

RELATÓRIO E CONTAS 2001



Elisio António de S. Viçoso

RELATÓRIO E CONTAS 2001

ÍNDICE

Órgãos Sociais

Relatório de Gestão

1. Enquadramento Global da Actividade da Carris	9
2. Serviço Prestado	22
3. Recursos Humanos	28
4. Recursos Materiais e Tecnologias	32
5. Recursos Financeiros	37
6. Resultados Económicos	39
7. Evolução Prevista	46
8. Proposta de Aplicação de Resultados	47
9. Considerações Finais	47
Anexo ao Relatório de Gestão	48

Contas do Exercício	49
---------------------	----

Relatório e Parecer da Sociedade de Revisores Oficiais de Contas	69
--	----

Certificação Legal das Contas	73
-------------------------------	----



ÓRGÃOS SOCIAIS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

<i>Vice Presidente</i>	Luciano Ramos Matias
<i>Secretário</i>	Manuel Antunes Vicente

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

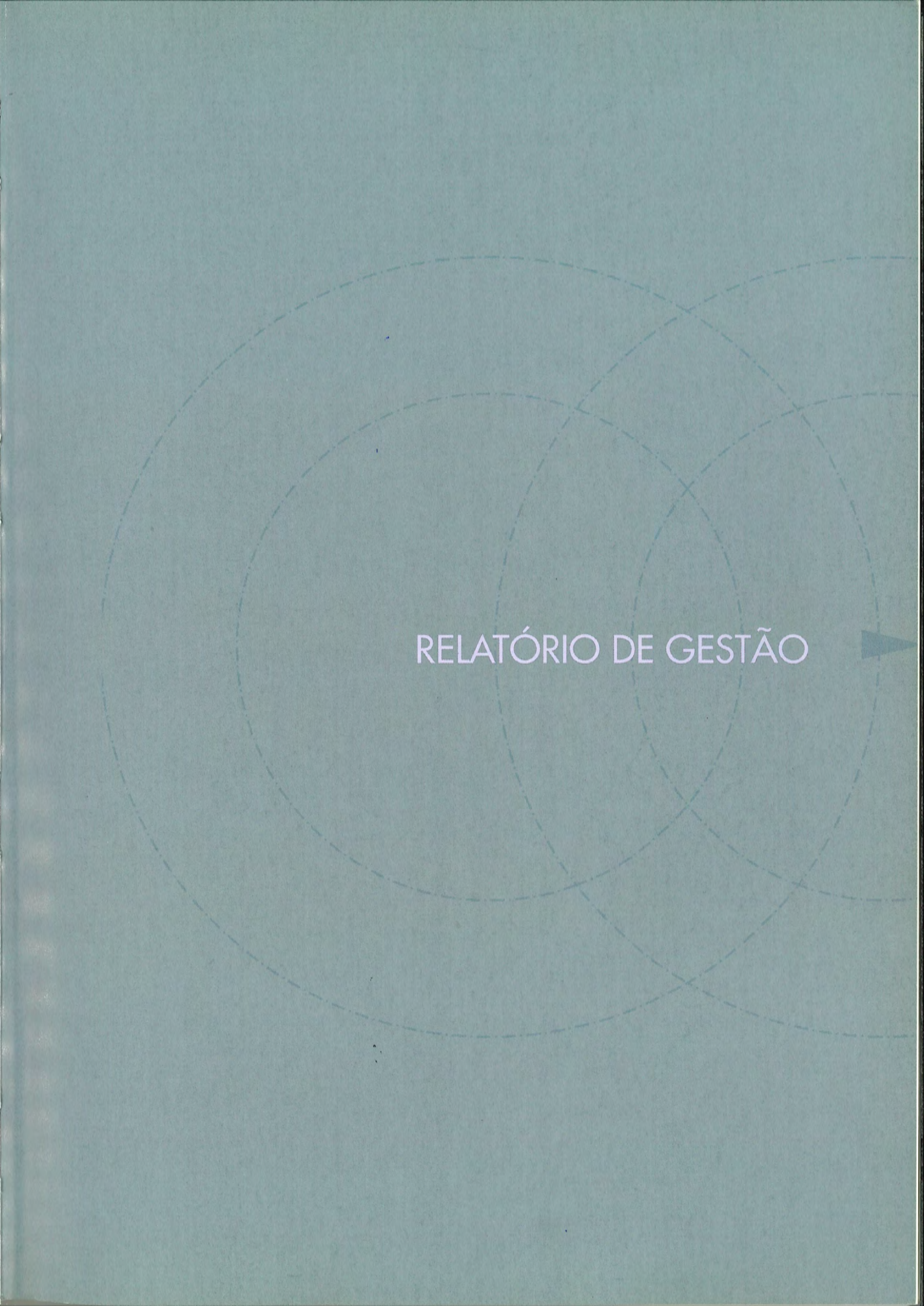
<i>Presidente</i>	Helder Jacinto de Oliveira
<i>Vogais</i>	Alfredo Jorge Cristovão Carvalho
	João Francisco dos Reis Simões
	Maria Adelina Pinto Dias Rocha
	António de Carvalho Santos e Silva

SOCIEDADE DE REVISORES OFICIAIS DE CONTAS

RRR - Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues
& Silvério Rodrigues, SROC nº 88 representada
pelo sócio Leontino Raimundo Aleixo - ROC nº 98

DIRECÇÕES, OUTROS ÓRGÃOS DE 1ª LINHA E GABINETES

<i>Direcção Técnica e de Aprovisionamento</i>	António Augusto Inácio Parente
<i>Direcção Comercial e de Estudos de Mercado</i>	António Carlos Pinheiro Quaresma
<i>Direcção de Coordenação de Operações</i>	Élio de Jesus Morais Serra
<i>Direcção Financeira</i>	Luís Alberto Caetano Trindade
<i>Direcção de Manutenção</i>	José António Freire da Fonseca
<i>Direcção de Pessoal</i>	Pedro Licínio Brandão Martins Pereira
<i>Coordenador das Estações</i>	Vitor Manuel Gonçalves
<i>Gabinete de Secretariado Geral</i>	Luís Miguel Vale do Couto
<i>Gabinete de Contencioso</i>	Manuel Antunes Vicente
<i>Gabinete de Controlo Interno e Auditoria</i>	Carlos Raúl da Silva Sousa Bentes
<i>Gabinete de Informática</i>	Carlos M. Vasconcelos Figueiredo
<i>Gabinete de Qualidade, Segurança e Ambiente</i>	José M. Matos Penaforte

The background of the page features a series of overlapping circles in a light teal color, creating a subtle geometric pattern. On the right side, there is a small, solid teal triangle pointing towards the center.

RELATÓRIO DE GESTÃO



ENQUADRAMENTO GLOBAL DA ACTIVIDADE DA CARRIS

1.1 OPÇÕES ESTRATÉGICAS

Recorda-se, uma vez mais, que no início do mandato do Conselho de Administração que tomou posse em Fevereiro de 1997 foi fixado, por iniciativa própria, como objectivo de curto prazo do órgão gestor da Empresa, apresentar, ainda nesse ano, à Tutela e à Câmara Municipal de Lisboa uma proposta de contrato-programa através do qual se pretendia:

- Clarificar as relações financeiras e de outra natureza entre a Administração Central, a Câmara Municipal de Lisboa e a CARRIS;

- Criar condições de enquadramento institucional e ao nível da Empresa para que fosse possível concretizar, dentro de um prazo razoável, o equilíbrio económico e financeiro com base num esforço inicial de reestruturação no âmbito financeiro, na racionalização progressiva dos custos de exploração, designadamente, no domínio dos custos com o pessoal e na adequada actualização tarifária;

- Prever a atribuição de indemnizações compensatórias correctas que tivessem em conta as obrigações de serviço público assumidas pela Companhia perante o Estado e o Município, as quais seriam sempre influenciadas pela evolução concreta da Empresa ao longo dos últimos anos.

Após discussão interna envolvendo os principais quadros da Companhia, o Conselho de Administração acabou por eleger, no âmbito de uma visão que balizasse a actividade da Empresa no futuro, cinco objectivos estratégicos assim definidos:

- Contribuição activa, em ligação com o Governo, as Câmaras e os outros operadores, para o desenvolvimento e concretização de uma visão integrada do Sistema Multimodal de Transportes da Área Metropolitana de Lisboa;

- Redução gradual do desequilíbrio económico-financeiro da Empresa através do acréscimo de passageiros transportados, de aumentos reais de tarifas, da contenção/redução programada de custos e da adopção de medidas de reestruturação financeira;



- Melhoria acentuada da qualidade de serviço a prestar com base na renovação da frota, na resposta dinâmica às solicitações da procura, no acréscimo de informação a fornecer aos clientes e na garantia da regularidade;

- Desenvolvimento da imagem associada ao factor qualidade com vista a atrair clientes de todos os estratos sociais;

- Redução ou eliminação de todas as actividades não directamente ligadas à actividade específica da Empresa com recurso, sempre que técnica e economicamente aconselhável, ao fornecimento exterior à Companhia.

Para concretizar os objectivos estratégicos enunciados, dos quais, os últimos dois se consideram corolários dos três primeiros, foram fixadas metas quanto:

- À quantidade e qualidade de serviço a oferecer e número potencial de passageiros a transportar;

- Aos investimentos a realizar;

- À redução programada de custos a concretizar.

Como pressuposto de realização destes objectivos admitiram-se valores percentuais previsionais relativamente às seguintes variáveis:

- Taxas de inflação anuais;
- Acréscimos da tabela salarial;
- Redução de efectivos;
- Evolução do tarifário em termos reais;
- Aumentos da velocidade comercial.

A proposta de contrato-programa fundada nos referidos objectivos e pressuposto foi entregue formalmente na Secretaria de Estado dos Transportes.

Por razões que têm a ver, designadamente, com constrangimentos de carácter orçamental não foi possível criar condições para que a referida proposta, ou uma outra alternativa, pudesse ser discutida, aprovada e assinada.

Na ausência destes elementos decisivos para a sua eficácia entendeu o Conselho de Administração tomar a proposta em causa como fio condutor das políticas a seguir pela Empresa em particular das que se inserem no domínio da sua acção e responsabilidade próprias.

A evolução, entretanto ocorrida, quer no seio da Empresa, quer na sua envolvente, pode ser julgada à luz dos objectivos fixados no referido documento.

Sinteticamente poder-se-á afirmar, a este propósito, o seguinte:

- Quanto ao primeiro objectivo estratégico e em face da inexistência na Área Metropolitana de Lisboa de um organismo institucional vocacionado, designadamente, para o planeamento e coordenação da actuação dos diversos modos de transporte (fala-se naturalmente da tão citada Autoridade Metropolitana de Transportes) foi apenas possível à Empresa, em articulação com os organismos da Tutela, a Câmara Municipal de Lisboa e os demais operadores:

- Participar em acções que tiveram em vista melhorar o equipamento e funcionamento de alguns interfaces decisivos para a boa articulação do Sistema;
- Estabelecer acordos com outros operadores visando uma melhor integração do serviço e do tarifário. Destaca-se, neste ponto, o estabelecimento de um protocolo de entendimento e cooperação com o Metropolitano de Lisboa, que fixa um programa de trabalhos de que já se puderam recolher os primeiros benefícios para as partes envolvidas e para os clientes das Empresas;
- Promover, ainda que com modéstia de meios, o serviço prestado pelo conjunto de operadores, o

qual, tendo melhorado significativamente nos últimos anos, não é apercebido, nas suas características correntes, por uma grande parte dos seus utilizadores actuais e potenciais.

- Relativamente ao segundo objectivo estratégico a sua prossecução está dependente da verificação, ao menos parcial, do comportamento positivo de, pelo menos, quatro objectivos instrumentais:

- Acréscimo de passageiros transportados;
- Aumento real das tarifas;
- Contenção e redução programada de custos;
- Medidas objectivas de reestruturação financeira.

Na prática o que se verificou quanto a estes objectivos foi o seguinte:

- O número de passageiros face à explosão e utilização quase sem regras do transporte individual, à redução da população da Cidade de Lisboa (a cujo perímetro está confinada a actividade da CARRIS) e à adopção de uma lógica de rede por parte do Metropolitano de Lisboa, decresceu significativamente a partir de 1999, depois de um curto período de crescimento e estagnação em 1997 e 1998;

- O tarifário foi sempre ajustado, pelas entidades competentes, abaixo do valor dos índices de inflação, com a possível excepção do ano de 2000 em que foi tomado em conta o aumento excepcional do preço dos combustíveis que teve lugar nesse ano;

- A contenção e redução programada de custos verificou-se na generalidade das rubricas com excepção dos custos com o pessoal. Nesta área, apesar da diminuição de cerca de 850 Trabalhadores num período de quatro anos e meio não foi possível evitar totalmente o efeito dos aumentos salariais que tiveram lugar nos últimos anos, num quadro político-sindical muito difícil, com a excepção do ano 2000, da redução do horário de trabalho que teve lugar em 1997, do acréscimo dos encargos com os complementos de pensões de reforma e sobrevivência;

- As medidas de reestruturação financeira encetadas em 1997 e 1998 com um esforço financeiro do Estado, insuficiente, mas bastante significativo, não tiveram continuidade nos anos seguintes e a sua ausência repercutiu-se hoje não apenas no desequilíbrio estrutural do balanço da Empresa mas também no

peso elevado que os encargos financeiros reassumem na conta de exploração.

Quanto ao terceiro objectivo estratégico enunciado – qualidade do serviço prestado – depende, como os demais, de factores internos e externos à Empresa. Relativamente aos primeiros poder-se-á dizer que:

- Apesar de algumas actuações coordenadas com a Câmara Municipal de Lisboa, assistiu-se a uma continuada degradação das condições de circulação à superfície, pese, embora, a melhoria das infraestruturas (novas vias, novos viadutos e túneis, melhores pisos, mais lugares para estacionamento do TI);

- Tal degradação teve a ver, como já foi anteriormente referido, com a explosão e utilização descontrolada do transporte individual não apenas nas deslocações no interior da Cidade mas, em particular, nas deslocações entre a Cidade e a periferia, com origem dominante nesta.

Em face da desactualização de alguns dos dados sobre que repousava a primeira proposta do contrato-programa e melhor conhecimento de variáveis estratégicas da Empresa (conhecimento obtido através da análise da realidade empresarial e do recurso a acções de “benchmarking”) foi decidido no ano de 2000:

- Realizar uma nova e específica reflexão estratégica sobre a Empresa e o seu enquadramento actual e futuro, em termos de médio prazo;

- Elaborar, a partir dessa reflexão uma nova proposta de contrato-programa cujos objectivos estratégicos não diferem substancialmente dos que foram eleitos na proposta apresentada em 1997.

Esta proposta foi entregue à Secretaria de Estado dos Transportes em Fevereiro de 2001.

Por a sua elaboração e apresentação ser relativamente recente, a política seguida pelo Conselho de Administração no último ano se ter apoiado nas linhas mestras do documento e se considerar que este constitui uma das alternativas aceitáveis a ser tomada em conta para a definição do futuro da Empresa, julga-se oportuno tecer sobre tal proposta algumas observações que resultam, parcialmente, das notas introdutórias que se entendeu fazer na apresentação.

Assim, repete-se, que o ambiente político, institucional, técnico, económico e financeiro é agora e natural-

mente algo diferente do que se poderia prever em 1997. Nomeadamente a admissão de que seria possível conter a transferência de passageiros do transporte público para o transporte individual. Como se sabe agora, devido à ocorrência de fenómenos que, embora previsíveis, não se admitia virem a assumir uma dimensão tão expressiva, a referida transferência teve lugar pondo inclusivamente em causa a rentabilidade social dos avultados investimentos em infraestruturas e meios de transporte público que tiveram lugar nos últimos anos na Área Metropolitana de Lisboa.

Embora uma parte do movimento de transferência a que se assistiu possa considerar-se como praticamente irreversível julga-se que existem boas razões para admitir que o esforço de investimento que foi feito não terá sido em vão e que os desafios do futuro vão impor a realização de esforços adicionais em investimento físico e incorpóreo (designadamente organização empresarial e institucional) que tenda a beneficiar o transporte público. De facto:

- Todos os estudos existentes e as opiniões mais qualificadas continuam a considerar que a oferta de transporte público, em articulação adequada com o transporte individual, é a única forma de responder aos desafios que, nos domínios do ambiente, da acessibilidade e da mobilidade e da coesão social, se colocam nas áreas metropolitanas dos grandes aglomerados urbanos, de que Lisboa é um exemplo expressivo, quer a nível do País, quer a nível europeu;

- Os mesmos estudos e opiniões revelam, ainda, que o agravamento das condições ambientais e de acessibilidade nessas áreas e a atenção cada vez maior que vem sendo dada aos custos externos dos diversos modos de transporte apontam claramente para que, no futuro e na ausência de uma rotura total no paradigma urbano que vem sendo seguido generalizadamente, sejam reforçadas social e politicamente as opções colectivas a favor do transporte público.

Sendo certo que estas opiniões merecem, no âmbito dos especialistas e da opinião pública mais esclarecida, um razoável consenso, não se pode deixar de ter em conta novos factores que vão condicionar fortemente as soluções concretas que hão-de vir a ser adoptadas futuramente. Tais factores têm a ver com:

* A discussão doutrinária em torno do papel do Estado na economia e as opções que se perfilam quanto ao regulamento que respeita ao sector do transporte público e que vem sendo analisado, designadamente, no âmbito da Comissão e do Parlamento Europeu. Este regulamento, cuja discussão a CARRIS vem acompanhando de muito perto no âmbito do Grupo de Trabalho das Grandes Metrópoles⁹ aponta para o surgimento de um quadro institucional em que a Companhia deve estar preparada para fazer face, dentro de um prazo razoável, a um ambiente de “concorrência controlada”;

* As cada vez mais evidentes limitações orçamentais devem ser ponderadas no âmbito do novo quadro institucional que decorrer da aprovação e aplicação daquele regulamento. Tal quadro e tais limitações vão exigir cada vez mais rigor na gestão dos “déficits” antes de indemnizações compensatórias e o recurso a novas fontes de financiamento do serviço público, o qual terá sempre por base a contratualização deste serviço entre as empresas prestadoras e as autoridades públicas a quem esteja ou venha a ser atribuída tal função.

Embora se optasse na elaboração da nova proposta de contrato-programa pela manutenção dos objectivos estratégicos, não se pode deixar de ter em conta os sinais enviados pelo mercado no que respeita a evolução negativa do número de passageiros transportados pela Empresa ao longo dos últimos anos e, igualmente, a evolução dos factores que estarão na base desse decréscimo e que já anteriormente foram citados.

Tem-se a consciência de que a ponderação da evolução desta variável – número de passageiros a transportar – envolve grandes dificuldades no planeamento da rede e do serviço a prestar, uma vez que, por um lado, estão presentes no terreno interesses que fazem, a cada momento, forte pressão no sentido de, simultaneamente, ser prestado melhor serviço (em termos de frequência, regularidade, pontualidade, horas de prestação, zonas servidas) em contrapartida de preços cada vez mais desajustados com o custo de produção e, por outro, se sabe que descendo abaixo de limiares mínimos de serviço prestado em áreas urbanas, este passa praticamente a ser ignorado pelos utentes actuais e potenciais.

Tomando em conta estas dificuldades, depois da análise pormenorizada dos factores que, em graus diversos, influenciam esta variável, entendeu-se fixar três cenários alternativos de evolução futura tendo por base um cenário de referência ao qual, naturalmente, foi atribuída uma mais elevada probabilidade de verificação uma vez que, embora desejáveis, não se prevê, a curto prazo, a ocorrência de roturas positivas, na evolução daqueles factores. Cita-se como exemplo de uma ocorrência positiva a institucionalização, na Área Metropolitana de Lisboa, de uma Autoridade Metropolitana, com amplos poderes de planeamento e controlo, aceite consensualmente pelos Municípios da Área, a qual, exercendo eficazmente a sua função poderia vir a determinar (como, por exemplo, determinou em Madrid, numa solução do tipo da que se defende), um crescimento significativo de passageiros na rede de transportes públicos urbanos.

Anota-se, ainda, a propósito da segunda proposta de contrato-programa apresentada, o seguinte:

* Tendo em conta a experiência própria e a que foi colhida no âmbito da participação no Grupo de Trabalho das Grandes Metrópoles foi introduzido na proposta o conceito de custos históricos, os quais têm a sua raiz nas condições de funcionamento em que a Empresa fez o seu percurso ao longo dos muitos anos que leva de existência. Estão neste caso:

- Os custos com a rescisão de contrato por mútuo acordo com Trabalhadores excedentários, cujo conceito varia em função da introdução de novas tecnologias, de maior rigor introduzido na gestão e do decréscimo, embora limitado, do serviço prestado;
- Os custos adicionais que derivam de existir na CARRIS uma regalia pouco comum na generalidade das empresas portuguesas: os complementos de reforma e sobrevivência;
- Os custos inerentes ao desequilíbrio financeiro existente.

* Acrescem a estes custos, ainda, os serviços especiais prestados pela Empresa e que não têm sido suficientemente ponderados nas decisões em que o Estado atribui à CARRIS diversos tipos de apoio financeiro. Estão neste caso:

- Os custos adicionais que a Empresa suporta para manter na Cidade o modo eléctrico histórico, justifi-

⁹ Constituído pelos operadores públicos de Atenas, Barcelona, Budapeste, Bruxelas, Lisboa, Londres, Paris, Roma, Rotterdam e Viena.

cável por razões de carácter cultural, turístico e ambiental;

- Os custos envolvidos no apoio ao transporte de crianças, de deficientes, de pessoas de idade superior a 65 anos, reformados e pensionistas.

No conjunto, os custos que ficam citados, correspondem actualmente a cerca de 40 a 45 % do “déficit” anual da Empresa.

Dito o que está dito, embora de uma forma sintética, sobre as duas propostas sucessivas de contrato-programa parece oportuno sublinhar, uma vez mais, dois factores de rigidez com que a gestão da Empresa se defronta no exercício das suas funções:

- A rigidez dos custos com o pessoal os quais representam cerca de 68% dos custos totais da Empresa e que são, assim, variável estratégica na determinação do “déficit” de exploração;

- A rigidez da rede e do serviço prestado em face das exigências de carácter político impostas por decisões ou outras forças de pressão presentes no terreno, as quais, diga-se, não suportam directamente os custos que as suas decisões ou pressões, reflectem na conta de exploração da Empresa.

Julga-se, ainda, importante acrescentar algumas notas sobre as soluções de transporte público urbano que são comumente adoptadas na Europa e, em particular, nas Empresas com as quais, no âmbito do Grupo de Trabalho já anteriormente citado, a CARRIS vem cooperando regularmente:

- A generalidade destas Empresas regista “déficits” de exploração sistemáticos que oscilam entre cerca de 35% e 75% dos custos de exploração;

- Os “déficits” das referidas Empresas são cobertos por subsídios/indemnizações compensatórias cuja responsabilidade é normalmente assumida, em simultâneo, pelo Estado Central, pela Região e pela Autarquia;

- Os montantes dos subsídios são determinados por políticas que têm em conta os custos externos do transporte individual (em termos de ambiente, mobilidade e sinistralidade) e a necessidade de assegurar a prestação de um serviço a preços sociais a uma parcela de população que não tem possibilidades económicas para aceder sistematicamente ao transporte individual;

- Em alguns casos, como é o caso francês, é lançado sobre as empresas um imposto específico para fazer face ao financiamento parcial do transporte público urbano (versement de transport);

- Os subsídios/indemnizações compensatórias são normalmente outorgados com base em contrato estabelecido entre a autoridade pública competente e o operador que, por razões históricas ou com base em concurso público aberto ou limitado, tem a seu cargo a prestação do serviço nas condições previstas no respectivo instrumento contratual. Anota-se que, de acordo com os textos relativos à alteração da regulamentação comunitária sobre obrigações de serviço público que se encontra neste momento em processo de aprovação pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, o termo dos contratos em causa dentro do período de transição poderá vir a determinar a antecipação do final do referido período transitório e, conseqüentemente, a abertura de concursos públicos modelados dentro do espírito que enforma os referidos textos cujo modelo tem sido denominado de “concorrência controlada”.

