022, embora sujeitos a ajustamentos que decorrem dos termos e condições dos respetivos contratos.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias.

Para além das matérias mencionadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, considerámos as seguintes matérias relevantes:

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da resposta de auditoria
Mensuração das responsabilidades por benefícios pós-emprego	
<p>As responsabilidades por benefícios pós-emprego revestem-se de grande complexidade técnica, tendo em consideração que: a respetiva mensuração envolve cálculos (atuariais e financeiros) complexos; requer o uso de especialistas; e incorpora um elevado grau de julgamento por parte do órgão de gestão.</p> <p>As divulgações relacionadas com esta matéria constam das notas 4.14, 19 e 22 do anexo às demonstrações financeiras.</p>	<p>A resposta de auditoria envolveu, em síntese, a realização dos seguintes procedimentos:</p> <p>Compreensão e análise crítica dos pressupostos técnicos e financeiros utilizados na mensuração;</p> <p>Indagações junto do órgão de gestão quanto à consistência e validade técnica dos pressupostos e estimativas e quanto à documentação que suporta os pressupostos;</p> <p>Verificação detalhada dos pressupostos e dos cálculos dos especialistas externos;</p> <p>Conferência detalhada das divulgações efetuadas nas demonstrações financeiras.</p>
Reconhecimento das prestações de serviços e dos subsídios à exploração	
<p>As Vendas e Prestação de serviços no montante de 77 867 624 euros (31dez2020: 76 210 327 euros) e os Subsídios à exploração no montante de 75 195 838 euros (31dez2020: 49 930 569 euros) incluem, conforme se refere na nota 4.10 do anexo às demonstrações financeiras, o reconhecimento da receita da Carris em cada ano e encontram-se dependente de diversos fatores exógenos, nomeadamente no que se refere a:</p> <p>(i) leis e regulamentos diversos; (ii) dotações inscritas na Lei do Orçamento; (iii) repartições de receita comunicadas por diversos operadores de transporte; e (iv) compensação de obrigação de serviço público (COSP) de transporte no âmbito do Contrato de Concessão, dependente de aprovação por parte do Concedente. Deste modo, existe o</p>	<p>A resposta de auditoria envolveu, em síntese, a realização dos seguintes procedimentos:</p> <p>Levantamento e análise dos controlos relevantes identificados no ciclo da receita da Carris;</p> <p>Teste à operacionalidade dos controlos relacionados com a integração da receita na contabilidade;</p> <p>Reuniões com a TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa;</p> <p>Leitura e análise do relatório auditoria de conformidade ao sistema intermodal de Lisboa, elaborado pela Inspeção-Geral de Finanças (IGF), enquanto autoridade de auditoria;</p>

<p>risco da receita ser incorretamente registada, considerando nomeadamente a dependência de fatores que não controla, nomeadamente as receitas comunicadas por outros operadores de transporte para efeitos dos cálculos de subsídios adicionais, dotações da Lei do Orçamento de Estado para atribuições de subsídios associados à Pandemia da Covid-19 e aprovação da compensação de obrigação de serviço público (COSP) por parte do concedente (Câmara Municipal de Lisboa). As divulgações relacionadas com esta matéria constam das notas 4.10, 20 e 28 do anexas às presentes demonstrações financeiras.</p>	<p>Análise dos pressupostos considerados no reconhecimento das especializações efetuadas;</p> <p>Validação do reconhecimento dos subsídios com os respetivos recebimentos e tendo em consideração os ofícios da Autoridade Metropolitana de Lisboa (AML);</p> <p>Validação do reconhecimento da receita de compensação de obrigação de serviço público (COSP), com o Relatório aprovado por parte do concedente (Câmara Municipal de Lisboa);</p> <p>Conferência detalhada das divulgações efetuadas nas demonstrações financeiras.</p>
--	---

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- (i) preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Carris de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;
- (ii) elaboração do relatório de gestão, incluindo o relatório de governo societário, nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- (iii) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro;
- (iv) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- (v) avaliação da capacidade da Carris de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Carris.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- (i) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que

respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

- (ii) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Carris;
- (iii) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- (iv) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Carris para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Carris descontinue as suas atividades;
- (v) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- (vi) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- (vii) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- (viii) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas na secção “Bases para a opinião com reservas” do Relatório sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras

auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Empresa, não identificámos incorreções materiais.

Sobre a demonstração não financeira

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 6, do Código das Sociedades Comerciais, informamos que a Empresa preparou um relatório separado do relatório de gestão que inclui a demonstração não financeira, conforme previsto no artigo 66.º-B do Código das Sociedades Comerciais, tendo o mesmo sido divulgado juntamente com o relatório de gestão.

Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

- Fomos eleitos revisores oficiais de contas da Carris pela primeira vez na assembleia geral realizada em 10 de novembro de 2020 para um mandato compreendido entre 2019 e 2021.
- O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISA mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.
- Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao órgão de fiscalização da Carris em 7 de abril de 2022.
- Declaramos que não prestámos quaisquer serviços distintos da auditoria proibidos nos termos do artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho e que mantivemos a nossa independência face à Carris durante a realização da revisão legal de contas.
- Informamos que, para além da revisão legal de contas, não prestámos à Carris quaisquer outros serviços.

Lisboa, 7 de abril de 2022



Rui Carlos Lourenço Helena,
(ROC n.º 923, inscrito na CMVM sob o n.º 2016054)
em representação de BDO & Associados - SROC