Parece ainda importante sublinhar, ao contrário do que por vezes é afirmado publicamente e normalmente em contexto de reivindicação social, que os preços dos transportes públicos em Portugal (designadamente, em Lisboa e no caso da CARRIS) são dos mais baixos da Europa Comunitária (porventura os mais baixos).

De facto, em 2000, um estudo promovido pela União de Bancos Suíços, colocava o preço médio do transporte público em Lisboa cerca de 30% a 40% abaixo da segunda capital europeia onde aquele preço era considerado mais baixo – Atenas.

Entretanto os estudos efectuados na CARRIS, tomando em conta o poder de compra interno das respectivas moedas, comparavam as receitas por passageiro entre esta Empresa e outras empresas do mesmo sector de diversas capitais europeias do seguinte modo:

CIDADES	PTE (1998)
Paris	74\$30
Barcelona	68\$80
Bruxelas	54\$90
Madrid	54\$10
Lisboa (Carris)	36\$20

1.2 PROJECTOS INSERIDOS NA ESTRATÉGIA DEFINIDA PELA EMPRESA

Para além de conduzir com o Governo e as Câmaras, designadamente a Câmara Municipal de Lisboa e os demais operadores um conjunto alargado de contactos, negociações e acções específicas que tiveram por objectivo promover o transporte público com base nas vantagens inequívocas que a opção pelo mesmo representa para a Comunidade, a Empresa, como é natural, analisou, avaliou, programou e concretizou no âmbito que lhe é próprio vários projectos de natureza variada de cuja evolução se tem dado nota ao longo dos últimos Relatórios e Contas anuais. Destacamos, por se afigurarem de importância decisiva para o futuro, alguns desses projectos:

- Aquisição, ao longo dos últimos 5 anos, de 30 autocarros articulados e 204 autocarros "standard". Destes, destaca-se, a entrada em exploração no último ano de vinte autocarros a gás natural;
- A introdução na Empresa de novas plataformas informáticas com reflexo positivo em praticamente todas as áreas da Empresa. Sublinham-se, neste âmbito o SAP, a Intranet, a Internet e o GIST. Anota-se que esta última plataforma, desenvolvida no âmbito da colaboração entre a Universidade e as Empresas, permitiu, por um lado, avançar de forma muito substancial no tempo e no modo de produzir horários e escalas e, por outro, criar, em Portugal uma ferramenta informática poderosa capaz de, se adequadamente promovida, enfrentar o desafio dos mercados internacionais;
- Instalação de informação mais pormenorizada e sistematicamente actualizada na generalidade das cerca de 2050 paragens da Empresa a qual é orientada no sentido de esolarcer os clientes actuais e potenciais acerca da natureza do serviço que se encontra disponível, não apenas em cada uma das paragens mas em toda a rede explorada pela Empresa;
- Arranque do novo Sistema de Ajuda à Exploração e Informação dos Passageiros (SAE-IP) sistema que, recorrendo à tecnologia TETRA e à plataforma GPS permite, designadamente, gerir a frota no terreno em termos inovadores e mais eficazes, prestar informação em tempo real aos passageiros que se encontram nas



paragens em que é disponibilizado esse serviço e introduzir segurança a bordo dos veículos através da ligação permanente às autoridades policiais. Sublinha-se que o sistema em causa, que localiza em tempo real o veículo em que está instalado, beneficia, neste momento, 116 autocarros e 20 paragens, estará disponível em Junho de 2002 em 426 veículos e 47 paragens e equipará toda a frota da Empresa até ao final do primeiro semestre de 2003, momento em que 197 paragens usufruirão da informação sobre o tempo de espera relativamente à chegada do próximo autocarro ou eléctrico. Deve notar-se que se espera, ainda em 2003, dispor de toda esta informação, em tempo real, na Internet;

- Avanço, depois de algumas hesitações que parecem estar ultrapassadas, do projecto AMMOS. Este projecto que é conduzido paritariamente com outros operadores do sistema de transportes e outras entidades que com este sistema mantêm uma estreita relação permite, quer através da Internet, quer através de postos fixos, disponibilizar informação rigorosa e pormenorizada quanto ao desenho das redes de transporte multimodais (v.g. CARRIS e Metropolitano de Lisboa, numa primeira fase) e ao modo e condições da respectiva utilização;

- Lançamento do concurso público para, em articulação com outros operadores, viabilizar o projecto multimodal de bilhética electrónica do qual se esperam, designadamente, uma acrescida facilidade de acesso a

1.3 EVOLUÇÃO DOS SERVIÇOS PRESTADOS

bordo dos veículos por parte dos nossos clientes, uma rigorosa distribuição de receita dos passes combinados e dos passes intermodais emitidos pelos operadores e uma informação de grande qualidade quanto ao modo de utilização do sistema de transportes por parte dos seus clientes. Esta informação é decisiva para suportar as decisões dos operadores no ajustamento permanente da oferta à procura. Espera-se que, ainda no primeiro trimestre de 2002, estejam criadas as condições técnicas, administrativas e financeiras que permitam adjudicar o projecto, facilitando assim a sua integração harmoniosa com idêntico projecto que, a partir da actuação centrada na OTLIS, está a correr seus trâmites no Metropolitano de Lisboa. Espera-se, igualmente, que, os passos que agora estão a ser dados por estes dois operadores, possam, a breve trecho, e sempre sob o impulso coordenador daquele ACE, ser articulados com os demais operadores da Área Metropolitana de Lisboa;

- Início do processo de instalação da video vigilância a bordo dos nossos veículos com vista a incrementar as condições de segurança dos nossos passageiros e dos nossos tripulantes.

Dos projectos que ficam enunciados anota-se que a sua maioria têm a ver com a aplicação generalizada na Empresa de novas tecnologias de informação que se traduz numa aposta estratégica que já está a operar uma revolução silenciosa na forma de gerir a CARRIS e nas condições de prestação do respectivo serviço. Realça-se que, para além de se traduzir numa decisão de carácter estratégico, houve a grande preocupação, desde o início do processo de renovação em curso, de assegurar a compatibilidade e integração de todos os sub-sistemas de modo a, no futuro, potenciar as capacidades individuais de cada um.

Lamenta-se, entretanto, que as evidentes limitações financeiras que afectam a CARRIS não tenham permitido que se fosse mais longe na renovação da frota. As medidas em curso de concretização poderão, ainda que parcialmente, circunscrever os inconvenientes de curto prazo que aquelas limitações inevitavelmente acarretarão.

Como é referido, seguindo uma tendência que se revela negativa para a sustentabilidade da Área Metropolitana de Lisboa, os transportes públicos da Área têm vindo a perder passageiros. As razões explicativas para a verificação dessa tendência já foram anteriormente aforadas e, no caso da CARRIS, podemos atribuir tal tendência à quebra de população da Cidade de Lisboa, à explosão do transporte individual e ao início do funcionamento do Metro numa lógica de rede.

Face à verificação objectiva dessa tendência são os responsáveis pela Empresa sistematicamente confrontados com a escolha da política a adoptar no que concerne a quantidade de serviço a oferecer. Tal confrontação transforma-se, por força das circunstâncias políticas e sociais, num verdadeiro dilema.

Trata-se, em primeiro lugar, de detectar, com precisão, as razões que estão na base da verificação da tendência e, a partir daí, tomar as medidas de política que se situam no âmbito da intervenção da Empresa ao mesmo tempo que, através dos meios ao seu alcance, se tenta influenciar a tomada de medidas que cabem no âmbito de entidades externas à Empresa.

É neste quadro que se defrontam teses e interesses que se exprimem de maneira mais ou menos pública e visível. Por um lado, temos os que se dizem defensores da população e, aparentemente, dos operadores públicos de transporte os quais argumentam que há uma correlação positiva indiscutível entre a oferta de transporte público e o número de passageiros transportados. Seguindo esta tese, cujas condições de verificação em concreto são de facto, profundamente discutíveis, ou, no mínimo, complexas, a CARRIS não deve, em nenhuma circunstância, reduzir a quantidade de serviço oferecido. Por outro lado, surgem aqueles que permanentemente monitorizam legitimamente o “déficit” das Empresas Públicas, invocando para tanto, explícita ou implicitamente, os interesses dos contribuintes que são quem, em última análise, suporta aqueles “déficits”.

Estas duas teses, pelo menos quanto à forma como neste documento estão sistematicamente formuladas, estão longe de esgotar o problema, independentemente

de o simplificarem em excesso e, consequentemente, o distorcerem.

Face à ausência de um instrumento regulador, (p.e. contrato-programa) cabe ao órgão gestor da Empresa decidir, em cada momento, tendo em conta o conjunto amplo de dados que recolhe e as teorias e interesses que são formulados e identificados. Tem sido neste quadro de dificuldades que a política seguida pelo Conselho de Administração se tem traduzido na realização de ajustamentos que têm em conta os factos que, no seu entendimento, mais influenciam a procura:

- Manutenção ou ampliação da qualidade do serviço oferecido;
- Evolução do número de habitantes da Cidade e da sua distribuição no espaço urbano;
- Consideração da matriz de origem/destino daqueles habitantes e dos que, habitando no espaço exterior à Cidade de Lisboa a ela se deslocam em movimentos mais ou menos regulares e mais ou menos pendulares;
- Expansão dos transportes individual e condições da sua utilização;
- Expansão e modo de funcionamento dos outros modos de transporte, designadamente, o metropolitano.

Foi na ponderação destes factores no quadro da discussão do orçamento anual e tendo em conta as linhas estratégicas já enunciadas que, em 2001, se realizaram alguns ajustamentos no serviço os quais se encontram detalhados no corpo do relatório.

Os ajustamentos em causa tornaram-se inevitáveis uma vez que a análise a que se procedeu permitiu concluir que os factores identificados como mais rele-

vantes no comportamento da evolução negativa do número de passageiros estão, de facto, fora do campo de decisão da Empresa. Tal conclusão exigiu que, no balanceamento dos custos e proveitos de natureza eminentemente social, se procedesse a uma redução, ainda que pouco significativa, do número de veículos-Km oferecidos.

Esta decisão não foi, todavia, tomada mecanicamente. Tendo em conta que a Empresa e os seus dirigentes estão convictos que a utilização adequada do transporte público é essencial para a sustentabilidade do espaço urbano na tripla perspectiva da defesa da acessibilidade, do ambiente e da coesão social tomaram-se paralelamente outras iniciativas. Designadamente:

- Cooperou-se sistematicamente com a Câmara Municipal de Lisboa no sentido de ampliação e defesa dos corredores reservados ao transporte público;
- Intensificou-se, ainda, o diálogo com a Autarquia com vista a alargar a novas áreas da Cidade o sistema de prioridade semaforica já em funcionamento;
- Tentou-se apoiar iniciativas da sociedade civil em defesa do transporte público em geral e dos eléctricos históricos, em particular. Estão neste caso as colaborações havidas com a Associação dos Cidadãos Automobilizados que tentaram sensibilizar a população para a necessidade imperiosa de libertar os passeios e outros espaços públicos dos automóveis indevidamente e abusivamente estacionados e com a Associação de Hotéis de Portugal pondo de pé iniciativas que visaram chamar a atenção para o papel cultural e social que o eléctrico histórico desempenha na Cidade.

1.4 PREOCUPAÇÕES AMBIENTAIS

Conforme é assinalado enfaticamente nos últimos relatórios a CARRIS conduz uma política sistemática de defesa do ambiente. Assume essa política muito claramente, quer na gestão e organização das suas instalações industriais de apoio à frota, quer na forma como gere e programa a evolução dessa frota. Para além do transporte público conter em si próprio uma vantagem adicional do ponto de vista do ambiente em relação ao transporte individual (cada passageiro de transporte público polui, em média, cerca de 20 a 25% do passageiro do transporte individual) a eficácia energética dos meios utilizados pela CARRIS é sistematicamente avaliada e, em consequência, tomadas medidas que têm em conta a relação custo/benefício. De acordo com estudos realizados a CARRIS contribui com cerca de 3 a 4% das emissões que poluem a Cidade mas é, em contrapartida, responsável por cerca de 40% dos movimentos das pessoas que se deslocam na área urbana. Com vista a prosseguir o objectivo de defesa sistemática do ambiente a Empresa:

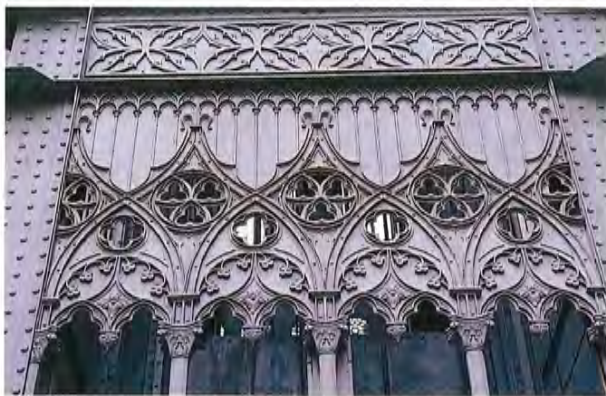
- Segue uma política activa e exigente de manutenção preventiva e curativa;
- Tem insistido na experiência de utilizar biodiesel num conjunto relativamente reduzido de veículos com vista a verificar se existem potencialidades de cooperação com outros sectores que estão relacionados com a produção do combustível: a agricultura e a indústria;
- Optou por, numa fase inicial e experimental, adquirir 20 autocarros movidos a gás natural prevendo, no seu Plano de Investimentos, aumentar esta componente da frota;
- Intervem activamente na preparação de uma experiência com um autocarro movido a pilha combustível. Nesta experiência estão envolvidas as Cidades de Berlim e Copenhaga e construtores de equipamento alemães e italianos. Também em Portugal, na perspectiva da ligação Universidade/Empresa o Instituto

Superior Técnico está envolvido neste projecto cuja cobertura financeira é assegurada parcialmente pela Comissão Europeia. Infelizmente, devido a deficiências de programação, a experiência tem sofrido alguns atrasos;

- Defendeu com grande interesse e participou com especial entusiasmo na iniciativa "Um dia na Cidade sem o meu automóvel". Esta iniciativa, que tem levantado alguma controvérsia que julgamos saudável pode vir a contribuir para que, a nível político e social, se ganhe uma maior consciência da necessidade imperiosa de planear o transporte público de um modo mais eficaz e tratar a sua relação com o transporte individual de forma inovadora com base nos conhecimentos profundos já adquiridos sobre esta matéria;

- Impõe, nos cadernos de encargos, que os motores que equipam os nossos veículos cumpram as regras europeias em vigor neste domínio;

- Mantém, com um custo financeiro muito significativo a que a Sociedade Civil não se tem mostrado sensível, uma frota de eléctricos históricos e articulados que transportam, a preços em que a componente social tem um peso enorme, cerca de 30 milhões de passageiros por ano.



1.5 PROXIMIDADE COM A POPULAÇÃO

A razão que justifica, de facto, a existência da CARRIS é o serviço essencial que presta à população da Cidade. Como se nota num anterior Relatório, apesar da afirmação não passar de uma evidência nem sempre tal é entendido de forma generalizada. Para além de, em termos empresariais, a CARRIS tentar, em cada momento, prestar à população o melhor serviço possível tendo em conta as condições de circulação à superfície e o nível de custos que pode suportar, a Empresa está atenta aos sinais, da mais diversa natureza, que lhe são enviados pela Comunidade com vista a fortalecer com ela uma relação feita de cumplicidade e proximidade. Entre as iniciativas que se incluem na concretização desta política destacam-se as Comemorações do Centenário do Eléctrico da Carris.

Depois de ter inaugurado em 1999 o Museu da CARRIS, onde a memória do eléctrico ocupa lugar marcante, a Empresa entendeu comemorar em 2001 o centenário do aparecimento do eléctrico na Cidade de uma forma que se quis condigna. Entre os vários actos levados a cabo e que se integraram naquelas comemorações destacam-se os seguintes:

- Passeio comemorativo das viagens experimentais do eléctrico organizado em cooperação com a APAC e realizado no dia 22 de Julho;
- Lançamento em colaboração com os CTT, de um "Inteiro Postal" dedicado ao eléctrico;
- Cerimónia de atribuição de emblemas e diplomas a motoristas e guarda-freios, inauguração de uma exposição de caricaturas de Francisco Valença, apresentação oficial dos novos autocarros a gás natural e descerramento de uma placa alusiva à comemoração do Centenário do Eléctrico. Estes eventos foram presididos e participados pelo Senhor Ministro do Equipamento Social no dia 18 de Setembro, data em que a CARRIS comemorou o seu 129º aniversário;
- Recriação com robertos, circenses, jogos tradicionais e figurantes da época do início do século em que se verifica o arranque do modo eléctrico como presença viva, interventora, portadora de inovação, reorganizadora do espaço urbano e criadora de novas relações da



Cidade consigo própria e da Cidade com os espaços envolventes;

- Lançamento de um video-documentário "O Carro Eléctrico de Lisboa 1901 – 2001", realizado pela videoteca Municipal de Lisboa;
- Lançamento do livro alusivo aos cem anos de circulação do Eléctrico em Lisboa da autoria da olissipógrafa Marina Tavares Dias;
- Lançamento do livro "Cem anos a ranger nas calhas" antologia de textos e fotografias do Eléctrico de Lisboa da autoria de Eduardo Cintra Torres;
- Lançamento do livro "Um eléctrico chamado Tejo" da autoria de José Jorge Letria com ilustração de André Letria.

Para além desta iniciativa, que pretendeu chamar a atenção da população para um modo de transporte que transmite à Cidade um traço cultural e histórico único, foram ainda levadas por diante outras iniciativas que

1.6 REORGANIZAÇÃO INTERNA

sublinharam, de modo muito nítido, a proximidade da Empresa com a população. De entre as várias iniciativas realizadas destacam-se as seguintes:

- Organização, uma vez mais, do Eléctrico do Natal que proporcionou a cerca de 9000 crianças um passeio inesquecível no eléctrico histórico através do Centro Histórico de Lisboa;

- Continuação do "Projecto Escolas" que levou a que visitassem a Empresa cerca de 300 alunos do 3º ciclo de escolaridade. Estas visitas, que são complementadas pela realização de trabalhos sobre a visita os quais são apreciados, expostos e premiados, têm naturalmente em vista chamar a atenção dos alunos para a importância do transporte público nas áreas urbanas;

- Continuação, no âmbito do Protocolo assinado com o Alto Comissariado para a Imigração e Minorias Étnicas, de relações específicas de integração delineadas por um Grupo de Trabalho que tem a seu cargo gerir os projectos inseridos naquele Protocolo;

- Realização do serviço especial de apoio a pessoas com deficiências mantendo os altos níveis de eficiência no transporte exigido por estes nossos concidadãos;

- Estabelecimento com a Câmara Municipal de Lisboa, no âmbito do projecto "Ponto de Contacto", de um protocolo em que a CARRIS cedeu dois autocarros retirados do serviço, que foram adaptados para a função em vista e que são conduzidos e mantidos pela CARRIS;

- Colocação à disposição do Estabelecimento Prisional de Pinheiro da Cruz, durante o verão de 2001 de um autocarro do serviço público, que durante cinco semanas efectuou o transporte de filhos de mulheres detidas para a praia e em visitas diversas;

- Organização, em homenagem ao portador da ideia, Manuel Hermínio Monteiro, cujo falecimento ocorreu inesperadamente em 2001, da terceira edição da iniciativa "Poesia em Movimento" em colaboração com a TCS e a Editora Assírio e Alvim.

Anotar-se, ainda, no domínio da cultura, que o Governo resolveu, por Decreto-Lei nº 5/02 de 10 de Fevereiro, atribuir ao elevador e ascensores da CARRIS o estatuto de "Monumentos Nacionais".

A análise dos relatórios posteriores a 1997 revela que a Empresa nunca levou por diante acções profundas de reorganização estrutural.

Tendo em conta algumas características que a história foi fixando, como seja a tendência para que a organização repouse sobre normas bastante detalhadas e específicas poder-se-á afirmar que, neste âmbito se assistiu a quatro grandes tipos de movimento:

- Aprovação de uma macroestrutura que não constituiu um corte radical com a estrutura pré-existente;

- Aposta forte na implantação de plataformas informáticas dotadas de flexibilidade suficiente para suportar qualquer mudança mais significativa, inclusive, no paradigma anterior;

- Atenção específica ao movimento a favor do "outsourcing";

- Atribuição progressiva de maior importância à metodologia orçamental baseada em centros de custos e proveitos.

O escrutínio permanente da qualidade do serviço prestado e dos custos envolvidos na sua produção conduziu a que:

- Fosse atribuída uma grande importância ao planeamento e à prestação do serviço;

- Fossem tomadas decisões significativas no domínio da redução do número de activos que, com recurso a novas ferramentas, permitiu acréscimos de produtividade consideráveis;

- Se desse especial atenção à prestação das Estações;

- Se sublinhasse o papel da qualidade a todos os níveis.

Neste quadro de referência o último ano foi dedicado, particularmente, à reorganização das Estações, ao incremento das acções que visam a melhoria da qualidade de algumas áreas e serviços e a preparação de eventuais novas acções no domínio do "outsourcing".

Dos projectos concretizados ou em vias de concretização destacam-se:

- O Projecto SIGO, que decorreu no primeiro semestre de 2000, visou a racionalização dos processos nas áreas operacionais de tráfego, nomeadamente: os

processos de planeamento do serviço público e controlo respectivo; a gestão em tempo real da rede e a gestão do pessoal tripulante.

Para concretizar as recomendações e as propostas deste projecto, foram lançados dois outros projectos, que estão em curso:

- PROSSIGO, no âmbito das tecnologias de informação, cujo objectivo é a integração dos sistemas de informação de apoio às actividades do tráfego (e a criação de novas aplicações cuja necessidade foi identificada no âmbito do SIGO). Para além dos ganhos de eficiência, a Empresa disporá também, mais rapidamente, de informação mais fiável, para apoio à gestão;

- SIGORG1, no âmbito da organização, que visa a concretização, sobretudo nas estações, das melhorias de funcionamento preconizadas no SIGO.

Por outro lado e ainda na sequência de discussões que tiveram lugar no âmbito do SIGO, considerou-se que a articulação e organização das áreas de tráfego (direcção comercial, direcção de operações e estações) deveriam ser reequacionadas e ajustadas tendo nomeadamente em conta as alterações na envolvente da actividade da Empresa que se avizinham (regulamento comunitário, criação da Autoridade de Transportes). Este estudo é o objecto do projecto SIGORG2, que terá início no próximo mês de Março, com uma duração de três meses.

No início do segundo semestre de 2001 foram lançados dois projectos de longa duração (cerca de 24 meses) no âmbito da certificação de qualidade, cuja implementação se espera vir a ter profundas repercussões no funcionamento da empresa:

- Projecto de certificação de qualidade da empresa;
- Projecto de certificação de qualidade de algumas carreiras de transporte de serviço público (inicialmente 5 carreiras).

A empresa tem vindo a recorrer com assinalável êxito à criação de “grupos de trabalho” para abordar problemas e questões que atravessam transversalmente a estrutura organizacional. Como paradigma pode apontar-se o “Grupo de Trabalho sobre o Euro”, que iniciou a sua actividade ainda em 1998 com o levantamento das questões e problemas (e possíveis soluções) que resultariam da, então ainda eventual, inclusão de Portugal nos países em que o euro passaria a ser a moeda oficial. Ao longo dos anos desde então, o Grupo de Trabalho foi estudando em pormenor as soluções, garantindo a sua coordenação e assegurando a sua implementação em tempo oportuno, em questões que abrangiam domínios que iam da área comercial à área financeira, passando pelas dos recursos humanos, da informática, da logística e da organização administrativa. O aturado trabalho desenvolvido permitiu que hoje se possa dizer que a empresa entrou na “era do euro” sem qualquer sobresalto, quer interno quer no relacionamento externo, nomeadamente com os nossos clientes. Como aspectos mais salientes relacionados com a sua actividade podem ser indicados:

- A reformulação do sistema contabilístico e de informação de gestão, com introdução do SAP R/3;

- A aquisição de novas máquinas de venda de bilhetes nos eléctricos articulados;

- A formação sobre o euro de todo o pessoal tripulante, vendedor de títulos ou de controlo de tráfego;

- A informação ao cliente sobre o euro em geral e sobre as suas incidências na Carris, em particular.

Em todos os projectos importantes iniciados nos últimos anos tem sido regra a constituição de grupos semelhantes, com representantes das várias áreas interessadas, deles tendo resultado uma participação empenhada e simultaneamente coordenada na busca e implementação das melhores soluções para a empresa.

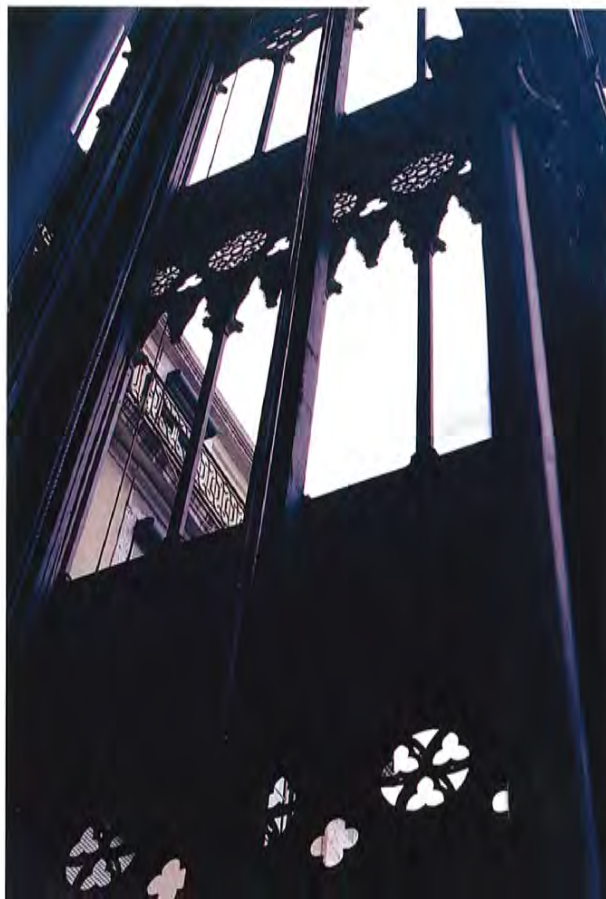
1.7 RESULTADOS ECONÓMICOS

Em Março de 2001 após mais um difícil período de negociações foi possível estabelecer o Acordo da Empresa de 2001 (Boletim do Trabalho e Emprego nº 20, de 29 de Maio de 2001) com algumas forças sindicais representativas de significativo número de Trabalhadores da Empresa.

Apesar do cuidado e grande determinação colocada nas negociações não foi possível conter os aumentos negociados dentro dos estritos parâmetros inicialmente previstos. Com efeito e com vista a evitar o prolongamento de uma conflitualidade semelhante ao ano anterior entendeu-se, julga-se que correctamente, flexibilizar a posição inicial da Empresa e concluir o acordo referido. Foi mesmo assim possível reduzir os encargos globais com o factor trabalho fruto da actuação de políticas combinadas que têm privilegiado a redução programada de efectivos, feito com especial sensibilidade social, com a tomada de medidas tendentes a fazer crescer consistentemente a produtividade dos activos.

Tendo em conta as condições negociadas com os Sindicatos em 2000 e as que se acordaram em 2001, ano em que estas foram mais favoráveis aos Trabalhadores, não se pode deixar de expressar algum sentimento de incompreensão quanto à atitude de algumas forças sindicais que, depois de assinarem em 2000 um acordo menos favorável para os seus membros se negaram a assinar o Acordo de Empresa de 2001 e preferiram fazer prolongar a fase conciliatória até ao mês de Outubro, que se veio a revelar destituída de efeitos práticos.

Em resultado do efeito combinado do aumento das receitas do serviço público, incluindo indemnizações compensatórias, da redução dos custos previsionais de exploração dos transportes públicos, da redução dos custos gerais e do aumento, significativo, dos custos financeiros o resultado líquido negativo da Empresa durante o ano de 2001 fixou-se em 73 671 milhares de euros.



2 SERVIÇO PRESTADO

2.1 REDE

A rede de serviço público registou em 2001 aumentos de 20 e 10 quilómetros, no comprimento total das carreiras e na extensão da rede, respectivamente.

A extensão da rede aumentou devido essencialmente a:

- Criação de duas novas carreiras – 34 “Martim Moniz – Estação de Santa Apolónia” e 115 “Marquês de Pombal – Bairro Padre Cruz”;
- Prolongamento da carreira 114 ao Parque das Nações Sul e da carreira 30 à Picheleira (com alteração de percurso);
- Alterações de percurso de várias carreiras, das quais se salientam as das carreiras 10 em Chelas, da carreira 77 com novo percurso entre Campo Grande-Metro e Charneca-Bº Sete Céus e da carreira 17 com passagem pela Estrada de São Bartolomeu, de modo a servir a “Alta de Lisboa”.

Foram ainda efectuadas diversas outras alterações que visaram:

- Adequar a oferta à evolução verificada na procura;
- Garantir intervalos entre veículos adequados a uma rede urbana de transporte público;
- Passar a servir melhor novas áreas (Alta de Lisboa, Polo Universitário da Ajuda) ou novos centros geradores de procura (Corte Inglés).

REDE DE SERVIÇO PÚBLICO em 31/12/2001

CARACTERÍSTICAS	AUTOCARROS	ELÉCTRICOS
Extensão da Rede (via simples - km)	661	48
Comprimento acumulado das carreiras (km)	2063	60
Número de Carreiras	101	5

2.2 PROCURA

EXPLORAÇÃO	PASSAGEIROS (10 ³)			PASSAGEIROS-KM(10 ⁶)		
	2001	2000	Δ%	2001	2000	Δ%
Autocarros	290373	303234	-4,2	987	1031	-4,3
Eléctricos*	21259	22802	-6,8	47	48	-2,1
TOTAL	311632	326036	-4,4	1034	1079	-4,2

* inclui autocarros

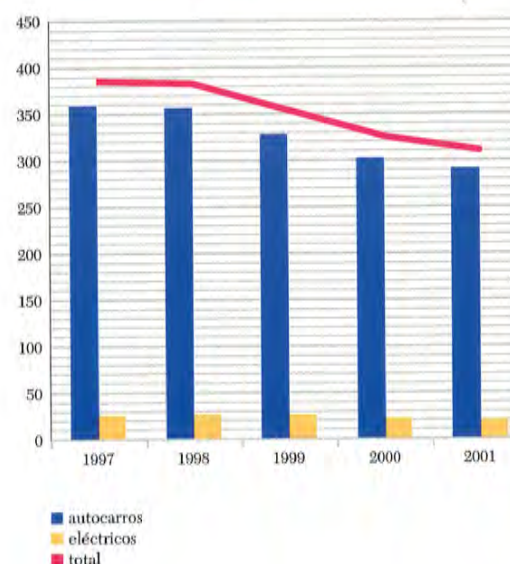
No ano de 2001 manteve-se a diminuição dos passageiros transportados mas o seu ritmo atenuou-se em ambas as redes, em resultado das reestruturações efectuadas nas carreiras.

Entre as razões da descida da procura continuam a salientar-se:

- A transferência de passageiros para o metropolitano;
- A maior utilização do transporte individual, quer devido ao acréscimo da frota automóvel, quer pelo maior número disponível de lugares de estacionamento pago.

Os passageiros gratuitos e em fraude diminuíram 1,7%, tendo a taxa de fraude aumentado de 0,97% para 1,15% enquanto a de gratuitos desceu de 4,65% para 4,59%.

Passageiros Transportados (10⁶)



2.3 OFERTA

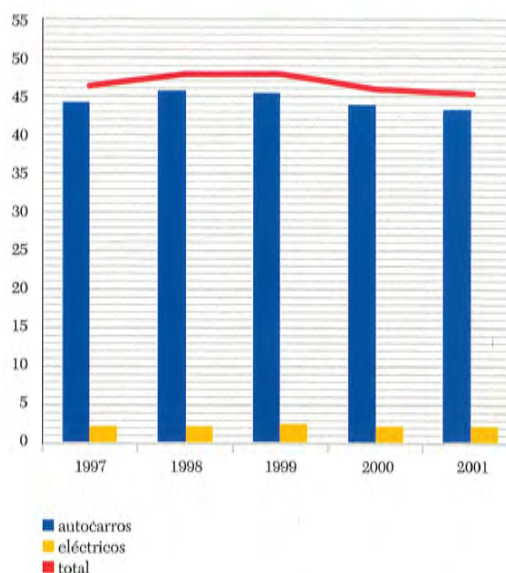
OFERTA						
EXPLORAÇÃO	VEICULOS-KM (10 ³)			LUGARES-KM (10 ⁶)		
	2001	2000	Δ%	2001	2000	Δ%
Autocarros	43261	43682	-1,0	3995	4036	-1,0
Eléctricos*	2153	2215	-2,8	175	180	-2,8
TOTAL	45414	45897	-1,1	4170	4216	-1,1

* inclui autocarros

A oferta apresenta uma ligeira redução, dado ter-se feito o seu ajustamento à procura no intervalo inter-pontas do dia útil e aos fins de semana. Nas horas de ponta do dia útil também houve uma descida, embora pouco significativa (menos 3 autocarros e 1 eléctrico).

Os decréscimos são semelhantes quer a oferta seja expressa em veículos-Km, quer em lugares-Km, dado que a lotação média dos veículos utilizados não teve alteração significativa.

Veículos - Km (10⁶)



2.4 QUALIDADE DE SERVIÇO

2.4.1

VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO

VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO			
EXPLORAÇÃO	VELOCIDADE DE EXPLORAÇÃO (km/h)		
	2001	2000	Δ%
Autocarros	14,84	14,97	-0,9
Eléctricos	10,00	9,98	0,2

A velocidade de exploração teve uma diminuição de 0,9% na exploração de autocarros, o que reflecte as difíceis condições de circulação que se verificam na rede.



2.4.2

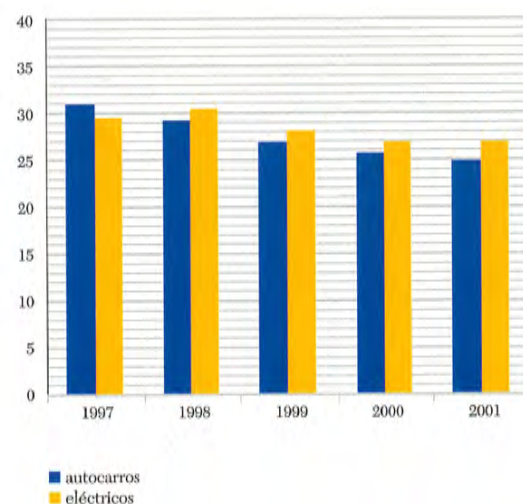
TAXA DE OCUPAÇÃO

TAXA DE OCUPAÇÃO			
EXPLORAÇÃO	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)		
	2001	2000	Δ%
Autocarros	24,7	25,5	-3,1
Eléctricos*	26,8	26,8	0,0

* inclui ascensores

A taxa de ocupação da capacidade oferecida apresenta um decréscimo na exploração de autocarros, mas manteve-se a tendência para reduções progressivamente menos significativas. Esta redução poderá ser entendida como uma melhoria na qualidade de serviço prestado aos clientes. Na rede de eléctricos, pelo contrário, manteve-se a taxa de ocupação, a qual continua a ser superior à dos autocarros, como vem acontecendo desde 1998.

Taxa de Ocupação (%)



2.4.3

REGULARIDADE

VK PERDIDOS POR ENGARRAFAMENTO		(10 ³ de VK percorridos)	
EXPLORAÇÃO	2001	2000	Δ%
Autocarros	6,7	5,7	17,5
Eléctricos	24,0	15,5	54,8
TOTAL	7,5	6,2	21,0

Como indicador indirecto da regularidade do serviço, tem-se vindo a utilizar “o número de quilómetros perdidos, por engarrafamentos e outros problemas de trânsito, por milhar de Km percorridos”.

Este indicador apresenta acréscimos importantes em qualquer das explorações, que são sobretudo acentuados na de eléctricos. Registe-se, por exemplo, que na carreira 28 em 2001 houve 55,0 quilómetros perdidos por motivos de trânsito por cada milhar de quilómetros percorridos. Importa também referir que, na ausência de medidas disciplinadoras do estacionamento, se verificaram durante o ano 2296 interrupções de circulação dos veículos da Carris devido a viaturas mal estacionadas, das quais 75% referentes a eléctricos. Destas interrupções decorreram 1 716 horas de serviço não prestado, considerando apenas o primeiro veículo afectado e ignorando as consequências nos seguintes.

2.4.4

TAXA DE ACIDENTES

TAXA DE ACIDENTES		(Acidentes por 10 ³ de VK percorridos)	
EXPLORAÇÃO	2001	2000	Δ%
Autocarros	43,4	40,1	8,2
Eléctricos*	99,1	95,7	3,6

* inclui acessórios

A taxa de acidentes por milhão de quilómetros aumentou nas duas redes, tendo o acréscimo sido mais acentuado na exploração de autocarros. No entanto, o valor é inferior ao constatado em 1999, pelo que se julga que estamos perante variações aleatórias em torno de valores médios anuais que são dos mais baixos entre as empresas europeias dos transportes públicos urbanos.

2.4.5

TAXA DE AVARIAS

As taxas de avarias com interrupção de serviço tiveram este ano uma evolução simétrica da verificada no ano anterior. Em 2001, houve diminuição desta taxa em autocarros e acréscimo em eléctricos, quando no ano anterior houvera crescimento nos primeiros e redução nos segundos. Assim, em autocarros os valores são semelhantes aos de 1999. Já em eléctricos os valores são melhores que os verificados naquele ano (2,44).

TAXA DE AVARIAS		(n.º de avarias com interrupção de serviço / 10 ³ VK)	
ROTA	2001	2000	Δ%
Autocarros	1,73	1,76	-1,7
Eléctricos	1,85	1,60	15,6

2.5 TARIFÁRIO

2.5.1

SISTEMA TARIFÁRIO

Em 2001 a revisão tarifária entrou em vigor a 1 de Fevereiro, correspondendo a um aumento médio de 2,9% com a seguinte distribuição por tipo de títulos de transporte:

TÍTULOS	%
Passes	2,9
Pré-Comprados	2,9
Bilhetes	2,7

Durante o ano concretizaram-se diversas acções de âmbito tarifário tendo em vista a entrada em circulação do euro em Janeiro de 2002:

- Definição, em conjunto com a DGGT e os restantes operadores, da conversão de escudos para euros dos preços dos títulos e da correspondente estrutura de repartição de receitas na parte relativa dos títulos inter-operadores;
- Elaboração e afixação das tabelas de preços simultaneamente em euros e em escudos, em toda a rede de vendas da Empresa.



2.5.2

VARIAÇÃO DAS RECEITAS

No ano as receitas directas de exploração totalizaram 68,2 milhões de euros, o que em valores correntes representa um acréscimo de 1,8% relativamente a 2000, mas um decréscimo de -2,5% se considerarmos a inflação registada em Portugal em 2001.

RECEITAS DIRECTAS DE EXPLORAÇÃO (milhões de euros)			
TÍTULO	2001	2000	Δ%
Passes	46852	45648	2,6
Pré-Comprados	11378	11738	-3,1
Bilhetes	9926	9558	3,9
TOTAL	68156	66944	1,8

O diferencial entre a taxa de aumento tarifário (2,9%) e o crescimento de receitas, em termos correntes (1,8%), tem três causas:

- Redução de 4,6% nos passageiros com títulos de transporte pago;
- Alteração do peso relativo dos vários títulos de transporte utilizados pelos clientes no conjunto das viagens efectuadas;
- Aumentos não coincidentes com o início do ano civil.

PASSAGEIROS COM TÍTULO DE TRANSPORTE PAGO (milhares)			
TÍTULO UTILIZADO	2001	2000	Δ%
Passes	254304	267175	-4,8
Pré-Comprados	26549	28349	-6,3
Bilhetes	13739	13270	3,5
TOTAL	294592	308794	-4,6

Em termos correntes, o aumento das receitas verifica-se nos passes e nos bilhetes, enquanto nos pré-comprados existe diminuição do valor das vendas. O menor recurso a este título pelos clientes deve-se a várias causas:

- Transferências para o metropolitano, em consequência das reestruturações do serviço da Carris com o

objectivo de complementaridade com o Metro e da especificidade do tarifário deste operador que não penaliza os transbordos;

- Aumento da taxa de fraude de 0,97% para 1,15%, que se repercute em especial na utilização de pré-comprados;

- Aumento do número de transbordos nos nossos serviços em consequência de algumas reestruturações efectuadas nas carreiras de autocarros.

O aumento em termos correntes da receita de passes (2,6%) resulta essencialmente do aumento tarifário não obstante a seguinte variação da estrutura das vendas:

- Aumento das quantidades vendidas de passes combinados, nomeadamente do passe Carris/Metro/Rodoviária de Lisboa e dos passes combinados com a Fertagus;
- Redução das quantidades vendidas de passes intermodais e próprios.

PASSES VENDIDOS		(quantidades)	
TIPO DE PASSE	2001	2000	Δ%
Próprios	426510	461878	-7,7
Intermodais	4159673	4228272	-1,6
Combinados	641357	562278	14,1
TOTAL	5227540	5252428	-0,5

O aumento em termos correntes da receita dos bilhetes resulta não só do acréscimo tarifário mas também de uma maior utilização destes títulos de transporte. Nomeadamente o novo “bilhete diário Carris/Metro”, criado em meados de Novembro de 2000, tem tido grande procura e representa já uma parcela importante do total de bilhetes.

Receitas Directas de Exploração de 2001

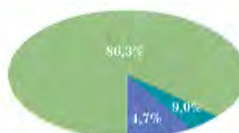


Receitas Directas de Exploração de 2000

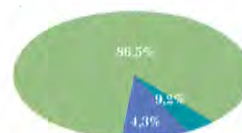


■ passes
■ pré-comprados
■ bilhetes

Passageiros com Título de Transporte Pago de 2001



Passageiros com Título de Transporte Pago de 2000



■ passes
■ pré-comprados
■ bilhetes

3 RECURSOS HUMANOS

3.1 ORIENTAÇÕES GLOBAIS

A gestão dos recursos humanos prosseguiu em 2001 as linhas fundamentais de orientação traçadas já em anos anteriores:

- Assegurar a estabilidade do clima laboral;
- Racionalizar os efectivos pelo seu ajustamento às necessidades da Empresa;
- Aumentar a produtividade e controlar a taxa de absentismo;
- Desenvolver acções de formação profissional que assegurem a optimização dos recursos humanos e a melhoria das suas competências profissionais, viabilizando os projectos de introdução de novas tecnologias de modernização da frota e da melhoria da qualidade dos serviços prestados;
- Cumprir com rigor as obrigações contratuais e legais relativas à assistência médica (curativa e preventiva);
- Manter a política de admissões exclusivamente dirigida para pessoal tripulante;
- Incrementar as saídas de pessoal não tripulante, designadamente através da rescisão do contrato de trabalho por mútuo acordo.



3.2 EVOLUÇÃO DO PESSOAL

No final do ano o número de trabalhadores era de 3 875 o que representa uma redução de 4,32% (-175 trabalhadores) face à data homóloga do ano anterior.

EFFECTIVOS EM 31 DE DEZEMBRO

GRUPOS FUNCIONAIS	2001	2000	Δ%
Pessoal de Tráfego (1)	2 311	2 394	-3,47
Pessoal Oficial (1)	741	782	-5,24
Restante Pessoal	823	874	-5,84
TOTAL	3 875	4 050	-4,32

(1) Não inclui chefias superiores ou quadros superiores

A redução do efectivo abrangeu todos os grupos funcionais, sendo de destacar que nos dos trabalhadores administrativos e de apoio e no pessoal oficial a taxa de diminuição de efectivos foi superior a 5%.

O pessoal tripulante na função em 31 de Dezembro de 2001 (2 034 unidades) correspondia a 52,5% do efectivo global da empresa, quota superior à do final do ano anterior não obstante o número total de tripulantes ter sofrido uma redução de 70 unidades. Esta redução resultou de um contexto desfavorável, quer de recrutamento, quer de acentuadas perdas de tripulantes, e traduziu-se ao longo do ano em dificuldades no cumprimento da oferta planeada.

Os níveis etário e de antiguidade aumentaram em todos os grupos funcionais, mesmo no referente ao pessoal de tráfego, onde se verificou a admissão de 85 motoristas. Os valores médios de idade dentro de cada grupo situam-se na casa dos 44 a 49 anos, atingindo o seu máximo no pessoal oficial.

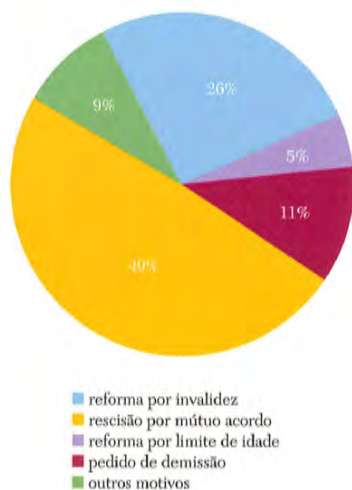
No ano efectuaram-se 85 admissões, todas para motoristas de serviço público, tendo existido dificuldades de recrutamento de candidatos com o perfil adequado e habilitados com carta de condução C ou D, o que se traduziu em menos 19 admissões do que as verificadas no ano anterior.

No ano de 2001 verificou-se um decréscimo de 91 unidades (25,9%) no total de saídas da Empresa relativamente ao ano anterior. O menor número de rescisões por mútuo acordo (-50), de reformas por invalidez (-23) e de pedidos de demissão (-15) explicam quase totalmente aquela variação.

SAÍDAS DE PESSOAL

MOTIVOS	2001	2000
Reforma por invalidez	66	89
Rescisão por mútuo acordo	123	173
Reforma por limite de idade	23	19
Reforma antecipada	4	1
Pedido de demissão	24	39
Despedimento	5	8
Falecimento	11	6
Cessação de contrato a termo	4	16
TOTAL	260	351

Saídas de pessoal por motivos
2000



Saídas de pessoal por motivos
2001



3.3 TRABALHO SUPLEMENTAR

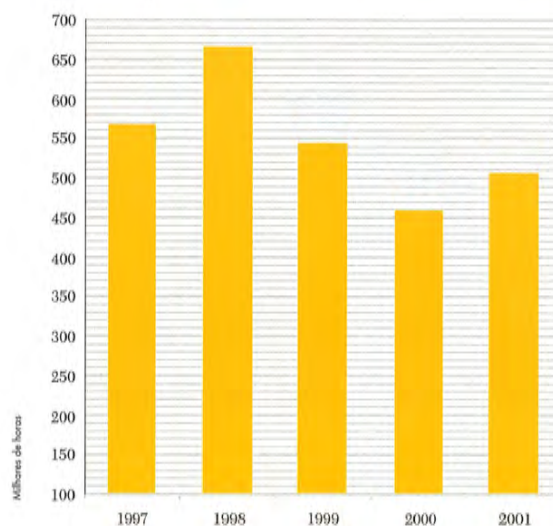
HORAS EXTRAORDINÁRIAS*

INDICADORES	2001	2000	Δ%
Total de Horas	505 109	460 659	9,6
Valor (milhar de euros)	4 034	3 503	15,2

* Não inclui prestação de trabalho em dias feriados

O trabalho suplementar medido em horas teve um acréscimo global de 9,6%, relativamente ao ano anterior, o que resultou integralmente do aumento verificado nas horas prestadas pelo pessoal de tráfego, dada a carência de tripulantes face à oferta planeada.

Horas extraordinárias



3.4 ABSENTISMO

A taxa de absentismo global teve um decréscimo de 3,5%, verificando-se uma redução sensível no absentismo por doença (-7,5%) e agravamento ligeiro (0,5%) nos restantes motivos.

TAXA DE ABSENTISMO (%)			
MOTIVO	2001	2000	Δ%
Doença	5,31	5,74	-7,5
Acidentes de Trabalho	0,52	0,34	52,9
Faltas Justificadas	4,93	4,79	2,9
Faltas Injustificadas	0,40	0,69	-42,0
TOTAL	11,16	11,56	-3,5



3.5 FORMAÇÃO

Em 2001 realizaram-se 17 776 horas de formação, dirigidas a 2 717 trabalhadores, verificando-se assim uma redução global em termos de horas de 45,1% relativamente ao ano anterior. As presenças diminuíram porém apenas 10,69%, justificando-se a diferente evolução pela diminuição da formação inicial de tripulantes, de duração bastante mais prolongada que a média das restantes acções de formação.

A formação oficial e a de motoristas têm continuado a contribuir decisivamente para o elevado padrão de qualidade e segurança, existente quer na manutenção e reparação de viaturas, quer na condução, permitindo à CARRIS continuar a ocupar um dos níveis mais baixos de sinistralidade entre as empresas congéneres da União Europeia, contrastando com o confrangedor registo da sinistralidade rodoviária nacional.

Durante o ano em análise merecem destaque, por apresentarem características inovadoras, a formação no SAEIP (Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros) e sobre o Euro. Esta última abrangeu, para além de outros, todo o pessoal tripulante e de tráfego e todos os vendedores de títulos de transporte, tendo assegurado que o início da circulação física do euro não originasse quaisquer problemas de relacionamento com os nossos clientes. São de referir ainda as acções de aperfeiçoamento relativas aos Autocarros Volvo B7L e B10L, este último com a particularidade de ser movido a gás natural, uma tecnologia anteriormente inexistente na Carris.

FORMAÇÃO REALIZADA			
INDICADORES	2001	2000	Δ%
Horas de formação (milhares)	17,8	32,4	-45,1
Trabalhadores Abrangidos	2 717	2 770	-1,9

3.6 ACIDENTES DE TRABALHO

Em 2001 registaram-se 207 Acidentes de Trabalho o que representa um acréscimo de 9,5% relativamente ao período anterior. Para este significativo aumento, contribuíram decisivamente as ocorrências registadas no tráfego, onde se verificou um agravamento global de 10,4%.

Também quanto à gravidade se verificou uma evolução desfavorável, em consequência do acréscimo do número médio de dias de baixa por cada acidente.

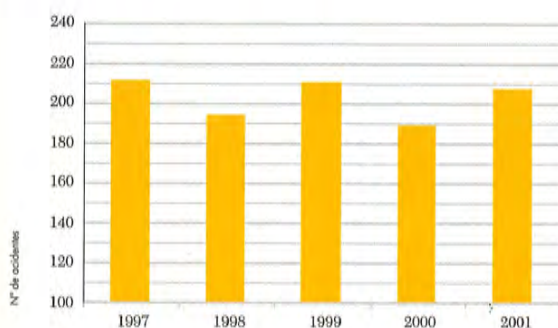
Pela análise do quadro que a seguir se apresenta, constata-se o anteriormente referido quanto aos índices de frequência e gravidade, consequência do ligeiro aumento do número de dias perdidos.

ACIDENTES DE TRABALHO			
INDICADORES	2001	2000	Δ%
Número de acidentes	207	189	9,5
Índice de frequência ⁽¹⁾	25,04	19,82	26,3
Índice de gravidade ⁽²⁾	0,93	0,58	60,3
Dias perdidos	6 789	4 441	52,9

(1) Índice de frequência: número de acidentes com baixa por cada milhão de horas trabalhadas
(2) Índice de gravidade: número de dias perdidos por cada mil horas trabalhadas



Acidentes de Trabalho



4.1 FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO

4.1.1

SITUAÇÃO GERAL

Durante 2001 concluiu-se a entrega pelo fornecedor dos autocarros adquiridos na última adjudicação (de 1999). As últimas 10 viaturas a gasóleo foram recebidas no primeiro trimestre, conforme estava previsto mas os 20 autocarros a gás só vieram a ser entregues no terceiro trimestre.

Os referidos veículos, nomeadamente aqueles que utilizam gás como combustível, proporcionam uma redução significativa das emissões poluentes, em comparação com os autocarros que substituem, contribuindo, assim, para a melhoria da qualidade de vida em Lisboa.

As suas características técnicas (por exemplo, controlo electrónico dos travões e da suspensão, sistema ABS/ASR e travões de disco) asseguram ainda a melhoria das condições de segurança e de conforto.

Foi instalado um sistema de videovigilância em 30 viaturas, que se encontram afectas às carreiras com maiores problemas de segurança. Um novo concurso, efectuado em 2001, vai permitir equipar mais 50 veículos com este sistema em 2002, bem como realizar a pré-instalação em outras 100 viaturas.

Continuou durante todo o ano a experiência de, em 18 autocarros, utilizar como combustível biodiesel constituído por uma mistura de 10% de éster metílico e 90% de gasóleo.

Prosseguiu igualmente a participação da Carris no projecto de desenvolvimento de um autocarro a pilha de

combustível, em conjunto com os operadores urbanos de Copenhaga e Berlim e outras entidades universitárias e industriais.

O total de veículos de frota de serviço público no final de 2001 não apresentava variações sensíveis relativamente à do ano anterior, porquanto as aquisições de 30 autocarros foram em grande parte compensadas pela retirada de viaturas de manutenção muito onerosa e grande antiguidade. Na frota de eléctricos de serviço público é de salientar a passagem à frota de turismo de 5 veículos remodelados, sendo substituídos por “4 eléctricos clássicos”.

FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO			
TIPO	em 31/12/01	em 31/12/00	Δ
Autocarros			
Standards	681	674	7
Articulados	90	90	0
Médios	40	40	0
Minis	29	29	0
TOTAL DE AUTOCARROS	840	833	7
Eléctricos			
“Clássicos”	9	5	4
Remodelados	40	45	-5
Articulados	10	10	0
TOTAL DE ELÉCTRICOS	59	60	-1
Ascensores e Carmo	8	8	0
TOTAL GERAL	907	901	6

4.1.2

TAXAS DE IMOBILIZAÇÃO

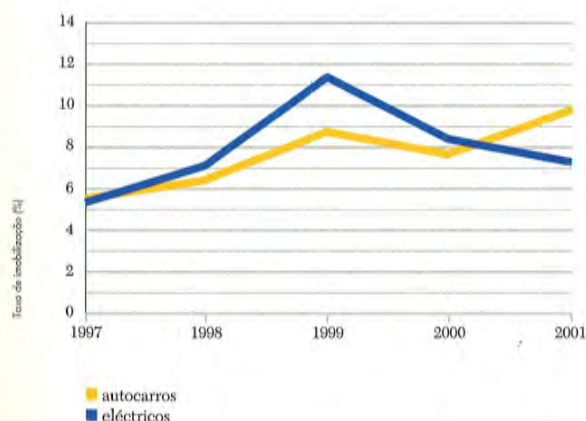
As taxas de imobilização tiveram evolução divergente nos dois tipos principais de frota. Nos autocarros verificou-se uma subida da taxa por duas razões: por um lado, uma taxa superior à média nos segmentos novos de frota, relacionada com as avarias em garantia; por outro o aumento verificado nos segmentos antigos, por aumento de idade. Nos eléctricos ocorreu uma redução, mantendo-se a tendência do ano anterior.

Com esta evolução divergente a taxa de imobilização dos autocarros passou a ser superior à dos eléctricos, ao contrário do que tem sido habitual.

TAXA DE IMOBILIZAÇÃO (%)			
FROTA	2001	2000	Δ%
Autocarros	9,8	7,7	27,3
Eléctricos*	7,3	8,4	-13,1

* Inclui acessórios

Taxa de imobilização



4.1.3

CONSUMO ENERGÉTICO

Numa óptica operacional, o consumo energético específico calcula-se em função dos veículos-Km (VK) ou dos lugares-Km (LK). Nesta óptica conclui-se que houve um ligeiro agravamento do consumo específico na frota de autocarros, mantendo-se estável na frota de eléctricos.

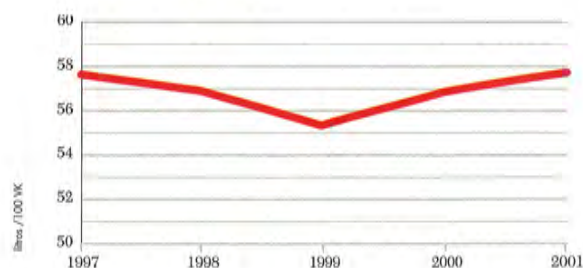
CONSUMO ENERGÉTICO ESPECÍFICO			
INDICADORES	2001	2000	Δ%
Autocarros: litros/100VK	57,7	56,8	1,6
litros /milhar LK	6,18	6,15	0,5
Eléctricos: kWh/VK*	2,010	2,010	0,0
KWh/milhar LK	24,8	24,8	0,0

O aumento do consumo específico dos autocarros pode explicar-se pelo aumento da idade média, da quantidade de veículos equipados com ar condicionado e pela redução da velocidade de exploração.

INTENSIDADE ENERGÉTICA		
INDICADORES	2001	2000
Autocarros: litros/1000PK	25	24
gép /PK	22,0	21,1
Eléctricos: kWh/1000PK	101	102
gép /PK	29,4	29,4

A intensidade energética por passageiro-Km é na exploração de autocarros inferior ao que se verifica na exploração de eléctricos, o que se explica pelos diferentes valores da tara dos veículos, da capacidade dos mesmos e da velocidade de exploração.

Consumo médio de gasóleo



4.1.4

GRANDE MANUTENÇÃO

Os indicadores de actividade de grande manutenção de autocarros mostram a redução da importância relativa das grandes reparações e, por contrapartida, o acréscimo da referente às reparações pontuais e de abalroamentos. Esta alteração resulta essencialmente de um novo esquema de grande manutenção, tendo sido redefinidos os âmbitos e prazos das reparações gerais.

GRANDE MANUTENÇÃO DA FROTA DE AUTOCARROS

INDICADORES	2001	2000
Reparações gerais concluídas	38	58
Reparações pontuais e de abalroamentos	112	75
Nº médio de veículos em imobilização simultânea	15,3	13,3
Reparações de órgãos mecânicos:		
- Motores	126	117
- Caixas de velocidades	246	233

No referente à frota de eléctricos mantém-se o nível reduzido de intervenções dado o prazo reduzido que decorreu desde a reconstrução da quase totalidade da frota (eléctricos remodelados) ou da sua aquisição (eléctricos articulados).

GRANDE MANUTENÇÃO DA FROTA DE ELÉCTRICOS

(Serviço Público)

INDICADORES	2001	2000
Reparações gerais (Eléctricos de Serviço Público)	5	2
Reparações gerais (Ascensor)	2	0
Reparações pontuais e de abalroamentos	55	53
Nº médio de veículos em imobilização simultânea	3,6	3,5

4.2 INFRA-ESTRUTURAS

Não foram construídas quaisquer novas infra-estruturas. Assim, os trabalhos efectuados visaram manter os elevados níveis de segurança e de fiabilidade, reduzindo simultaneamente os custos de manutenção.

4.2.1

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Durante o ano de 2001 ficou concluída e entrou em funcionamento a subestação da Praça da Figueira, na sua nova localização imposta pela construção do parque de estacionamento subterrâneo.

Foram concretizadas remodelações na Praça Luís de Camões e na Praça da Figueira e a renovação de vários troços de rede que se encontravam desactivados.

Renovaram-se cerca de 2,7 Km de rede aérea, o que representa cerca de 1,6% da rede em serviço e foram colocados cerca de 1 900 m de "feeders".

4.2.2

LINHA

O estado de conservação da via férrea encontra-se presentemente estacionário, o que se traduz na diminuição da necessidade de renovação da linha. A manutenção incidiu sobretudo na melhoria das condições de rolamento através da correcção das deformações pontuais, desgaste ondulatório e beneficiação dos aparelhos de via.

Salientam-se os trabalhos de manutenção feitos na carreira 18 de eléctricos, com reparação de várias juntas de carril, a substituição de 26 metros de linha na Rua João de Barros, a reposição na Praça Luís de Camões do traçado inicial (alteração motivada pelas obras de construção do parque de estacionamento subterrâneo) e ainda o levantamento e reposicionamento de um troço de linha no lado nascente da Praça do Comércio para viabilização das obras de saneamento feitas pela CML.

4.3 ÁREA DOS APROVISIONAMENTOS

O valor das existências da Empresa no final de 2001 era, em termos reais, superior ao do ano anterior em 289 milhares de euros. Em termos médios, ao longo do ano, o diferencial do stock médio activo foi porém negativo em cerca de 140 milhares de euros. Em ambos os casos teve grande peso a parte referente aos “combustíveis e lubrificantes”, em que existiram significativos aumentos reais de preços.

O valor médio das existências de peças e acessórios para autocarros também teve um acréscimo (1% em termos reais). Este aumento foi, porém, menos do que proporcional ao acréscimo de consumos, tendo havido, por isso, uma melhoria da rotação.

Nos restantes grupos de materiais verificou-se uma redução no stock médio activo, embora em simultâneo se tenha verificado um decréscimo da rotação.

EXISTÊNCIAS MÉDIAS (em termos reais)				(milhares de euros)	
TIPO DE MATERIAL	STOCK MÉDIO ACTIVO			ÍNDICE DE ROTAÇÃO	
	2001	2000	Δ %	2001	2000
Peças e Acessórios de Eléctricos	747 859	850 085	-12,0	0,48	0,50
Peças e Acessórios de Autocarros	626 475	620 489	1,0	4,43	4,39
Outro Material	827 851	887 719	-6,7	1,25	1,41
SUB-TOTAL	2 202 185	2 358 293	-6,6	1,89	1,87
Combustíveis e Lubrificantes	264 871	249 140	6,3	50,59	51,84
TOTAL	2 467 056	2 607 433	-5,4	7,12	6,64

* Neste quadro e em todos os outros referidos como “em termos reais” os valores dos vários anos foram corrigidos pela inflação verificada em Portugal de forma a serem comparáveis com os de 2001.

4.4 NOVAS TECNOLOGIAS

Em 2001 procedeu-se à consolidação do funcionamento da 1ª fase do Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros (SAEIP), que entrara em exploração no final de 2000, abrangendo 116 viaturas e 20 painéis de informação em paragens.

Durante o ano foi assinado o contrato de fornecimento para a 2ª fase do Sistema que abrangerá mais 310 viaturas (autocarros e eléctricos) e 27 painéis de informação. Com esta fase que entrará em funcionamento durante o 1º semestre de 2002, o SAEIP equipará cerca de 50% da frota, abrangendo 38 carreiras de autocarros e de eléctricos.

A instalação progressiva do SAEIP vai permitir obter ganhos significativos na qualidade do serviço prestado, na informação aos passageiros e na segurança de clientes e tripulantes.

Relativamente à última, refere-se ter sido acordado com o Comando Metropolitano de Lisboa da PSP a ligação do sistema ao seu centro de comunicações, permitindo localizar e identificar, em tempo real, os veículos de onde provenham pedidos de emergência, por forma a garantir maior rapidez de actuação das forças policiais.

O projecto SIGO (Sistema de Informação para a Gestão de Operações) ficou concluído em 2001, tendo ficado criadas as condições para o lançamento de um projecto complementar, o PROSSIGO, visando a concretização das soluções preconizadas, nomeadamente:

- Implementação de uma plataforma integradora (EAI) por forma a permitir a troca de dados entre todas as aplicações de suporte da área de Gestão de Operações, existentes e futuras;
- Construção de um repositório central de dados (Datamart), sobre o qual se farão futuramente as análises relativas ao planeamento e controlo da oferta e procura;
- Desenvolvimento de novas funcionalidades do GIST (Gestão Integrada do Sistema de Transportes) e SAEIP;
- Desenvolvimento de um sistema para registo e gestão de ocorrências de exploração.

Paralelamente, decorre um processo de reorganização e optimização de processos na área das Estações.

A instalação do SAP R/3 continua em exploração, tendo sido efectuada a conversão para o Euro desde o início do ano. Está em estudo a actualização de versão bem como a eventual introdução de novas funcionalidades.

O projecto de Bilhética, na parte específica da Carris, iniciou-se em 2001, no seguimento da colaboração intensa da empresa no Projecto Calypso, desenvolvido no âmbito da Otlis, com o apoio financeiro da Comunidade Europeia. Foi lançado concurso internacional para o equipamento a adquirir pela Carris, esperando-se que o projecto esteja concretizado no final de 2002, embora a parte referente às vendas deva estar concluída no final do primeiro semestre.

O novo sistema utilizará a mais moderna tecnologia informática, visando maior segurança, intermodalidade e transparência no sistema, e permite efectuar uma integração crescente com os outros operadores da região de Lisboa, se houver acordo nesse sentido, como se espera.

O novo sistema de bilhética assenta na existência de um novo cartão de passe, semelhante a um cartão de crédito bancário, equipado com um chip onde é gravado electronicamente a identificação do cliente e o título que adquiriu, e que tem capacidade de comunicação de dados, sem contacto, com os validadores instalados nos veículos. O equipamento complementar permite validar e registar as viagens efectuadas ou vender os títulos e é, essencialmente, constituído por:

- Validadores sem contacto, instalados à entrada dos veículos, que substituem os actuais obliteradores e que verificam a validade do título de transporte;
- Computadores de bordo que registam os dados relativos à entrada e saída dos passageiros nos veículos;
- Equipamentos de transmissão de dados de cada veículo para a Estação;
- Terminais electrónicos portáteis para a função de fiscalização;
- Terminais electrónicos a instalar nos postos de venda e máquinas automáticas de venda.

5 RECURSOS FINANCEIROS

5.1 FLUXOS FINANCEIROS

Como tem sido usual em anos anteriores, a Exploração originou um cash-flow negativo. Este continua a aumentar em valor absoluto, tendo atingido 63,7 milhões de euros em 2001, já tendo em conta a indemnização compensatória atribuída pelo Estado.

Nos restantes fluxos são de salientar:

- O aumento de 44,3 milhões de euros nos capitais próprios, resultante de dois aumentos de capital social totalmente subscritos pelo Estado;
- A redução de 39,7 milhões de euros nos fundos circulantes, devida principalmente à situação anómala de elevadas disponibilidades no final do ano anterior.

O aumento das imobilizações apresenta também um valor significativo (11,2 milhões de euros), que embora inferior ao de 2000, se situa ao nível médio dos últimos exercícios. A variação do montante desta rubrica depende, aliás, em grande parte das maiores ou menores entregas de autocarros para renovação da frota em cada ano.

ORIGEM/APLICAÇÃO DE FUNDOS (em termos reais*) (milhares de euros)		
	2001	2000
Origem de Fundos		
Cash-Flow de Exploração	-63770,5	-60808,4
Aumento de Capitais Próprios	44290,2	48980,8
Aumento de Dívidas a Terceiros	10000,0	15905,1
Outras	135,5	158,3
Diminuição dos Fundos Circulantes	39692,7	18611,4
	30347,9	22847,2
Aplicação de Fundos		
Aumento do Investimento Financeiro	119,7	424,4
Diminuição de Dívidas a Terceiros	18995,1	5207,5
Aumento de Dívidas de Terceiros	0,0	0,0
Aumento de Imobilizações	11233,1	17215,3
Aumento dos Fundos Circulantes	0,0	0,0
	30347,9	22 847,2

* Neste quadro e em todos os outros referidos como "em termos reais" os valores dos vários anos foram corrigidos pela inflação verificada em Portugal, de forma a serem comparáveis com os de 2001.

5.2 INVESTIMENTO REALIZADO

O investimento realizado no ano totalizou cerca de 11,3 milhões de euros, mantendo-se nos níveis relativamente reduzidos que se verificaram nos últimos anos.

Como é usual, a parte mais significativa dos investimentos refere-se à frota de autocarros (63,1%), tendo ainda alguma expressão os referentes à frota de eléctricos e às infra-estruturas de transporte. No seu conjunto, estes investimentos correspondem a 73,4% do total.

Os recursos aplicados na montagem do "sistema de ajuda à exploração e informação aos clientes" totalizaram cerca de 1,5 milhões de euros, constituindo a rubrica mais saliente (cerca de metade) dos restantes 26,6%.

INVESTIMENTOS (em termos reais) (milhares de euros)		
	2001	2000
Frota de Autocarros		
Aquisições	5170	10894
Grandes Reparações	1873	2729
Órgãos de Reserva	39	250
Frota de Eléctricos		
Aquisições	0	0
Grandes Reparações	139	323
Órgãos de Reserva	601	328
Infraestruturas		
Linha (Grandes Reparações)	0	57
Rede Aérea	161	255
Subestações Eléctricas	9	0
Estações de Serviço	482	167
Outros Invest. Corpóreos	2563	2151
Investimentos Incorpóreos	196	62
TOTAL INVEST. NÃO FINANCEIROS	11233	17216
Investimentos Financeiros	120	422
TOTAL	11353	17638

5.3 ESTRUTURA PATRIMONIAL

No final do exercício de 2001, o Activo Líquido tinha o valor de 163,3 milhões de euros, sensivelmente inferior em termos reais ao do ano anterior (184,7 milhões) mesmo considerando que este último estava dilatado momentaneamente no valor das disponibilidades, conforme se referiu no Relatório desse ano.

As variações entre os valores reais (corrigidos da inflação) do Activo no final dos anos de 2002 e 2001 foram as seguintes:

- Redução do “Imobilizado” em cerca de 10,7 milhões de euros (-9,5%)
- Aumento das “Existências” em 0,3 milhões (+9,3%)
- Redução do “Realizável e Disponível” em 11,1 milhões (-16,1%)

Em contrapartida, verificaram-se as seguintes alterações, também em termos reais, no tocante a origens de financiamento:

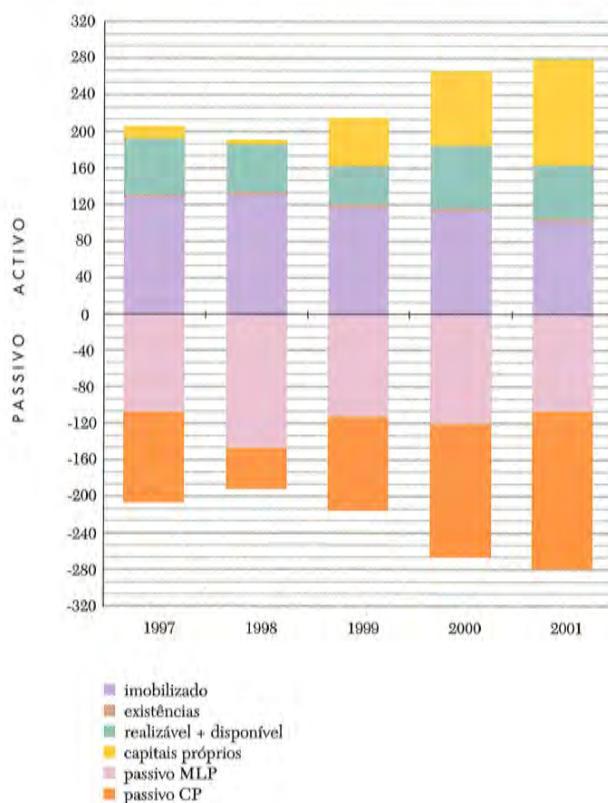
- Diminuição do “Passivo a Médio Prazo” em 13,9 milhões de euros (-11,6%);
- Aumento do “Passivo a Curto Prazo” em 26,5 milhões de euros (+18,1%);
- Diminuição do Capital Próprio (já anteriormente negativo) em 34,1 milhões de euros.

Em 2001 as operações de financiamento a médio prazo realizadas foram apenas as referentes ao leasing dos autocarros adquiridos. Daqui resultou que a estrutura das massas patrimoniais no fim do ano se apresentasse um pouco mais desequilibrada do que no ano anterior.

ESTRUTURA PATRIMONIAL (em % do total)

RUBRICA DO BALANÇO	%		
	2001 (1)	2000 (2)	Δ (1)-(2)
ACTIVO			
Imobilizado	61,1	59,8	1,3
Investimentos Financeiros	1,5	1,3	0,2
Existências	2,1	1,7	0,4
Div. Terceiros M.L.Prazo	0,0	0,0	0,0
Div. Terceiros C.P. e Disponibilidades	34,9	32,2	2,7
Encargos Dif. e Acrésc. Proveitos	0,4	5,0	-4,6
TOTAL	100,0	100,0	0,0
PASSIVO			
Capital Próprio	-70,6	-43,9	-26,7
Provisões para Riscos e Encargos	3,2	2,9	0,3
Passivo a Médio e Longo Prazo	61,8	62,0	-0,2
Passivo a Curto Prazo	93,5	68,9	24,6
Proveitos Dif. e Acrésc. Custos	12,1	10,1	2,0
TOTAL	100,0	100,0	0,0

Estrutura Patrimonial
(milhões de euros, em termos reais)



6 RESULTADOS ECONÓMICOS

6.1 RESULTADOS GLOBAIS DA EMPRESA

6.1.1

NO EXERCÍCIO DE 2001

O Exercício apresentou um resultado líquido negativo em 73 671 milhares de euros, dos quais 74 352 milhares referentes a resultados correntes antes de impostos. Estes resultados correntes em valor absoluto são ligeiramente inferiores (-2,3%) aos do ano anterior a preços correntes, não obstante um agravamento dos encargos financeiros. Esta situação é consequência de os resultados operacionais terem sido menos negativos, passando de 67 288 milhares de euros para 63 673 (-5,4%).

Em termos reais, isto é corrigidos da inflação, a melhoria dos resultados correntes é de 6,4% e é explicada essencialmente por:

- Aumento das receitas de serviço público em 3,4%
- Redução dos custos funcionais de exploração dos transportes públicos em 1,9%
- Redução dos custos gerais em 3,8%
- Aumento dos custos financeiros (líquidos) em 16,3%.

O acréscimo dos custos financeiros está essencialmente relacionado com o crescimento dos juros de empréstimos que, por sua vez, resultou do aumento dos valores médios em dívida durante o ano e do crescimento da taxa média de juro e do correspondente imposto de selo.

RESULTADOS CORRENTES (em termos reais*)		(milhares de euros)	
RECEITAS, CUSTOS E RESULTADOS	2001	2000	Δ%
Receita de Transportes Públicos	84581	81793	3,4
Receita Directa	68156	69889	-2,5
Indemnização Compensatória	16425	11904	38,0
Custos Directos de Exploração TP	114626	116017	-1,2
Custos de Produção e Comerciais	103097	103873	-0,7
Amortizações	11529	12144	-5,1
<i>Resultado Operacional Bruto TP</i>	<i>-30045</i>	-34223	-12,2
Custos Gerais	37956	39452	-3,8
<i>Resultado Operacional TP</i>	<i>-68001</i>	-73675	-7,7
Resultados Financeiros	-10680	-9181	16,3
<i>Resultado de Transportes Públicos</i>	<i>-78681</i>	-82856	-5,0
Resultados de Explorações Acessórias	1825	1885	-3,2
Outros Custos e Proveitos	2504	1541	62,4
RESULTADOS CORRENTES	-74352	-79429	-6,4

* Neste quadro e em todos os outros referidos como "em termos reais" os valores dos vários anos foram corrigidos pela inflação verificada em Portugal de forma a serem comparáveis com os de 2001.



ENQUADRAMENTO DOS RESULTADOS DO ANO NA EVOLUÇÃO ANTERIOR

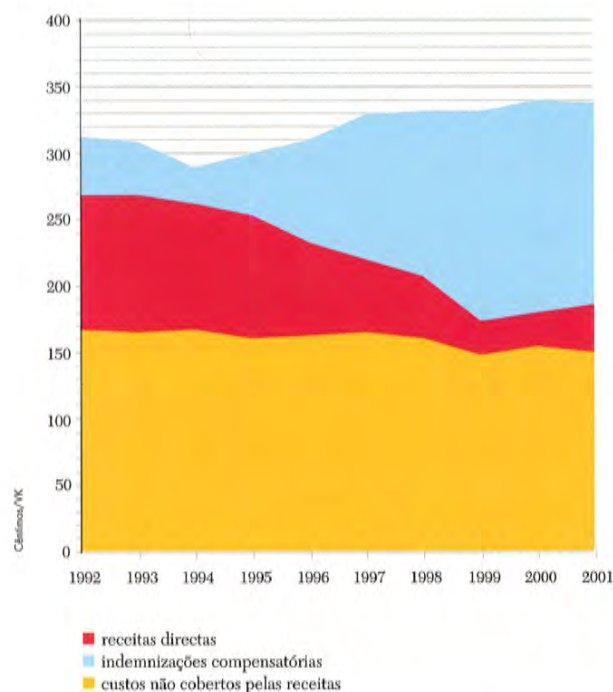
A aproximação verificada em 2001 entre receitas e custos foi diminuta face ao grande hiato de separação entre eles, que já vinha de anos anteriores. Esta separação resultou de evoluções divergentes durante longos anos, como resulta claramente da figura que ilustra o andamento de receitas e custos na última década, considerando valores em termos reais, (para eliminar o efeito da inflação) e em termos unitários por veículo-Km (para neutralizar o factor “variação da oferta”).

CUSTOS E RECEITAS POR VEÍCULO-KM (em termos reais) (euros / VK)

ANOS	VALORES POR VEÍCULO-KM			
	CUSTOS*	RECEITA DIRECTA	INDEMNIZ. COMPENS.	RECEITA TOTAL
1992	3,11	1,67	1,01	2,68
1993	3,07	1,65	1,02	2,67
1994	2,88	1,66	0,95	2,61
1995	2,98	1,61	0,92	2,53
1996	3,09	1,63	0,69	2,32
1997	3,28	1,64	0,55	2,19
1998	3,30	1,59	0,47	2,06
1999	3,30	1,48	0,25	1,73
2000	3,40	1,53	0,26	1,78
2001	3,36	1,50	0,36	1,86

* Exclui Encargos Financeiros

Custos e Receitas por Veículo - Km
(em termos reais)



As razões que conduziram à situação financeira em que a empresa se encontra, e se traduzem nas tendências de diminuição da receita unitária e de crescimento dos custos unitários (estes nomeadamente no período 1994-97), foram, em síntese as seguintes:

- Sistemáticamente o crescimento das tarifas não tem acompanhado a inflação, o que ao fim algumas dezenas de anos criou um fosso entre tarifas e custos;

- As taxas de ocupação dos veículos têm diminuído, sem que tenha havido uma redução idêntica da oferta, por razões referentes à natureza do serviço público e pela oposição das populações a essa redução;

- Os custos dos factores produtivos têm aumentado acima da inflação, nomeadamente quanto ao factor trabalho, sem que esta evolução tenha sido totalmente compensada pelas apreciáveis melhorias de produtividade alcançadas;

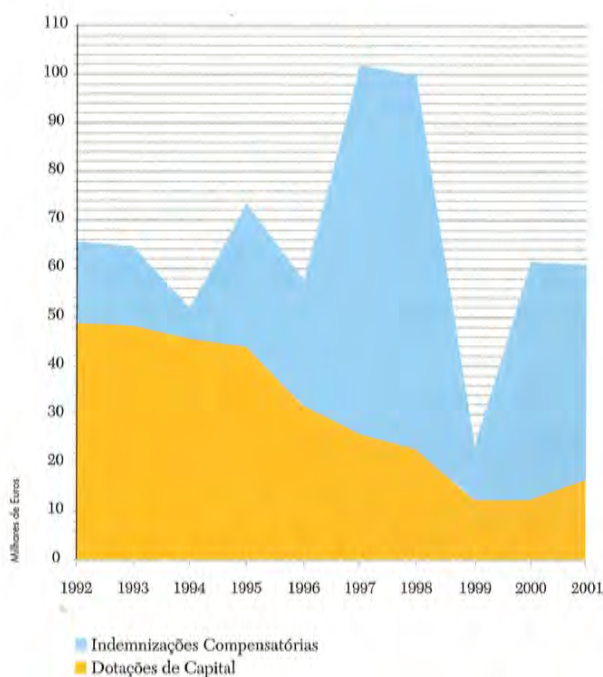
- O apoio do Estado tem diminuído, ao contrário do que seria lógico e racional face às evoluções anteriores.

O esforço financeiro do Estado com a empresa em 2001 manteve-se, em termos reais, sensivelmente ao nível do ano anterior (-0,2%), embora o segundo aumento de capital do ano, que se inclui nesse esforço, no valor de cerca de 24 338 milhares de euros e deliberado em 31 de Dezembro, tenha sido realizado já em Fevereiro de 2002.

Neste ano alterou-se a proporção entre dotações de capital e indemnizações compensatórias assumindo estas maior peso. A análise dos últimos dez anos mostra, não obstante, que as indemnizações compensatórias de 2001 se situam nos níveis mais baixos da década.

ESFORÇO FINANCEIRO DO ESTADO (em termos reais) (milhares de euros)			
ANOS	INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	DOTAÇÕES DE CAPITAL	TOTAL
1992	48429	16607	65036
1993	47742	16242	63984
1994	45388	6176	51564
1995	43602	29651	73253
1996	31646	25891	57537
1997	25725	76003	101728
1998	22475	76742	99217
1999	12331	10717	23048
2000	11904	48950	60854
2001	16425	44290	60715

Esforço Financeiro do Estado
(em termos reais)



6.2 RESULTADOS POR EXPLORAÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Nas duas grandes explorações de transporte público (“autocarros” e “eléctricos”) foi diferente a evolução da receita directa relativamente à verificada em 2000. Na primeira constatou-se uma redução em termos reais de cerca de 2,9% enquanto na segunda se deu um crescimento de 5,3%.

Os custos directos reduziram-se nas duas explorações, embora de forma mais acentuada na exploração de eléctricos (-4,8%) do que na de autocarros (-0,6%).

Destes diferentes andamentos de receitas e custos resultou ter sido divergente nas duas explorações o sentido de evolução da percentagem de cobertura dos custos directos pelas receitas directas: diminuiu na exploração de autocarros e melhorou na de eléctricos. Porém, nesta última o valor da referida percentagem continua a ser muito baixo e bastante inferior ao da exploração de autocarros.

RESULTADOS POR EXPLORAÇÃO ANTES DE INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS (em termos reais)

(milhões de euros)

	AUTOCARROS			ELÉCTRICOS		
	2001	2000	Δ %	2001	2000	Δ %
Receita Directa (1)	63646	65572	-2,9	4020	3817	5,3
Custos Directos (2)	98706	99290	-0,6	14524	15258	-4,8
Margem Bruta	-35060	-33718	4,0	-10504	-11441	-8,2
Grau de Cobertura (1)/(2)	64,5	66,0	-2,4	27,7	25,0	10,6

Situação análoga à que acabou de ser descrita verifica-se igualmente quando a análise se faz não em termos globais mas por passageiro: o défice bruto por passageiro em 2001 aumenta na exploração de autocar-

ros (+7,9%) e diminui na de eléctricos (-5,7%). No entanto o défice por passageiro na exploração de eléctricos é quase cinco vezes o que se regista na exploração de autocarros.

RESULTADOS ECONÓMICOS POR PASSAGEIRO (em termos reais)

(euros)

VALORES POR PASSAGEIRO	AUTOCARROS			ELÉCTRICOS		
	2001	2000	Δ %	2001	2000	Δ %
Receita Directa	0,220	0,216	1,8	0,210	0,198	6,0
Custos	0,340	0,327	3,9	0,770	0,792	-2,8
Défice Bruto	0,120	0,111	7,9	0,560	0,594	-5,7

6.3 PROVEITOS CORRENTES POR NATUREZA

Em 2001 os proveitos correntes tiveram um crescimento de 4,7% relativamente ao ano anterior, em termos reais. Esse acréscimo resultou das seguintes causas:

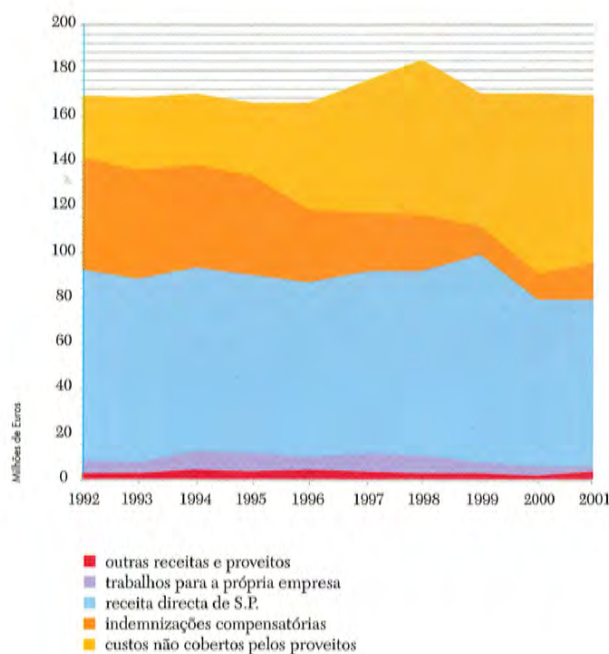
- Aumento de 3,4% na receita de serviço público;
- Aumento de 58,6% nas “outras receitas e proveitos”.

As razões do primeiro aumento já foram analisadas anteriormente. O segundo aumento resulta do acrés-

cimo da facturação de serviços secundários e do crescimento de subsídios diversos. Nestes últimos é de salientar o recebimento do subsídio referente à comparticipação nos passes sociais de idosos pelo Instituto de Gestão Financeira da Segurança Social no próprio ano, ao contrário do que se tinha verificado anteriormente.

PROVEITOS CORRENTES (em termos reais)			(milhares de euros)		
NATUREZAS	2001		2000		Δ %
	Valor	%	Valor	%	
Passes Sociais	46852	49,7	47657	52,9	-1,7
Outros Títulos	21304	22,6	22234	24,7	-4,2
Pré-Comprados	11378	12,1	12255	13,6	-7,2
Bilhetes	9926	10,5	9979	11,1	-0,5
Total Receita Directa S.P.	68156	72,3	69891	77,6	-2,5
Indemnização Compensatória	16425	17,4	11903	13,2	38,0
Receita Serv. Público	84581	89,7	81794	90,9	3,4
Trab. p ^a Própria Empresa	2317	2,5	3560	4,0	-34,9
Outras Receitas e Proveitos	7391	7,8	4661	5,2	58,6
TOTAL	94289	100,0	90015	100,0	4,7

Proveitos por natureza e custos não cobertos
(em termos reais)



6.4 CUSTOS CORRENTES POR NATUREZA

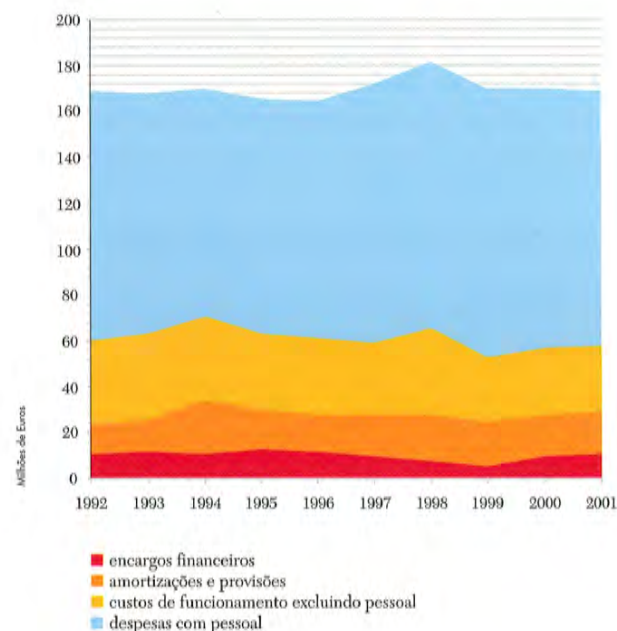
Os custos correntes cresceram ligeiramente abaixo da inflação: em termos reais, diminuíram 0,5%. Este diferencial foi bastante influenciado pela variação dos encargos financeiros (+17,6% em termos reais), cujas causas já anteriormente se referiram. Em contrapartida, os custos de funcionamento tiveram uma redução de 1,5%, em termos reais.

Dentro dos custos de funcionamento verificam-se, porém, evoluções muito díspares dos vários grupos de naturezas que inclui:

- As despesas com pessoal diminuem 2,4%;
- Os consumos de materiais e os fornecimentos e serviços de terceiros têm crescimentos reais de 2,4 e 5,9%, respectivamente;
- As despesas diversas diminuem mais de 35%.

CUSTOS POR NATUREZA (em termos reais)			
		(milhões de euros)	
NATUREZAS	2001	2000	Δ%
Custos de Funcionamento	139401	141523	-1,5
Despesas com Pessoal	110659	113413	-2,4
Consumos de Material	17524	17117	2,4
Fornecimentos e Serviços Externos	10561	9972	5,9
Despesas Diversas	657	1021	-35,6
Amortizações e Provisões	18141	18486	-1,9
Amortizações	17169	17981	-4,5
Provisões	972	505	92,4
Encargos Financeiros	11100	9436	17,6
Juros de Financiamento	10799	9186	17,6
Outros	301	250	20,4
TOTAL	168642	169445	-0,5

Custos
(em termos reais)



A evolução das despesas com pessoal é consequência da redução de efectivos médios conseguida durante o ano. A rubrica com menor percentagem de redução é a de "outros custos", onde têm um peso apreciável as despesas relacionadas com a saúde dos trabalhadores.

DESPESAS COM PESSOAL (em termos reais)			
		(milhões de euros)	
NATUREZAS	2001	2000	Δ%
Remunerações	70 477	72 552	-2,9
Encargos Patronais	16 883	17 354	-2,7
Complementos de Pensões de Reforma (e Sobrevivência)	13 025	13 159	-1,0
Outros Custos	10 273	10 348	-0,7
TOTAL	110 659	113 413	-2,4

Nos consumos de materiais verificam-se aumentos acima da inflação em todos os grupos principais, com especial ênfase nos materiais relacionados com a manutenção, sobretudo na exploração de eléctricos. O acréscimo verificado no combustível da frota de serviço público ("gasóleo e gás") reflecte essencialmente o aumento do preço médio em relação ao ano anterior.

CONSUMOS DE MATERIAL (em milhões reais)		(milhões de dólares)	
NATUREZAS	2001	2000	Δ%
Gasóleo e Gás	12674	12269	3,3
Peças e Acessórios de Autocarros	2619	2526	3,7
Peças e Acessórios de Eléctricos	428	338	26,7
Outros Consumos	1803	1264	42,6
TOTAL	17524	16396	6,9

O acréscimo nos fornecimentos e serviços externos resulta, em parte, da política que tem vindo a ser seguida, de recurso ao "outsourcing" quando economicamente vantajoso. Os acréscimos repartem-se por múltiplas naturezas mas cerca de 50% do valor total do aumento refere-se a serviços relacionados com a manutenção da frota de serviço público. No restante têm peso importante o acréscimo de custos com serviços de consultadoria e com campanhas publicitárias de incentivo à utilização de transporte público.

Nas despesas diversas, a diminuição é percentualmente elevada mas tem um valor absoluto relativamente reduzido. Resulta em grande parte de uma redução no pagamento de imposto de selo por em 2001 não terem sido contratados empréstimos bancários a médio prazo, ao contrário do que se verificou no ano anterior.

6.5 PRODUTIVIDADE

Em 2001 os índices de produtividade retomaram crescimentos da ordem dos 5%, após a estagnação constatada no ano anterior. Esta evolução positiva é influenciada, contudo, pelo aumento das horas suplementares, dado que os indicadores que tradicionalmente se usam tomam como referencial o efectivo médio.

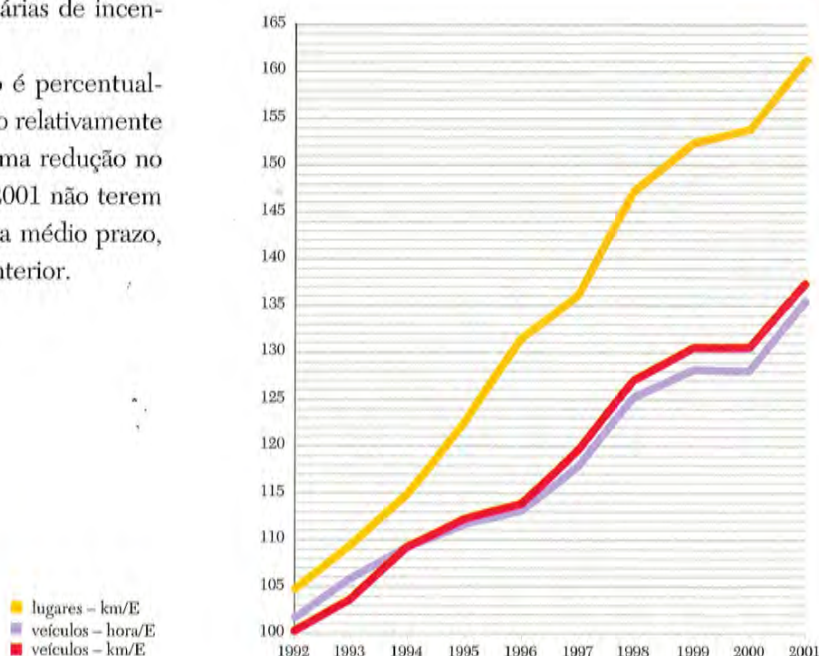
O rácio que traduz mais directamente a produtividade do pessoal é o que relaciona veículos-hora e efectivos. Teve em 2001 um acréscimo de 5,8%, após uma redução de 0,1% no ano anterior. No conjunto dos dois anos o crescimento médio foi de 2,9% ao ano.

No rácio que compara os veículos-km com o efectivo médio o acréscimo em 2001 foi apenas de 4,9%, por efeito da redução da velocidade comercial média. No conjunto do biénio 2000-2001 a taxa de crescimento foi de 2,6%.

INDICADORES DE PRODUTIVIDADE

INDICADORES	2001	2000	Δ%
Lugares-km / Efectivo Médio (milhares)	1052	1004	4,8
Veículos-hora / Efectivo Médio	800	756	5,8
Veículos-km / Efectivo Médio	11462	10927	4,9

Indicadores de Produtividade
(Base: 1990=100)



Entendeu-se no presente relatório, particularmente no capítulo inicial, fazer uma breve retrospectiva quanto à fixação dos objectivos estratégicos da Empresa e a forma como, no âmbito de uma conjuntura que se revelou pouco favorável ao desenvolvimento do transporte público, a CARRIS conduziu as suas políticas nos diversos domínios da sua actuação.

Como se disse, no início de 2001, foi apresentada na Secretaria de Estado dos Transportes uma segunda proposta do contrato-programa que, em nosso entender, encerra virtualidades que poderão permitir um diálogo aberto entre o Governo, a Câmara Municipal de Lisboa e a CARRIS e clarificar melhor o caminho a trilhar no futuro. E é forçosa essa clarificação tendo em conta, por um lado, a situação económico-financeira da Empresa e, por outro, os factores que lhe são exteriores mas que terão sobre esse futuro uma influência decisiva. Refere-se, a propósito, dois desses factores já mencionados anteriormente:

- As condições de circulação à superfície;
- O processo de liberalização dos transportes públi-

cos urbanos que está neste momento em curso de discussão entre a Comissão e o Parlamento Europeu.

O primeiro factor condiciona de forma decisiva a aplicação correcta dos meios que a Empresa detém e que poderão, se tais condições vierem a ser modificadas no âmbito de políticas que privilegiem o transporte público, vir a prestar um serviço de melhor qualidade que incentive um retorno de muitos passageiros que se vão perdendo para o transporte individual.

O segundo factor vai exigir da Empresa a preparação para uma mercado mais aberto onde estarão presentes novos desafios de competitividade aos quais se tem de responder com grande determinação.

O trabalho já efectuado nos domínios da reorganização da Empresa, dos investimentos de qualidade, e da redução de custos pode permitir uma resposta positiva a esses desafios. A concertação entre as entidades que ficam mencionadas e a forma como se for capaz de mobilizar os Trabalhadores para avaliar correctamente o futuro vão ser elementos decisivos na articulação dessa resposta.



8 PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Para cumprimento da alínea f) do número 2 do artigo 66º do Código das Sociedades Comerciais, propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício - prejuízo de € 73 671 456,42 - sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No âmbito da proposta do contrato-programa que foi apresentada superiormente foi apontada igualmente uma solução possível para o grave problema que representa para a Empresa a inexistência de um fundo de pensões que possa suportar financeiramente os complementos de reforma e de sobrevivência que foram acordados em sede de negociações dos AE's.

Num ano em que a evolução dos custos do factor trabalho continuou ainda a ser desfavorável a um comportamento positivo da Empresa no domínio económico e financeiro não se pode deixar de expressar palavras de louvor dirigidas a todos os Trabalhadores que com o seu esforço e dedicação permitiram que a CARRIS continuasse a ser uma Empresa de referência, quer no domínio dos projectos que vai concretizando, quer na qualidade do serviço que presta aos seus clientes.

São também devidos agradecimentos particulares a todas as entidades que mantiveram com a Empresa diversas formas de relacionamento e cooperação que permitiram, designadamente, melhorar o serviço prestado e as condições de exploração. Sublinha-se, nesta circunstância, os apoios dos Ministérios que tutelam a Empresa, com particular destaque para os Senhores Ministros do Equipamento Social e das Finanças e os Secretários de Estado Adjunto e dos Transportes, do Tesouro e das Finanças e dos Assuntos Fiscais. O agra-

decimento é igualmente extensivo à Direcção Geral de Transportes Terrestres, à Direcção Geral de Viação, à Câmara Municipal de Lisboa e à Polícia de Segurança Pública.

Deixa-se ainda aqui expresso o agradecimento à Mesa da Assembleia Geral e ao Revisor Oficial de Contas pela excelente colaboração que, em todas as circunstâncias, mantiveram com o Conselho de Administração.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 2002

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Helder Jacinto de Oliveira

Vogais

Alfredo Jorge Cristovão Carvalho

João Francisco dos Reis Simões

Maria Adelina Pinto Dias Rocha

António de Carvalho Santos e Silva

ANEXO AO RELATÓRIO DE GESTÃO

Accionistas em 31/12/2001

**Relação a que se refere o nº 4 do Artº 448º
do Código das Sociedades Comerciais**

ACCIONISTA	Nº DE ACÇÕES	% DO CAPITAL SOCIAL
Estado Português	32 771 998	100

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Presidente

Helder Jacinto de Oliveira

Vogais

Alfredo Jorge Cristovão Carvalho

João Francisco dos Reis Simões

Maria Adelina Pinto Dias Rocha

António de Carvalho Santos e Silva

CONTAS DO EXERCÍCIO

Activo

CÓDIGO DAS CONTAS POC		ACTIVO BRUTO	2001 AMORTIZAÇÕES PROVISÕES	ACTIVO LÍQUIDO	2000 ACTIVO LÍQUIDO
	Imobilizado				
	Imobilizações Incorpóreas:				
431	Despesas de Instalação	296 502,10	146 179,20	150 322,90	53 589,39
432	Despesas de Investigação e de Desenvolvimento	265 201,73	159 142,56	106 059,17	141 483,97
433	Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-
434	Trespases	-	-	-	-
441/6	Imobilizações em Curso	-	-	-	-
449	Adiantamentos p/ Conta de Imobilizações Incorpóreas	46 660,05	-	46 660,05	52 975,76
		608 363,88	305 321,76	303 042,12	248 049,12
	Imobilizações Corpóreas:				
421	Terrenos e Recursos Naturais	2 467 738,79	-	2 467 738,79	2 467 738,79
422	Edifícios e Outras Construções	87 792 545,14	67 107 084,49	20 685 460,65	23 623 100,29
423	Equipamento Básico	215 459 022,65	144 556 660,20	70 902 362,45	73 159 497,26
424	Equipamento de Transporte	2 340 912,58	1 841 075,29	499 837,29	388 625,56
425	Ferramentas e Utensílios	2 250 841,67	1 433 918,67	816 923,00	200 074,60
426	Equipamento Administrativo	9 136 634,25	7 692 668,64	1 443 965,61	1 281 670,06
427	Taras e Vasilhame	-	-	-	-
429	Outras Imobilizações Corpóreas	15 622,96	-	15 622,96	15 622,96
441/6	Imobilizações em Curso	2 594 299,75	-	2 594 299,75	4 416 775,54
448	Adiantamentos p/ Conta de Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-
		322 057 617,79	222 631 407,29	99 426 210,50	105 553 105,06
	Investimentos Financeiros:				
4111	Partes de Capital em Empresas do Grupo	256 212,53	-	256 212,53	256 212,53
4112	Partes de Capital em Empresas Associadas	22 445,91	-	22 445,91	22 445,91
4122+4132	Empréstimos a Empresas Associadas	-	-	-	-
4113+414+415	Titulos e Outras Aplicações Financeiras	1 991 401,03	6 885,00	1 984 516,03	1 957 408,81
4123+4134	Outros Empréstimos Concedidos	119 711,50	-	119 711,50	-
441/6	Imobilizações em Curso	-	-	-	-
447	Adiantamentos p/Conta de Investimentos Financeiros	-	-	-	-
		2 389 770,97	6 885,00	2 382 885,97	2 236 067,25
	Circulante				
	Existências:				
36	Matérias Primas, Subsidiárias e de Consumo	2 909 917,99	153 380,35	2 756 537,64	2 488 205,98
35	Produtos e Trabalhos em Curso	635 750,17	-	635 750,17	485 107,19
34	Subprodutos, Desperdícios, Resíduos e Refugos	-	-	-	-
33	Produtos Acabados e Intermédios	-	-	-	-
32	Mercadorias	-	-	-	-
37	Adiantamentos p/ Conta de Compras	237,64	-	237,64	-
		3 545 905,80	153 380,35	3 392 525,45	2 973 313,17
	Dívidas de Terceiros - Curto Prazo :				
211	Clientes, C/C	2 653 827,37	-	2 653 827,37	1 316 257,83
212	Clientes - Titulos a Receber	-	-	-	-
218	Clientes de Cobrança Duvidosa	18 409,92	14 682,00	3 727,92	4 839,83
253+254	Empresas Participadas e Participantes	145,32	-	145,32	-
251+255	Outros Acionistas (Sócios)	-	-	-	-
229	Adiantamentos a Fornecedores	10 442,32	-	10 442,32	11 648,19
2619	Adiantamentos a Fornecedores de Imobilizado	-	-	-	-
24	Estado e Outros Entes Públicos	3 978 510,02	-	3 978 510,02	3 085 607,03
262+266+267					
+268+221	Outros Devedores	25 718 245,85	1 840 936,00	23 877 309,85	3 931 741,19
264	Subscritores de Capital	24 338 226,00	-	24 338 226,00	35,67
		56 717 806,80	1 855 618,00	54 862 188,80	8 350 129,74
12+13+14	Depósitos Bancários e Caixa :				
11	Depósitos Bancários	2 234 242,02	-	2 234 242,02	48 707 206,52
	Caixa	9 226,28	-	9 226,28	2 888,96
		2 243 468,30	-	2 243 468,30	48 710 095,48
	Acréscimos e Diferimentos				
271	Acréscimos de Proveitos	37 633,00	-	37 633,00	100 340,71
272	Custos Diferidos	667 209,72	-	667 209,72	8 806 935,39
		704 842,72	-	704 842,72	8 907 276,10
	Total de amortizações		222 936 729,05		
	Total de provisões		2 015 883,35		
	TOTAL DO ACTIVO	388 267 776,26	224 952 612,40	163 315 163,86	176 978 035,92

O Conselho de Administração

O Presidente: Helder Jacinto de Oliveira
 Vogais: António de Carvalho Santos e Silva
 Alfredo Jorge Cristóvão de Carvalho
 João Francisco dos Reis Simões
 Maria Adelina Pinto Dias Rocha

Capital Próprio e Passivo

CÓDIGO DAS CONTAS POC		2001	2000
	CAPITAL PRÓPRIO		
51	Capital	163 532 270,02	119 242 038,00
521	Acções (Quotas) Próprias:		
522	Valor Nominal	-	-
53	Descontos e Prémios	-	-
54	Prestações Suplementares	-	-
55	Prémio de Emissão de Acções (Quotas)	-	-
56	Ajustamentos de Partes de Cap. em Filiais e Associadas	24,08	-
	Reservas de Reavaliação	3 990 383,17	3 990 383,17
571	Reservas:		
572	Reservas Legais	-	-
573	Reservas Estatutárias	-	-
574 a 579	Reservas Contratuais	-	-
59	Outras Reservas	-	-
	Resultados Transitados	- 209 086 129,95	- 125 292 289,49
	SUBTOTAL	- 41 563 452,68	- 2 059 868,32
88	Resultado Líquido do Exercício	- 73 671 456,42	- 75 698 917,05
89	Dividendos Antecipados	-	-
	TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO	- 115 234 909,10	- 77 758 785,37
	PASSIVO:		
291	Provisões para Riscos e Encargos:		
292	Provisões para Pensões	1 383 876,00	1 343 971,03
293/8	Provisões para Impostos	247 457,00	282 319,61
	Outras Provisões p/ Riscos e Encargos	3 634 401,80	3 454 080,67
		5 265 734,80	5 080 371,31
	Dívidas a Terceiros - Médio e Longo Prazo:		
2321	Empréstimos por Obrigações:		
2322	Convertíveis	-	-
231	Não Convertíveis	29 927 873,81	47 385 800,22
221	Dívidas a Instituições de Crédito	49 903 831,76	39 903 831,76
2612	Fornecedores, c/c	-	-
2611	Fornecedores de Imobilizado - Títulos a Pagar	-	-
24	Fornecedores de Imobilizado - C/C	21 019 403,29	22 556 632,92
	Estado e Outros Entes Públicos	-	-
		100 851 108,86	109 846 264,90
	Dívidas a Terceiros - Curto Prazo:		
2321	Empréstimos por Obrigações:		
2322	Convertíveis	-	-
233	Não Convertíveis	4 987 978,97	4 987 978,97
231+12	Empréstimos por Títulos de Participação	-	-
269	Dívidas a Instituições de Crédito	125 201 792,91	99 357 471,35
221	Adiantamentos por Conta de Vendas	-	-
228	Fornecedores, C/C	5 732 269,22	4 815 913,79
222	Fornecedores - Facturas em Recepção e Conferência	304 463,77	308 345,36
2612	Fornecedores - Títulos a Pagar	-	-
253+254	Fornecedores de Imobilizado - Títulos a Pagar	-	-
251+255	Empresas Participadas e Participantes	-	14 850,36
219	Outros Accionistas (Sócios)	-	-
239	Adiantamentos de Clientes	-	8 464,44
2611	Outros Empréstimos Obtidos	-	-
24	Fornecedores de Imobilizado, C/C	8 123 483,46	5 874 265,83
262+263+264	Estado e Outros Entes Públicos	4 506 121,37	4 559 348,42
+265+267+268			
+211	Outros Credores	3 835 533,41	2 009 549,22
		152 691 643,11	121 936 187,74
	Acréscimos e Diferimentos		
273	Acréscimos de Custos	15 285 810,30	14 954 894,24
274	Proveitos Diferidos	4 455 775,89	2 919 103,10
		19 741 586,19	17 873 997,34
	TOTAL DO PASSIVO	278 550 072,96	254 736 821,29
	TOTAL C. PRÓPRIO E DO PASSIVO	163 315 163,86	176 978 035,92

Demonstração dos resultados por naturezas EM 31 DE DEZEMBRO DE 2001

Unidade: Euro

CÓDIGO DAS CONTAS POC		2001	2000
Custos e Perdas			
61	Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas:		
	Mercadorias	-	-
	Matérias	17 523 608,61	16 395 181,29
62	Fornecimentos e Serviços Externos	10 561 396,80	9 551 499,21
	Custos com o Pessoal:		
641+642	Remunerações	70 477 258,08	69 494 167,15
	Encargos Sociais:		
643+644	Pensões	13 024 971,75	12 604 901,12
645/8	Outros	27 156 698,75	26 534 198,31
66	Amortizações do Imobilizado Corpório e Incorpóreo	17 169 510,67	17 222 400,46
67	Provisões	971 764,57	485 612,95
63	Impostos	549 380,71	736 877,81
65	Outros Custos e Perdas Operacionais	107 755,09	240 428,03
	(A)	157 542 345,03	153 265 266,33
683+684	Amortizações e Provisões de Aplicações e Investimentos Financeiros	-	-
	Juros e Custos Similares :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	11 099 709,69	9 038 309,53
	(C)	168 642 054,72	162 303 575,86
69	Custos e Perdas Extraordinários	194 254,72	163 608,50
	(E)	168 836 309,44	162 467 184,36
86	Imposto sobre o Rendimento do Exercício	28 643,34	54 080,54
	(G)	168 864 952,78	162 521 264,90
88	Resultado Líquido do Exercício	- 73 671 456,42	- 75 698 917,05
		95 193 496,36	86 822 347,85
Proveitos e Ganhos			
71	Vendas:		
	Mercadorias	-	-
	Produtos	-	-
72	Prestações de Serviços	72 178 945,71	69 486 332,64
(3)	Variação da Produção	150 642,98	- 27 063,00
75	Trabalhos para a Própria Empresa	2 317 032,11	3 409 700,39
73	Proveitos Suplementares	1 218 314,73	1 120 950,44
74	Subsídios à Exploração	17 570 425,06	11 462 350,76
76	Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	434 430,48	524 834,02
	(B)	93 869 791,07	85 977 105,25
784	Rendimentos de Participações de Capital	45 166,32	6 958,24
	Rendimentos de Títulos Negociáveis e de Outras Aplicações Financeiras :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	141 637,59	131 539,56
	Outros Juros e Proveitos Similares :		
	Relativos a Empresas do Grupo	-	-
	Outros	233 070,05	105 482,85
	(D)	94 289 665,03	86 221 085,90
79	Proveitos e Ganhos Extraordinários	903 831,33	601 261,95
	(F)	95 193 496,36	86 822 347,85
RESUMO			
Resultados Operacionais	(B) - (A) =	- 63 672 553,96	- 67 288 161,08
Resultados Financeiros	[(D) - (B)] - [(C) - (A)] =	- 10 679 835,73	- 8 794 328,88
Resultados Correntes	(D) - (C) =	- 74 352 389,69	- 76 082 489,96
Resultados antes de Impostos	(F) - (E) =	- 73 642 813,08	- 75 644 836,51
Resultado Líquido do Exercício	(F) - (G) =	- 73 671 456,42	- 75 698 917,05

O Conselho de Administração

O Presidente: Helder Jacinto de Oliveira
 Vogais: António de Carvalho Santos e Silva
 Alfredo Jorge Cristóvão de Carvalho
 João Francisco dos Reis Simões
 Maria Adelina Pinto Dias Rocha

O Técnico Oficial de Contas

José Carlos Boa-Alma

Demonstração dos Resultados por Funções

Unidade: Euro

	2001	2000
Vendas e Prestações de Serviços ⁽¹⁾	89 749 370,77	80 948 683,41
Custo das Vendas e das Prestações de Serviços	-111 370 363,73	-106 510 184,18
Resultados Brutos	-21 620 992,96	-25 561 500,77
Outros Proveitos e Ganhos Operacionais	1 652 745,21	1 645 784,46
Custos de Distribuição	-5 570 434,38	-5 307 466,49
Custos Administrativos	-17 977 694,91	-17 803 577,73
Outros Custos e Perdas Operacionais	-21 354 217,88	-20 261 400,55
Resultados Operacionais	-64 870 594,92	-67 288 161,08
Custo Líquido de Financiamento	-10 821 465,18	-8 925 868,46
Ganhos (perdas) em filiais e associadas		
Ganhos (perdas) em outros investimentos	141 637,59	131 539,58
Ganhos (perdas) não usuais	709 565,47	437 653,45
Resultados Correntes	-74 840 854,04	-75 644 836,51
Impostos sobre os Resultados Correntes	-28 643,34	-54 080,54
Resultados Correntes Após Impostos	-74 869 497,38	-75 698 917,05
Resultados Extraordinários		
Impostos sobre os Resultados Extraordinários		
Ganho por alteração do critério de Registo dos Inc. à Desvinculação	1 198 040,96	
Resultados Líquidos	-73 671 456,42	-75 698 917,05
Resultados por Acção	-2,996	-5,193

(1) 2001 Inclui: 17 570 425,06 Subsídios à Exploração, sendo
 17 459 637,99 afectos à Exploração de Serviço Público de Transportes e
 110 787,07 de Subsídios para a Formação de Pessoal afecto a essa Exploração

2000 Inclui: 11 462 350,76 Subsídios à Exploração, sendo
 11 401 094,79 afectos à Exploração de Serviço Público de Transportes e
 61 255,97 de Subsídios para a Formação de Pessoal afecto a essa Exploração

Demonstração dos Fluxos de Caixa DEZEMBRO DE 2001 (MÉTODO DIRECTO)

Unidade: Euro

	2001	2000
ACTIVIDADES OPERACIONAIS		
Recebimentos de Terceiros	79 863 852,41	82 531 371,52
Indemnizações Compensatórias e outros Subsídios	1 102 446,93	22 924 038,85
Pagamentos a Fornecedores	-46 228 313,80	-43 334 186,11
Pagamentos ao Pessoal	-66 449 495,91	-68 039 601,03
Pagamentos ao Estado	-34 567 335,31	-34 459 268,80
Fluxos Gerados pelas Operações	-66 278 845,68	-40 377 645,57
Pagamento (-) / Recebimento do IRC	-41 085,26	-6 011,43
Fluxos Gerados Antes das Rubricas Extraordinárias	-66 319 930,94	-40 383 657,00
Receb. Relacionados com Rubricas Extraordinárias	18 737,54	53 355,29
Pagam. Relacionados com Rubricas Extraordinárias	-9 830,10	-5 620,00
Transferência p/ Trabalhos para a Própria Empresa	2 317 032,11	3 409 700,39
FLUXOS DAS ACTIVIDADES OPERACIONAIS (1)	-63 993 991,39	-36 926 221,32
ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO		
Recebimentos provenientes de:		
Imobilizações Corpóreas	0,00	0,00
Imobilizações Financeiras	0,00	970,08
Subsídio ao Investimento	1 269 856,14	767 240,95
Juros	128 267,74	84 860,21
Pagamentos respeitantes a:		
Fornecedores de Imobilizado	-8 924 525,16	-7 859 714,36
Investimentos Financeiros	0,00	-404 096,67
Imobilizações Corpóreas e Incorpóreas	-16 081,99	-454 257,78
Transferência p/ Trabalhos para a Própria Empresa	-2 317 032,11	-3 409 700,39
FLUXOS DAS ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO (2)	-9 859 515,38	-11 274 727,96
ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO		
Recebimentos provenientes de:		
Empréstimos Obtidos a Médio e Longo Prazo	10 000 000,00	19 951 915,88
Utilização de Empréstimos a Curto Prazo	135 448 568,97	113 277 002,42
Livranças	0,00	0,00
Empréstimos Obrigacionistas	0,00	0,00
Aumento de Capital	19 952 006,00	56 862 960,27
Receitas Financeiras	201 530,23	81 295,30
Pagamentos respeitantes a:		
Amortização de Empréstimos a Médio e Longo Prazo	-19 951 915,91	-5 145 100,31
Amortização de Empréstimos a Curto Prazo	-93 449 786,03	-90 656 517,79
Amortização de Livranças	0,00	0,00
Amortização de Empréstimos Obrigacionistas	-17 457 926,41	-4 987 978,97
Encargos Financeiros	-11 153 051,77	-7 617 181,31
FLUXOS DAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO (3)	23 589 425,08	81 766 395,49
VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES (4)=(1)+(2)+(3)	-50 264 081,69	33 565 446,21
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO PERÍODO	28 162 691,85	-5 402 754,36
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO PERÍODO	-22 101 389,84	28 162 691,85

Anexo à Demonstração dos Fluxos de Caixa

1. Nada a referir.
2. Discriminação dos componentes de Caixa e seus Equivalentes:

Unidade: Euro

RUBRICAS	31-12-2001	31-12-2000
Numerário	9 226,28	2 888,96
Depósitos bancários, imediatamente mobilizáveis	2 234 242,02	1 820 204,18
Equivalentes de Caixa:		
- <i>Overdrafts</i>	-24 625,27	-20 547,41
- <i>Hot Money</i>	-16 959,13	0,00
Caixa e seus Equivalentes	-22 101 389,84	28 162 691,85
Outras Disponibilidades	0,00	46 887 002,32
Disponibilidades Constantes do Balanço	2 243 468,30	48 710 095,48

3. Existem créditos bancários concedidos e não sacados que podem ser utilizados sem restrições no montante de 4 752 132,37 euros.
4. Nada a referir.
5. Na Demonstração dos Fluxos de Caixa, nas rubricas das Actividades Operacionais e de Investimento consta uma parcela referente a "Trabalhos para a Própria Empresa", que embora correndo pelos fluxos Operacionais, respeitam na verdade a actividades de investimento.

Demonstração dos Fluxos de Caixa		Balanço Patrimonial	
Período de Referência		Data	
1		2	
3		4	
5		6	
7		8	
9		10	
11		12	
13		14	
15		16	
17		18	
19		20	
21		22	
23		24	
25		26	
27		28	
29		30	
31		32	
33		34	
35		36	
37		38	
39		40	
41		42	
43		44	
45		46	
47		48	
49		50	
51		52	
53		54	
55		56	
57		58	
59		60	
61		62	
63		64	
65		66	
67		68	
69		70	
71		72	
73		74	
75		76	
77		78	
79		80	
81		82	
83		84	
85		86	
87		88	
89		90	
91		92	
93		94	
95		96	
97		98	
99		100	
101		102	
103		104	
105		106	
107		108	
109		110	
111		112	
113		114	
115		116	
117		118	
119		120	
121		122	
123		124	
125		126	
127		128	
129		130	
131		132	
133		134	
135		136	
137		138	
139		140	
141		142	
143		144	
145		146	
147		148	
149		150	
151		152	
153		154	
155		156	
157		158	
159		160	
161		162	
163		164	
165		166	
167		168	
169		170	
171		172	
173		174	
175		176	
177		178	
179		180	
181		182	
183		184	
185		186	
187		188	
189		190	
191		192	
193		194	
195		196	
197		198	
199		200	
201		202	
203		204	
205		206	
207		208	
209		210	
211		212	
213		214	
215		216	
217		218	
219		220	
221		222	
223		224	
225		226	
227		228	
229		230	
231		232	
233		234	
235		236	
237		238	
239		240	
241		242	
243		244	
245		246	
247		248	
249		250	
251		252	
253		254	
255		256	
257		258	
259		260	
261		262	
263		264	
265		266	
267		268	
269		270	
271		272	
273		274	
275		276	
277		278	
279		280	
281		282	
283		284	
285		286	
287		288	
289		290	
291		292	
293		294	
295		296	
297		298	
299		300	
301		302	
303		304	
305		306	
307		308	
309		310	
311		312	
313		314	
315		316	
317		318	
319		320	
321		322	
323		324	
325		326	
327		328	
329		330	
331		332	
333		334	
335		336	
337		338	
339		340	
341		342	
343		344	
345		346	
347		348	
349		350	
351		352	
353		354	
355		356	
357		358	
359		360	
361		362	
363		364	
365		366	
367		368	
369		370	
371		372	
373		374	
375		376	
377		378	
379		380	
381		382	
383		384	
385		386	
387		388	
389		390	
391		392	
393		394	
395		396	
397		398	
399		400	
401		402	
403		404	
405		406	
407		408	
409		410	
411		412	
413		414	
415		416	
417		418	
419		420	
421		422	
423		424	
425		426	
427		428	
429		430	
431		432	
433		434	
435		436	
437		438	
439		440	
441		442	
443		444	
445		446	
447		448	
449		450	
451		452	
453		454	
455		456	
457		458	
459		460	
461		462	
463		464	
465		466	
467		468	
469		470	
471		472	
473		474	
475		476	
477		478	
479		480	
481		482	
483		484	
485		486	
487		488	
489		490	
491		492	
493		494	
495		496	
497		498	
499		500	
501		502	
503		504	
505		506	
507		508	
509		510	
511		512	
513		514	
515		516	
517		518	
519		520	
521		522	
523		524	
525		526	
527		528	
529		530	
531		532	
533		534	
535		536	
537		538	
539		540	
541		542	
543		544	
545		546	
547		548	
549		550	
551		552	
553		554	
555		556	
557		558	
559		560	
561		562	
563		564	
565		566	
567		568	
569		570	
571		572	
573		574	
575		576	
577		578	
579		580	
581		582	
583		584	
585		586	
587		588	
589		590	
591		592	
593		594	
595		596	
597		598	
599		600	
601		602	
603		604	
605		606	
607		608	
609		610	
611		612	
613		614	
615		616	
617		618	
619		620	
621		622	
623		624	
625		626	
627		628	
629		630	
631		632	
633		634	
635		636	
637		638	
639		640	
641		642	
643		644	
645		646	
647		648	
649		650	
651		652	
653		654	
655		656	
657		658	
659		660	
661		662	
663		664	
665		666	
667		668	
669		670	
671		672	
673		674	
675		676	
677		678	
679		680	
681		682	
683		684	
685		686	
687		688	
689		690	
691		692	
693		694	
695		696	
697		698	
699		700	
701		702	
703		704	
705		706	
707		708	
709		710	
711		712	
713		714	
715		716	
717		718	
719		720	
721		722	
723		724	
725		726	
727		728	
729		730	
731		732	
733		734	
735		736	
737		738	
739		740	
741		742	
743		744	
745		746	
747		748	
749		750	
751		752	
753		754	
755		756	
757		758	
759		760	
761		762	
763		764	
765		766	
767		768	
769		770	
771		772	
773		774	
775		776	
777		778	
779		780	
781		782	
783		784	
785		786	
787		788	
789		790	
791		792	
793		794	
795		796	
797		798	
799		800	
801		802	
803		804	
805		806	
807		808	
809		810	
811		812	
813		814	
815		816	
817		818	
819		820	
821		822	
823		824	
825		826	
827		828	
829		830	
831		832	
833		834	
835		836	
837		838	
839		840	
841		842	
843		844	
845		846	
847		848	
849		850	
851		852	
853		854	
855		856	
857		858	
859		860	
861		862	
863		864	
865		866	
867		868	
869		870	
871		872	
873		874	
875		876	
877		878	
879		880	
881		882	
883		884	
885		886	
887		888	
889		890	
891		892	
893		894	
895		896	
897		898	
899		900	
901		902	
903		904	
905		906	
907		908	
909		910	
911		912	
913		914	
915		916	
917		918	
919		920	
921		922	
923		924	
925		926	
927		928	
929		930	
931		932	
933		934	
935		936	
937		938	
939		940	
941		942	
943		944	
945		946	
947		948	
949		950	
951		952	
953		954	
955		956	

NOTA POC

- 1) 3 - Critérios valorimétricos e métodos de cálculo utilizados, relativamente às várias rubricas do Balanço e da Demonstração dos Resultados:
- As demonstrações financeiras reflectem os registos contabilísticos da Empresa efectuados no pressuposto da continuidade das operações e em obediência aos demais princípios contabilísticos geralmente aceites, excepto o constante na nota 14) 31 do POC (Directriz Contabilística n.º 19)
 - As provisões para cobranças duvidosas estão constituídas em conformidade com o Artigo 34º do código do IRC, com excepção de uma provisão, constituída em anos anteriores e reforçada no presente exercício para fazer face a dívidas antigas da Câmara Municipal de Lisboa, no valor de € 1 666 761,00.
 - As existências estão valorizadas ao custo de aquisição ou ao custo de produção, existindo uma provisão de € 153 380,35 para depreciação de existências (materiais eventualmente obsoletos).
 - Como método de custeio das saídas usa-se o custo médio ponderado.
 - O activo imobilizado corpóreo está valorizado ao custo de aquisição ou ao custo de produção, reavaliado de acordo com as disposições legais - nota 5) 12 do POC -, utilizando-se como método de cálculo das amortizações o das quotas constantes, sendo a vida útil dos bens como seguidamente se indica:

DESCRIÇÃO	ANOS
Edifícios e outras construções	8 - 100
Equipamento básico:	
Autocarros	8 - 12
Via férrea	16
Carros eléctricos	16
Carros eléctricos articulados	30
Rotáveis de autocarros	8 - 12
Rotáveis de eléctricos	16
Outros	3 - 20
Equipamento de transporte	4 - 6
Ferramentas e utensílios	1 - 14
Equipamento administrativo	1 - 8

- O activo imobilizado incorpóreo está registado ao custo de aquisição e é amortizado pelo método das quotas constantes durante um período de três anos;
 - Os custos com a conservação plurienal e grandes reparações em edifícios, autocarros e eléctricos e com as grandes reparações de órgãos rotáveis de autocarros são capitalizados. Estes custos são amortizados segundo o método das quotas constantes, num período de dez anos para as grandes reparações em edifícios e de quatro anos para as restantes;
 - Os restantes custos de manutenção e reparação são considerados custos do exercício em que são incorridos.
 - As indemnizações compensatórias, não reembolsáveis, atribuídas pelo Governo à Empresa, para financiar parcialmente as suas operações em cumprimento das obrigações de serviço público, são registadas como subsídios à exploração no exercício em que são atribuídas.
- Em 2001 as compensações financeiras atribuídas pelo Governo, ascenderam a € 16 424 702,18.
- A empresa que, desde 1995, decorrente de reestruturações conducentes à diminuição de efectivos através da cessação de contratos de trabalho por comum acordo, vinha contabilizando os inerentes custos repartindo-os por 3 exercícios, alterou em 2001 tal procedimento e em obediência a princípios contabilísticos geralmente aceites, passou a reconhecer os pagamentos como custo no exercício em que são efectuados.
- Nesta conformidade, 1/3 dos pagamentos de 1999 e 2/3 dos pagamentos de 2000 que nas contas deste último exercício se encontravam registados em Custos Diferidos (€ 8 094 923,41), foram, em 2001, transferidos para a conta de Resultados Transitados.
- O Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IRC) é determinado com base em declarações de auto-liquidação, elaboradas de acordo com as normas fiscais vigentes. Estas declarações ficam sujeitas a inspecção e eventual ajustamento pelas autoridades fiscais durante um período de cinco anos, contado a partir dos exercícios a que respeitam. Não se esperam ajustamentos significativos às declarações dos anos anteriores.

NOTA POC

Nos termos da legislação em vigor os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos após a sua ocorrência e susceptíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período. Em 31 de Dezembro de 2001, existiam os seguintes prejuízos fiscais:

Unidade: milhar de euro		
ANO	PREJUÍZO FISCAL DECLARADO	ANO LIMITE PARA DEDUÇÃO
1996	37 273	2002
1997	48 791	2003
1998	54 299	2004
1999	67 976	2005
2000	73 942	2006

O conceito de impostos diferidos, resultante das diferenças temporárias entre a base contabilística e a base fiscal dos activos e dos passivos, não é adoptado por não ser previsível que, dado os condicionalismos da Empresa, as suas operações venham a gerar matéria colectável da qual resulte o pagamento de impostos no futuro ou a utilização dos prejuízos fiscais disponíveis.

- 2) 7 - O número médio de pessoas ao serviço da Empresa no exercício foi de 3 897 empregados com contratos sem prazo, ou de 3 962 considerando-se também os contratos a prazo. (Em 2000 eram, respectivamente 4 088 e 4 189)
- 3) 8 - As contas 431 - "Despesas de instalação" e 432 - "Despesas de investigação e de desenvolvimento" contemplam os seguintes registos:

CONTA 431 :

Unidade: euro

ANO	DESCRIÇÃO	VALOR
1999	Projecto de planeamento estratégico da oferta de transportes.	41 100,95
2000	Despesas com aumento de capital	59 833,61
2001	Despesas com aumento de capital	195 567,54
		296 502,10

CONTA 432 :

Unidade: euro

ANO	DESCRIÇÃO	VALOR
2000	Projecto Calypso - Bilhética	212 225,97
2001	Plataforma AMMOS	52 975,76
		265 201,73

- 4) 10 - Os movimentos ocorridos nas rubricas do activo imobilizado constantes do Balanço e nas respectivas amortizações e provisões, constam dos mapas I e II anexos.
- 5) 12 - As reavaliações do imobilizado corpóreo foram efectuadas ao abrigo dos D.L. 430 / 78 de 27 de Abril, D.L. 219 / 82 de 2 de Junho, D.L. 399 - G / 84 de 28 de Dezembro, D.L. 118 - B / 86 de 27 de Maio, D.L. 111 / 88 de 2 de Abril, D.L. 49 / 91 de 25 de Janeiro, D.L. 264 / 92 de 24 de Novembro e D.L. 31 / 98 de 11 de Fevereiro.
- 6) 13 - As reavaliações efectuadas estão discriminadas no mapa I e II em anexo.
- 7) 14 - Com relação às imobilizações corpóreas e em curso:
- a) - Todo o imobilizado esteve afecto à actividade de transportes;
 - As imobilizações que estão implantadas em propriedade alheia têm o valor de € 2 767 658,93.
 - b) - Desde 1994 que não são capitalizados quaisquer custos financeiros.
- 8) 15 - Foi utilizado, durante o exercício, em regime de locação financeira, equipamento básico - 234 autocarros - com o valor contabilístico total de € 38 745 934,05.
- O montante das respectivas amortizações acumuladas à data de 31/12/2001 era de € 13 297 143,28.

- Estes bens estão contabilizados em conformidade com a Directriz Contabilística nº 25 e como tal registados no activo imobilizado corpóreo.
- No exercício foram pagas rendas no montante de € 6 704 620,65, sendo € 1 423 110,02 de juros e € 5 281 510,63 de amortizações de capital.
- Em 31 de Dezembro de 2001, a Carris mantinha responsabilidades relativas a rendas vincendas destes contratos de locação financeira no montante de € 30 316 262,71, conforme segue:

Unidade: euro

ANOS	AMORT. CAPITAL	JUROS	RENDAS
2002	6 584 495,94	1 033 855,53	7 618 351,47
2003	7 112 744,87	756 106,20	7 868 851,07
2004	5 097 566,29	468 626,56	5 566 192,85
2005	4 617 668,43	291 412,22	4 909 080,65
2006	2 891 936,65	130 083,70	3 012 020,35
2007	1 309 487,34	32 278,98	1 341 766,32
TOTAL	27 603 899,52	2 712 363,19	30 316 262,71

- 9) 16 - As empresas do grupo e associadas são:

- **Grupo:**
CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda., com sede na Rua 1ª de Maio, 103 - 1300 Lisboa, sendo a fracção do capital de 100% no valor de € 256 212,53.

As contas desta empresa, no exercício de 2000, apresentavam os seguintes valores:

Unidade: euro

DESCRIÇÃO	VALOR
- Total do activo líquido	1 032 223,17
- Total do capital próprio	282 160,41
- Total dos proveitos	1 772 338,67
- Resultados líquidos	14 262,46

- **Associadas:**
PUBLICARRIS - Publicidade na Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA, com sede na Rua Mário Castelhano nº 40 - Queluz de Baixo, 2749-502 Barcarena, sendo a fracção do capital de 45% no valor de € 22 445,91

As contas desta sociedade, no exercício de 2000, apresentavam os seguintes valores:

Unidade: euro

DESCRIÇÃO	VALOR
Total do activo líquido	1 725 281,13
Total do capital próprio	274 948,85
Total dos proveitos	2 801 834,89
Resultados líquidos	114 948,85

Atendendo ao facto de as participações nas referidas sociedades serem materialmente irrelevantes, nem se aplicou às contas individuais o estabelecido na 9ª Directriz Contabilística, ou seja, a sua valorização pelo método da equivalência patrimonial, nem se procedeu à consolidação das contas por força do Artigo 4º do D.L. 238 / 91 de 2 de Julho.

- 10) 23 - O valor global dos créditos de cobrança duvidosa discrimina-se como segue:

Unidade: euro

DESCRIÇÃO	VALOR
- Clientes de cobrança duvidosa	18 409,92
- Devedores e credores diversos	1 962 384,00
- Outros devedores de cobrança duvidosa	190 200,65

- 11) 25 - Os valores globais das dívidas respeitantes ao pessoal, activas e passivas são as seguintes:

Unidade: euro

DESCRIÇÃO	VALOR
- Activas	28 074,65
- Passivas	114 564,88

Na rubrica do Balanço "Acréscimos de Custos" estão incluídos encargos a liquidar com férias e subsídio de férias que se vencem em 1 de Janeiro de 2002, no montante de € 10 429 973,00.

- 12) 28 - Não existem pagamentos em mora ao Estado e outros entes públicos.

- 13) 29 - As dívidas a terceiros que se vencem a mais de 5 anos, constam das seguintes rubricas do Balanço:
- | | |
|-------------------------------------|----------------|
| - Dívidas a Instituições de Crédito | € 9 975 957,94 |
| - Fornecedores de Imobilizado, c/c | € 1 309 487,34 |

- 14) 31 - Responsabilidade da Empresa por complementos de pensões de reforma e sobrevivência emergentes do Acordo de Empresa-reservas matemáticas correspondentes, conforme estudo actuarial realizado:

Unidade: milhar de euro

	2001	2000
Reformados e sobreviventes	139 223	135 920
Trabalhadores no activo	79 431	81 894
TOTAL	218 654	217 804

Pressupostos actuariais e financeiros considerados:

TÁBUAS ACTUARIAIS	2001	2000
MORTALIDADE	TV - 73 / 77	
INVALIDEZ	EVK - 80	
	%	
Índice de preços no consumidor	2,5	
Taxa de actualização (diferimento)	5,0	
Taxa técnica actuarial	5,0	
Crescimento salarial nominal	3,5	
Crescimento nominal das pensões	0	

Durante o exercício de 2001 a Companhia pagou € 13 003 446,71 relativos a complementos de pensões (€ 12 590 434,20 em 2000).

- A responsabilidade da Empresa por rendas vincendas de contratos de A.L.D. é de € 148 963,81.

- 15) 32 - Em 31.12.2001, as garantias bancárias prestadas a favor de terceiros ascendiam a € 22 369 331,04, conforme segue:

Unidade: euro

DESCRIÇÃO	VALOR
- Garantias a favor da D.G.Impostos	20 394 296,42
- Garantias a favor dos tribunais	90 927,25
- Garantias a favor de outras entidades	1 719 504,06
- Garantia solicitada pela Fernave (empresa participada) para garantia de empréstimo bancário	164 603,31
TOTAL	22 369 331,04

Existem ainda garantias, sob a forma de livranças, a favor de diversas instituições bancárias, para garantir empréstimos, no montante de € 81 079 598,19.

- 16) 34 - O desdobramento das contas de provisões acumuladas e a explicitação dos movimentos ocorridos no exercício, constam do mapa IV em anexo.

- 17) 35 - Por Deliberação Social Unânime Por Escrito de 31 de Outubro de 2001 procedeu-se ao aumento do Capital da Sociedade em 19 952 006,02 euros, subscrito e integralmente realizado pelo Estado, passando o mesmo para 139 194 044,02 euros.

Em 31 de Dezembro de 2001, um novo aumento de capital foi subscrito pelo Estado pelo montante de 24 338 226 euros, passando o mesmo para 163 532 270,02 euros, conforme nova Deliberação Social Unânime Por Escrito de 31.12.2001, o qual foi realizado em 27 de Fevereiro de 2002.

- 18) 36 - O Capital da Empresa está dividido em 32 771 998 acções ordinárias nominativas, cujo valor nominal é de 4,99 euros.
- 19) 37 - O Estado Português é detentor de 100% do Capital Social da Empresa.
- 20) 38 - Durante o exercício foram subscritas pelo Estado 8.875.798 acções, com valor nominal de 4,99 euros, o que correspondeu integralmente aos valores autorizados pelas Deliberações Sociais Unânicas por Escrito referidas na nota 17) 35 do POC.
- 21) 39 - O saldo da conta de Reservas de Reavaliação era, no início e no fim do exercício, de € 3 990 383,17.
- 22) 40 - VARIAÇÃO DAS CONTAS DO CAPITAL PRÓPRIO

Unidade: euro				
RUBRICAS	SALDO INICIAL	DÉBITO	CRÉDITO	SALDO FINAL
Capital	119 242 038,00		44 290 232,02	163 532 270,02
Ajustamento de partes de Capital			24,08	24,08
Reservas de reavaliação	3 990 383,17			3 990 383,17
Resultados transitados (1)	-125 292 289,49	83 793 840,46		-209 086 129,95
Resultados líquidos	-75 698 917,05	73 671 456,42	75 698 917,05	-73 671 456,42

(1) O movimento ocorrido nos resultados transitados resulta da transferência do prejuízo do exercício anterior (€ 75 698 917,05), dos montantes pagos em 1999 e 2000 por cessação de contratos de trabalho por mútuo acordo (€ 8 094 923,41) que estavam registados em custos diferidos - nota 1) 3 do POC.

- 23) 41 - A demonstração do custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas consta do mapa V em anexo.
- 24) 42 - A demonstração da variação da produção consta do mapa VI - I em anexo.
- A demonstração do custo das vendas e das prestações de serviços consta do mapa VI - II em anexo.
- 25) 43 - As remunerações atribuídas aos membros dos órgãos sociais da Empresa, relacionadas com o exercício das respectivas funções foram:
- Remunerações do Conselho de Administração: € 350 410,77
- Senhas de presença da Mesa da Assembleia Geral: € 730,74
- TOTAL: € 351 141,51
- 26) 44 - A repartição do valor líquido das prestações de serviços, somente no mercado interno, é a seguinte:

Unidade: euro	
DESCRIÇÃO	VALOR
- Serviço Público	68 156 268,83
- Alugueres	521 857,53
- Aluguer de espaços para publicidade	746 109,72
- Outras	2 754 709,63
TOTAL	72 178 945,71

- 27) 45 - A demonstração dos resultados financeiros consta do mapa VII em anexo.
- 28) 46 - A demonstração dos resultados extraordinários consta do mapa VIII em anexo.
- 29) 47 - Para efeito do disposto no despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, publicado na 2ª série do D.R. nº 151 de 3/7/80, as despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores foram, no exercício, as seguintes:

Unidade: euro	
DESCRIÇÃO	VALOR
- Custo das matérias consumidas	2 167,24
- Fornecimentos e serviços externos	41,88
- Custos com pessoal	581 745,55
- Outros custos (fotocópias)	1 060,32
- Amortizações do Imobilizado Corpóreo	62,37
TOTAL	585 077,36

Houve, em média, 10 trabalhadores afectos, a tempo inteiro, a estas estruturas.

30) 48 - OUTRAS INFORMAÇÕES

- a) - A actividade principal da Companhia - exploração de transportes colectivos de superfície na cidade de Lisboa - resulta de uma concessão em regime de exclusividade, renovada pela Câmara Municipal de Lisboa em 1973 por um período de 50 anos.

- b) - Em 31 de Dezembro de 2001, a composição dos empréstimos era a seguinte:

Unidade: euro			
EMPRÉSTIMOS	CURTO PRAZO	MÉDIO PRAZO	LONGO PRAZO
		(1 a 5 anos)	(> 5 anos)
Empréstimos por obrigações			
- Não convertíveis			
Emissão de 1996	4 987 978,97	4 987 978,96	-
Emissão de 1998	-	24 939 894,85	-
	4 987 978,97	29 927 873,81	-
Empréstimos bancários			
Empréstimos internos	100 898 519,17	39 927 873,82	9 975 957,94
	100 898 519,17	39 927 873,82	9 975 957,94
TOTAL	105 886 498,14	69 855 747,63	9 975 957,94

Na rubrica do Balanço "Acréscimos de Custos" estão incluídos, referente a empréstimos, € 1 940 502,31 de encargos financeiros, vencidos e não pagos em 31 de Dezembro de 2001.

Em 31 de Dezembro de 2001, os saldos em dívida dos empréstimos bancários venciam juros a taxas anuais compreendidas, na generalidade entre 4,48% e 5,12%. Os empréstimos por obrigações venciam juros a taxas anuais compreendidas entre 4,61% e 4,75%.

Conforme referido na nota 15) 32 do POC, a Companhia tem responsabilidades por garantias prestadas em empréstimos obtidos.

- c) - A rubrica do Balanço "Títulos e Outras Aplicações Financeiras" regista o montante líquido de € 1 541 722,87, respeitante a títulos da dívida pública detidos pela Empresa para garantir pensões de acidentes de trabalho de que foi auto seguradora até 8 de Janeiro de 1999.

Activo Bruto

NOTA 04-10 DO POC

Unidade: Euro

RUBRICAS	SALDO INICIAL	AUMENTOS	ALIENAÇÕES	TRANSFERÊNCIAS E ABATES	SALDO FINAL
Imobilizações Incorpóreas:					
Despesas de Instalação	900 793,24	195 567,54	-	-799 858,68	296 502,10
Despesa de Investigação e de Desenvolvimento	234 942,47	-	-	30 259,26	265 201,73
Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-	-
Trespases	-	-	-	-	-
Imobilizações em Curso	-	-	-	-	-
Adiantamentos por C/ Imobilizações Incorpóreas	52 975,76	46 660,05	-	-52 975,76	46 660,05
	1 188 711,47	242 227,59	-	-822 575,18	608 363,88
Imobilizações Corpóreas:					
Terrenos e Recursos Naturais	2 467 738,79	-	-	-	2 467 738,79
Edifícios e Outras Construções	87 253 930,05	204 377,48	-	334 237,61	87 792 545,14
Equipamento Básico	209 275 291,94	7 949 133,31	2 143 976,25	378 573,65	215 459 022,65
Equipamento de Transporte	2 334 722,92	411 266,52	404 093,24	-983,62	2 340 912,58
Ferramentas e Utensílios	1 411 951,98	270 863,32	-	568 026,37	2 250 841,67
Equipamento Administrativo	8 242 964,11	437 438,30	1 894,59	458 126,43	9 136 634,25
Taras e Vasilhame	-	-	-	-	-
Outras Imobilizações Corpóreas	15 622,96	-	-	-	15 622,96
Imobilizações em Curso	4 416 775,54	1 717 770,81	-	-3 540 246,60	2 594 299,75
Adiantamentos por C/ Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-	-
	315 418 998,29	10 990 849,74	2 549 964,08	-1 802 266,16	322 057 617,79
Investimentos Financeiros:					
Partes de Capital em Empresas do Grupo	256 212,53	-	-	-	256 212,53
Partes de Capital em Empresas Associadas	22 445,91	-	-	-	22 445,91
Empréstimos a Empresas Associadas	-	-	-	-	-
Investimentos em Imóveis	-	-	-	-	-
Títulos e Outras Aplicações Financeiras*	1 991 376,95	24,08	-	-	1 991 401,03
Outros Empréstimos Concedidos	-	119 711,50	-	-	119 711,50
Imobilizações em Curso	-	-	-	-	-
Adiantamentos por C/ Investimentos Financeiros	-	-	-	-	-
	2 270 035,39	119 735,58	0,00	-	2 389 770,97
TOTAL	318 877 745,15	11 352 812,91	2 549 964,08	-2 624 841,34	325 055 752,64

* O aumento nesta rubrica deriva da redenominação do Capital de Empresas Participadas

Amortizações e Provisões NOTA 04-10 DO POC

Unidade: Euro

RUBRICAS	SALDO INICIAL	REFORÇO (a)	REGULARIZAÇÕES (b)	SALDO FINAL
Imobilizações Incorpóreas:				
Despesas de Instalação	847 203,85	98 834,03	-799 858,68	146 179,20
Despesas de Investigação e de Desenvolvimento	93 458,50	88 400,56	-22 716,50	159 142,56
Propriedade Industrial e Outros Direitos	-	-	-	-
Trespases	-	-	-	-
	940 662,35	187 234,59	-822 575,18	305 321,76
Imobilizações Corpóreas:				
Terrenos e Recursos Naturais	-	-	-	-
Edifícios e Outras Construções	63 630 829,76	3 508 265,33	-32 010,60	67 107 084,49
Equipamento Básico	136 115 794,68	11 865 175,38	-3 424 309,86	144 556 660,20
Equipamento de Transporte	1 946 097,36	272 489,88	-377 511,95	1 841 075,29
Ferramentas e Utensílios	1 211 877,38	251 640,37	-29 599,08	1 433 918,67
Equipamento Administrativo	6 961 294,05	1 084 705,11	-353 330,52	7 692 668,64
Taras e Vasilhame	-	-	-	-
Outras Imobilizações Corpóreas	-	-	-	-
	209 865 893,23	16 982 276,07	-4 216 762,01	222 631 407,29
Investimentos Financeiros:				
Títulos e Outras Aplicações Financeiras	33 968,14	-	-27 083,14	6 885,00
Investimentos em Imóveis	-	-	-	-
	33 968,14	-	-27 083,14	6 885,00
TOTAL	210 840 523,72	17 169 510,66	-5 066 420,33	222 943 614,05

(a) Corresponde às amortizações registadas no Exercício

(b) Inclui reduções por Abates ou Alienações

Quadro Discriminativo das Reavaliações NOTA 06-13 DO POC

Unidade: Euro

RUBRICAS	CUSTOS HISTÓRICOS (a)	REAVALIAÇÕES (a) (b)	VALORES CONTABILÍSTICOS REAVALIADOS (a)
Imobilizações Corpóreas:			
Terrenos e Recursos Naturais	258 433,69	2 209 305,10	2 467 738,79
Edifícios e outras construções	7 636 949,18	13 048 511,47	20 685 460,65
Equipamento Básico	67 917 989,02	2 984 373,43	70 902 362,45
Equipamento de Transporte	499 837,29	-	499 837,29
Ferramentas e Utensílios	816 867,17	55,83	816 923,00
Equipamento Administrativo	1 442 348,36	1 617,25	1 443 965,61
Outras Imobilizações Corpóreas	15 622,96	-	15 622,96
TOTAL	78 588 047,67	18 243 863,08	96 831 910,75

(a) - Líquidos de Amortizações

(b) - Englobam as Sucessivas Reavaliações

Mapa de Provisões NOTA 16 - 34 DO POC

	CONTAS	SALDO INICIAL	AUMENTO	REDUÇÃO	SALDO FINAL
19	Provisões para Aplicações de Tesouraria	-	-	-	-
28	Provisões para Cobranças Duvidosas	1 187 502,61	765 251,43	97 136,04	1 855 618,00
29	Provisões para Riscos e Encargos	5 080 371,31	221 917,36	36 553,87	5 265 734,80
39	Provisões para Depreciação de Existências	153 380,35	0,00	0,00	153 380,35
49	Provisões para Investimentos Financeiros	33 968,14	0,00	27 083,14	6 885,00

Demonstração do Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas NOTA 23 - 41 DO POC

MOVIMENTOS	MERCADORIAS	MATÉRIAS PRIMAS SUBSIDIÁRIAS E DE CONSUMO
Existências Iniciais	-	2 641 586,33
Compras	-	17 786 189,04
Regularização de Existências	-	5 751,23
Existências Finais	-	2 909 917,99
CUSTOS NO EXERCÍCIO	-	17 523 608,61

Demonstração da Variação da Produção NOTA 24 - 42 DO POC

Unidade: Euro

MOVIMENTOS	PRODUTOS ACABADOS E INTERMÉDIOS	SUBPRODUTOS, DESPERDÍCIOS RESÍDUOS E REFUGOS	PRODUTOS E TRABALHOS EM CURSO
Existências Finais	-	-	635 750,17
Regularização de Existências	-	-	-
Existências Iniciais	-	-	-485 107,19
Aumento / Redução no Exercício	-	-	150 642,98

Demonstração do Custo das Vendas e das Prestações de Serviços NOTA 24 - 42 DO POC

Unidade: Euro

MOVIMENTOS	PRODUTOS ACABADOS E INTERMÉDIOS	SUBPRODUTOS, DESPERDÍCIOS RESÍDUOS E REFUGOS	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
Existências Iniciais	485 107,19	-	-
Entradas Provenientes da Produção	1 197 780,28	-	110 323 226,43
Regularização de Existências	-	-	-
Saídas para a Produção e Imobilizado	-	-	-
Existências Finais	-635 750,17	-	-
Custo das Vendas e das Prestações de Serviços	1 047 137,30	-	110 323 226,43

Demonstração dos Resultados Financeiros NOTA 27 - 45 DO POC

CUSTOS E PERDAS		EXERCÍCIO	
		2001	2000
681	Juros Suportados	10 800 144,40	8 803 418,32
682	Perdas em Empresas do Grupo e Associadas	-	-
683	Amortizações de Investimentos em Imóveis	-	-
684	Provisões para Aplicações Financeiras	-	-
685	Diferenças de Câmbio Desfavoráveis	8,14	-
686	Descontos de pronto pagamento Concedidos	-	-
687	Perdas na Alienação de Aplicações de Tesouraria	-	-
688	Outros Custos e Perdas Financeiros	299 557,15	234 891,21
RESULTADOS FINANCEIROS		- 10 679 835,73	- 8 794 328,88
		419 873,96	243 980,65

Demonstração dos Resultados Extraordinários NOTA 28 - 46 DO POC

CUSTOS E PERDAS		EXERCÍCIOS	
		2001	2000
691	Donativos	31 972,70	10 818,83
692	Dívidas Incobráveis	9 034,13	839,01
693	Perdas em Existências	-	-
694	Perdas em Imobilizações	89 157,43	148 549,21
695	Multas e Penalidades	1 196,38	574,71
696	Aumentos de Amortizações e de Provisões	-	-
697	Correcções Relativas a Exercícios Anteriores	-	-
698	Outros Custos e Perdas Extraordinários	62 894,08	2 826,74
RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS		709 576,61	437 653,45
		903 831,33	601 261,95

Unidade: Euro

PROVEITOS E GANHOS		EXERCÍCIOS	
		2001	2000
781	Juros Obtidos	222 894,27	134 259,91
782	Ganhos em Empresas do Grupo e Associadas	-	-
783	Rendimento de Imóveis	56 172,83	52 786,85
784	Rendimento de Participações de Capital	45 166,32	6 958,24
785	Diferenças de Câmbio Favoráveis	-	-
786	Descontos de Pronto Pagamento Obtidos	18 013,27	25 947,32
787	Ganhos na Alienação de Aplicações de Tesouraria	-	-
788	Outros Proveitos e Ganhos Financeiros	77 627,27	24 028,33
		419 873,96	243 980,65

Unidade: Euro

PROVEITOS E GANHOS		EXERCÍCIOS	
		2001	2000
791	Restituição de Impostos	134,75	222,22
792	Recuperação de Dívidas	-	-
793	Ganhos em Existências	-	-
794	Ganhos em Imobilizações	62 205,49	52 130,48
795	Benefícios de Penalidades Contratuais	112 229,53	191,84
796	Reduções de Amortizações e de Provisões	145 368,83	225 531,96
797	Correcções Relativas a Exercícios Anteriores	-	-
798	Outros Proveitos e Ganhos Extraordinários	583 892,73	323 185,45
		903 831,33	601 261,95

Demonstração da Origem e da Aplicação de Fundos

Origem dos Fundos

INTERNAS		
Resultado Líquido do Exercício	-73 671 456,42	
Resultado Transitados	-8 094 923,41	
Amortizações		
Do Exercício	17 169 510,67	
Variação de Provisões	826 395,74	-63 770 473,42
EXTERNAS		
Aumentos dos Capitais Próprios:		
Aumentos de Capital e de Prestações Suplementares	44 290 232,02	
Movimentos Financeiros a Médio e Longo Prazo:		
Diminuições de Investimentos Financeiros:		
Investimentos em Imóveis		
Títulos e outras Aplicações Financeiras		44 290 232,02
Aumento das Dívidas a Terceiros:		
Dívidas a Instituições de Crédito	10 000 000,00	10 000 000,00
Diminuições de Imobilizações:		
Cessão de Imobilizações		
(Pelo Valor Contabilístico Líquido)		
Imobilizações Corpóreas:		
Edícios e Outras Construções	128,41	
Equipamento Básico	95 545,48	
Equipamento de Transporte	27 564,91	
Ferramentas e Utensílios	3 169,40	
Equipamento Administrativo	3 305,63	
Outras Imobilizações Corpóreas	0,00	
Imobilizações em Curso	5 754,40	135 468,23
Diminuição dos Fundos Circulantes		39 692 717,98
		30 347 944,81

Aplicação dos Fundos

Unidade: Euro

Movimentos Financeiros a Médio e Longo Prazo:

Aumentos de Investimentos Financeiros:

Outros Empréstimos Concedidos

119 711,50

119 711,50

Diminuições de Dívidas a Terceiros a M. e L. Prazo:

Empréstimos p/ Obrigações não Convertíveis

17 457 926,41

Fornecedores de Imobilizado, c/c

1 537 229,63

18 995 156,04

Aumentos de Imobilizações:

Trabalhos da Empresa para Ela Própria

2 317 032,11

Aquisição de Imobilizações

8 916 045,16

11 233 077,27

30 347 944,51

Demonstração das Variações dos Fundos Circulantes

Unidade: Euro

Aumento das Existências			
Matérias primas subsidiárias e de consumo	268 331,66		
Produtos e Trabalhos em Curso	150 642,98		
Adiantamentos p/ Conta de Compras	237,64		
Aumentos das Dívidas de Terceiros a C. Prazo		Diminuição das Dívidas de Terceiros a C. Prazo	
Clientes c/c	1 337 569,54	Clientes de Cobrança Duvidosa	666,58
Empresas Participadas e Participantes	145,32	Adiantamentos a Fornecedores	1 205,87
Estado e Outros Entes Públicos	892 903,09	Subscritores de capital	35,67
Outros Devedores	20 613 238,71		
Subscritores de Capital	24 338 226,00	Aumentos das Dívidas a Terceiros a C. Prazo	
		Dívidas a instituições de Crédito	25 844 321,57
Diminuições das Dívidas a Terceiros a C. Prazo		Fornecedores c/c	916 355,43
Fornecedores Facturas em Recepção e conferência	3 881,59	Fornecedores de Imobilizado c/c	2 249 217,63
Empresas Participadas e Participantes	14 850,36	Outros credores	1 825 984,19
Adiantamentos de Clientes	8 464,44		
Estado e Outros Entes Públicos	53 227,05	Diminuição das Disponibilidades	
		Depósitos bancários	46 472 964,50
Aumentos das Disponibilidades		Aumentos de Acréscimos e Diferimentos	
Caixa	6 337,32	Acréscimos de Custos	330 916,07
Diminuição dos Fundos Circulantes	39 692 717,98	Proveitos Diferidos	1 536 672,79
		Diminuições de Acréscimos e Diferimentos	
		Acréscimos de Proveitos	62 707,71
		Custos diferidos	8 139 725,67
	87 380 773,68		87 380 773,68

RELATÓRIO E PARECER
DA SOCIEDADE DE REVISORES
OFICIAIS DE CONTAS

Senhores Accionistas,

No cumprimento das disposições legais aplicáveis, submetemos à esclarecida apreciação de V. Exas. os nossos Relatório e Parecer sobre o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., relativos a 2001.

Relatório

1. Acompanhámos com regularidade, ao longo do exercício, a actividade da empresa através da leitura e análise das actas do Conselho de Administração, reunindo com este órgão, ou isoladamente com os seus membros, e com os Serviços da empresa. Fizemo-lo também através do exame de contratos, livros, registos contabilísticos e, por amostragem, documentos de suporte das operações.

2. Os relatórios dos trabalhos efectuados pelo Gabinete de Controlo Interno e Auditoria e o relatório e parecer sobre as contas do exercício emitidos pelos Auditores Independentes Multinacionais foram também documentos úteis para o desempenho das nossas funções.

3. O Conselho de Administração e os Serviços prestaram-nos os esclarecimentos que lhes solicitámos sobre as análises e verificações a que procedemos.

4. Existe concórdância entre o conteúdo do Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras.

5. É nossa convicção de que os documentos de prestação de contas observam as disposições legais aplicáveis e os princípios contabilísticos geralmente aceites, excepto no significativo efeito da situação descrita na Reserva que consta da Certificação Legal das Contas, a qual deve ser considerada na compreensão da situação financeira da empresa em 31 de Dezembro de 2001, do resultado apurado e dos fluxos de caixa no exercício. Devem também ser observadas as Ênfases que constam da Certificação Legal das Contas.

6. Os critérios valorimétricos e as políticas contabilísticas utilizados são referidos na Nota 1 (3 do POC) do Anexo. É de salientar a alteração verificada em 2001 no reconhecimento dos custos relativos aos pagamentos de incentivos materiais na cessação de contratos de trabalho por comum acordo, que passou a ser feito na totalidade no exercício em que são efectuados. Esta alteração teve também influência no saldo da conta de Resultados Transitados que consta das contas de 2000. (Vidé ênfase 8.2 da Certificação Legal das Contas).

7. O Capital Próprio da empresa em 31 de Dezembro de 2001 apresenta um valor negativo de 115 234 909,10 euros, sem considerar as responsabilidades por complementos de pensões não provisionadas, avaliadas naquela data em 218 654 milhares de euros. Esta situação coloca a continuidade da empresa dependente do apoio financeiro do seu accionista que em 2001 subscreveu dois aumentos de capital no montante de 44 240 232,02 euros, sendo um de

19 952 006,02 euros, que foi realizado em 31 de Outubro de 2001, e outro de 24 338 226,00 euros que foi realizado em 25 de Fevereiro de 2002, e atribuiu 16 424 702,18 euros de indemnização compensatória, no conjunto um apoio superior em 2 375 992,17 euros ao dado no exercício anterior (46 887 037,24 euros de aumento de capital e 11 401 904,79 euros de indemnização compensatória), no entanto insuficiente para afastar as preocupações financeiras da gestão da empresa, pois o Capital Próprio negativo aumentou de 77 758 785,37 euros em 2000, para 115 234 909,10 euros em 2001. Torna-se, por isso, muito importante a definição de uma estratégia a prazo do accionista Estado com vista ao saneamento da situação financeira apresentada, tendo sobretudo em atenção a avaliação cuidadosa dos preços sociais praticados pela empresa, face aos custos reais do serviço prestado, e a resolução da pesada responsabilidade não fundada nem provisionada dos complementos de pensões.

8. O Conselho de Administração descreve com transparência e pormenor, no bem elaborado Relatório de Gestão e nas Demonstrações Financeiras apresentadas, a sua acção na condução dos negócios da empresa, e os principais factores que condicionaram e influenciaram a actividade, o resultado, os fluxos de caixa e a situação financeira em 2001, incluindo a situação causadora da reserva que consta da Certificação Legal das Contas. Perspectiva, também, a evolução e os objectivos futuros a atingir pela CARRIS, enquadrados nas opções estratégicas que constam do ponto 1.1 do Relatório, em que são definidas com grande clareza as principais situações que condicionam os

serviços prestados e, consequentemente, a gestão da empresa, e apontados caminhos para as resolver.

9. Emitimos a Certificação Legal das Contas e o Relatório Anual que nos competem como Revisores Oficiais de Contas.

10. Agradecemos ao Conselho de Administração a referência positiva feita no seu Relatório à nossa colaboração, a qual só pode ser atribuída ao profissionalismo interessado e participativo que utilizamos como norma no desempenho das nossas funções, no exercício das quais, no entanto, preservamos sempre a nossa total independência.

Parecer

Sem prejuízo do exposto atrás no Relatório, somos de parecer que merecem a Vossa aprovação:

1. O Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras referentes ao exercício de 2001 apresentados pelo Conselho de Administração;

2. A Proposta de Aplicação de Resultados.

Lisboa, 7 de Março de 2002

RRR – Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues & Silvério
Rodrigues, SROC N.º 88 representada pelo sócio
Dr. Leontino Raimundo Aleixo - ROC N.º 98





CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

Introdução

1. Examinámos as Demonstrações Financeiras da COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2001, (que evidencia um total de Balanço de 163 315 163,86 euros e um total de Capital Próprio negativo de 115 234 909,10 euros, incluindo um Resultado Líquido negativo de 73 671 456,42 euros), as Demonstrações dos Resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

Responsabilidades

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração da CARRIS a preparação de Demonstrações Financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas Demonstrações Financeiras.

Âmbito

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as Demonstrações Financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto, o referido exame inclui:

- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das Demonstrações Financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração da CARRIS, utilizadas na sua preparação;
- a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
- a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das Demonstrações Financeiras.

5. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Reservas

6. O Acordo de Empresa em vigor dá direito a complementos de pensões de reforma por velhice, invalidez e sobrevivência. A CARRIS apenas regista como custo do exercício os complementos nele pagos. Em 2001 o pagamento de complementos de pensões totalizou 13 003 446,71 euros. Não tem sido constituído fundo nem criada qualquer provisão para fazer face às responsabilidades com os complementos de pensões. Estas responsabilidades foram avaliadas por cálculo actuarial referido a 31 de Dezembro de 2001 em 218 654 milhares de euros, sendo 139 223 milhares de euros relativos a reformados e sobreviventes, e 79 431 milhares de euros respeitantes a trabalhadores no activo. O valor actual das responsabilidades por serviços até 31.12.01 dos trabalhadores no activo foi determinado pelo Método do "Unit Credit" projectado. Os pressupostos usados no cálculo das responsabilidades antes referidas estão descritos na Nota 14 (31 do POC) do Anexo.

Opinião

7. Em nossa opinião, e dada a relevância e significado dos efeitos da situação descrita no parágrafo n.º 6 acima, as referidas Demonstrações Financeiras não apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., em 31 de Dezembro de 2001, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites.

Ênfases

8. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

8.1. a) Por deliberação social unânime por escrito do Estado, accionista único da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., datada de 31 de Outubro de 2001, o Capital Social da sociedade foi aumentado no montante de 19 952 006,02 euros, mediante a emissão de 3 998 398 novas acções, com o valor nominal de 4,99 euros, passando o mesmo para 139 194 044,02 euros, representado por 27 894 598 acções, com o valor nominal de 4,99 euros. Este aumento de capital foi subscrito e realizado pelo Estado no exercício. (Vidé Nota 17 (35 do POC) do Anexo).

b) Por deliberação social unânime por escrito do Estado, accionista único da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., datada de 31 de Dezembro de 2001, o Capital Social da sociedade foi aumentado no montante de 24 338 226,00 euros, mediante a emissão de 4 877 400 novas acções, com o valor nominal de 4,99 euros, passando o mesmo para 163 532 270,02 euros, representado por 32 771 998 acções com o valor nominal de 4,99 euros. Este aumento de capital foi subscrito pelo Estado e foi realizado em 27 de Fevereiro de 2002.

(Vidé Notas 17 (35 do POC), 18 (36 do POC) e 20 (38 do POC) do Anexo).

8.2. A empresa tem vindo a fazer, desde 1995, reestruturações que conduziram a reduções de efectivos através da cessação de contratos de trabalho por comum acordo, com a concessão de incentivos materiais. Baseada no facto das reestruturações e consequentes reduções de pessoal implicarem economias de custos nos exercícios futuros, a empresa, até ao exercício de 2000, repartiu os custos das cessações por três exercícios. No exercício de 2001 a empresa alterou o critério seguido até 2000, passando a reconhecer como custo do exercício os pagamentos dos incentivos nele concretizados, repondo assim a conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites. Em virtude desta alteração do critério contabilístico utilizado até 2000, os custos diferidos respectivos que transitaram em 2000 para os exercícios seguintes, no montante de 8 094 923,41 euros, foram anulados por débito à conta de Resultados Transitados, dado que se referiam a custos significativos de anos anteriores, pelo que o saldo negativo da conta de Resultados Transitados em 2000 foi aumentado de 125 292 289,49 euros para 133 387 212,90 euros, em consequência da alteração, decidida em 2001, do critério contabilístico no reconhecimento dos custos dos incentivos. Por outro lado, os custos dos incentivos pagos em 2001, no montante de 13 003 446,71 euros, foram totalmente reconhecidos como custos do exercício de 2001. (Vidé Notas 1 (3 do POC) e 22 (40 do POC) do Anexo).

8.3. A empresa passou a registar a sua contabilidade em euros com início em 01.01.2001.

8.4. A actividade de transportes colectivos urbanos de superfície que a CARRIS desenvolve na cidade de Lisboa tem vindo a gerar prejuízos que em 31.12.2001 totalizam 282 757 586,37 euros, sendo 209 086 129,95 euros relativos a exercícios anteriores e 73 671 456,42 euros referentes ao exercício de 2001. O Estado Portu-

guês tem vindo a contribuir para financiar a situação através de indemnizações compensatórias e de dotações para capital. Em 2001 os subsídios à exploração totalizaram 17 570 425,06 euros, dos quais a indemnização compensatória representa 16 424 702,18 euros (valor este superior em 5 022 797,39 euros ao de 2000), e houve uma dotação de capital de 44 290 232,02 euros (valor inferior em 2 596 805,22 euros ao de 2000) realizada em duas tranches, tendo a primeira, no montante de 19 952 006,02 euros, sido realizada em 31 de Outubro de 2001, e a segunda, no montante de 24 338 226,00 euros, em 27 de Fevereiro de 2002, que elevou o Capital Social para 163 532 270,02 euros. O Capital Próprio da CARRIS em 31.12.2001 apresenta um valor negativo de 115 234 909,10 euros.

Se a este montante adicionarmos as responsabilidades referidas no parágrafo nº 6 atrás, o Capital Próprio atinge o valor negativo de 333 888 909,10 euros. Portanto, a continuidade das operações socialmente indispensáveis que a CARRIS desenvolve está dependente da manutenção do suporte financeiro do Estado (accionista a 100%), compensando, de uma forma objectiva, a insuficiência dos preços sociais praticados para a cobertura dos custos suportados, e saneando a situação financeira deficitária existente em 31 de

Dezembro de 2001. (Vidé Notas 1 (3 do POC), 17 (35 do POC) e 22 (40 do POC) do Anexo).

8.5. O balanço em 31 de Dezembro de 2001 apresentado pelo Conselho de Administração mostra a perda da totalidade do Capital Social, situação que é ampliada com a reserva do parágrafo nº 6 acima, pelo que a empresa está abrangida pelo artigo 35º do CSC, que entrou em vigor ao abrigo do artigo 4º do Decreto-lei Nº 237/2001, de 30 de Agosto, devendo por isso o Conselho de Administração tomar as medidas que constam do Nº 2 do citado artigo, havendo o risco, caso tal não se verifique, de poderem ser accionados os mecanismos previstos no Nº 3 do mesmo artigo, o que implica uma situação potencial com eventuais efeitos na continuidade da empresa.

Lisboa, 7 de Março de 2002

RRR - Raimundo Aleixo, Celestino Rodrigues & Silvério
Rodrigues, SROC N.º 88 representada pelo sócio
Dr. Leontino Raimundo Aleixo - ROC N.º 98



