



Plano de Atividades e Orçamento **2026**



Lisboa, são tuas, as linhas que nos definem

Índice

1.	Nota de Enquadramento	5
2.	Pressupostos de Referência	9
2.1.	Orientações para a elaboração dos IPG	9
2.2.	Projeções Macroeconómicas	9
3.	Estratégia de Desenvolvimento para a CARRIS	11
3.1.	Objetivo Estratégico para uma CARRIS ao serviço da Cidade de Lisboa	11
3.2.	Projetos Prioritários de Suporte ao Objetivo Estratégico Definido.....	13
3.2.1.	Renovação da Frota da CARRIS	14
3.2.2.	Capital Humano	14
3.2.3.	Novo Plano da Rede	15
3.2.4.	Grandes Projetos de Expansão da Rede em Canal Dedicado.....	15
3.2.5.	Transporte Público Escolar (Projeto Amarelo)	17
3.2.6.	Reforço da Comunicação e Fiscalização	18
3.2.7.	Revolução Digital	19
3.2.8.	Requalificação do Edificado e Promoção da sua Sustentabilidade.....	20
3.2.9.	Cidade CARRIS	20
3.2.10.	Fiscalização de Corredores BUS.....	21
3.2.11.	Reforço da Cultura CARRIS e Responsabilidade Social.....	22
4.	Plano de Investimentos	25
5.	Plano de Atividades Anual	30
5.1.	Atividade Operacional	30
5.1.1.	Indicadores de Atividade	30
5.2.	Segurança, Qualidade e Ambiente	35
5.2.1.	Segurança de Pessoas e Bens	35
5.2.2.	Eficiência Energética da Frota	37
5.2.3.	Impacto Ambiental, Económico e Social	40
5.3.	Gestão de Recursos	41
5.3.1.	Recursos Humanos	41
5.4.	Recursos Materiais	42
5.5.	Gestão Económica e Financeira	43
5.5.1.	Projeções Económicas e Financeiras	43
5.5.2.	Necessidades de Financiamento	49
6.	Painel de Indicadores.....	55

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Projetos Prioritários	13
Tabela 2 - Plano de Investimentos 2026 – Projetos	25
Tabela 3 - Plano de Investimentos Plurianual 2026-2029	27
Tabela 4 - Plano de Aquisição de Frota 2026-2029	27
Tabela 5 - Plano de Investimentos em Grandes Empreendimentos	28
Tabela 6 - Indicadores Globais de Oferta – Modo AUTOCARRO e Modo ELÉTRICO	32
Tabela 7 - Indicadores de Procura	34
Tabela 8 - Indicadores de Segurança	35
Tabela 9 - Indicadores de Eficiência Energética – Modo Elétrico	37
Tabela 10 - Indicadores de Eficiência Energética – Modo Autocarro Elétrico	38
Tabela 11 - Indicadores de Consumos de Combustíveis – Modo Autocarro	38
Tabela 12 - Frota de Autocarros	39
Tabela 13 - Frota de Elétricos	39
Tabela 14 – Indicadores de Recursos Humanos	41
Tabela 15 - Síntese de Gastos e Rendimentos	44
Tabela 16 - Síntese de Resultados (DRN)	45
Tabela 17 - Resultados Operacionais- Previsão 2026	45
Tabela 18 - Rendimentos Operacionais - Previsão 2026	46
Tabela 19 - Rendimentos de Vendas e Prestação de Serviços - Detalhe	46
Tabela 20 – Operacionais da atividade de transporte- Previsão 2026	47
Tabela 21 - Custo Matérias Consumidas	47
Tabela 22 – Preço médio Gasóleo/Gás Natural	48
Tabela 23 – Fornecimentos e Serviços Externos	48
Tabela 24 – Gastos com Pessoal	49
Tabela 25 - Subsídios Estimados	52
Tabela 26 - Fontes de Financiamento	53

Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Plano de Investimentos 2026 (Capitalização – 10 ³ €) – Estrutura	25
Gráfico 2 - Evolução da oferta em Veículos*Km SP (10 ³)	31
Gráfico 3 – Indicadores de Oferta (Lugares x km) Autocarro / Elétrico	32
Gráfico 4 - Evolução da procura em passageiros transportados com título válido	33
Gráfico 5 – Indicadores de Procura (Passageiros com título pago) Autocarro / Elétrico	34
Gráfico 6 – Evolução da frota de autocarros por fonte de energia	39

Índice de Figuras

Figura 1 - Mapa Projeto Linha Oriental	16
Figura 2 - Mapa Projeto Linha Ocidental	16
Figura 3 - Mapa Projeto Linha da Alta de Lisboa	17



Plano de
Atividades e
Orçamento

2026

NOTA DE
ENQUADRAMENTO

1. Nota de Enquadramento

O Plano de Atividades e Orçamento (PAO) da CARRIS é o instrumento basilar para a definição da estratégia da empresa, que mantém como mote, para o período de 2026 a 2029, afirmar a CARRIS como garante da Mobilidade Inteligente do Futuro. Conceito que assenta em dois pilares essenciais: sustentabilidade e melhoria da qualidade e eficiência do serviço prestado pela CARRIS.

De facto, a CARRIS tem sido um parceiro incondicional do seu acionista, a Câmara Municipal de Lisboa (CML), na definição da estratégia de desenvolvimento e de sustentabilidade para a Cidade de Lisboa, através da promoção de um sistema de mobilidade, que incentive a utilização do transporte público e que promova também a descarbonização da cidade.

Tendo a CML assumido o compromisso, que envolve 100 cidades europeias, de atingir a neutralidade carbónica no ano de 2030, a CARRIS, enquanto operador exclusivo do transporte público coletivo de passageiros à superfície na cidade de Lisboa, assume naturalmente este compromisso com a Cidade e com todos os que nela circulam como parte integrante da sua Missão, materializando no presente PAO as principais medidas e metas a prosseguir para que este objetivo seja alcançado.

Neste âmbito, a CARRIS prosseguirá o seu plano de profunda renovação, requalificação, ampliação e modernização da frota, visando não só obter uma melhoria da eficiência e da qualidade do serviço, como também contribuir decisivamente para a descarbonização e a melhoria do meio ambiente da Cidade. No sentido de concretizar este objetivo, serão recebidos já em 2026, 95 novos autocarros movidos a energias limpas (45 destes com propulsão elétrica), o que evidencia o forte compromisso da CARRIS com a transição energética e a descarbonização das suas operações. No presente Plano prevê-se que, no final de 2029, a frota sustentável da CARRIS venha a atingir os 95%, o que implicará a aquisição de 491 novos autocarros movidos a energias limpas, dos quais 350 a propulsão elétrica.

A CARRIS irá continuar a desenvolver, em estreita articulação com o seu acionista – a Câmara Municipal de Lisboa – o planeamento de grandes empreendimentos, com vista à expansão e à requalificação da sua rede de elétricos rápidos, de que cumpre destacar a futura expansão da Linha 15E, de forma a percorrer todo o denominado “arco ribeirinho”, a ocidente, com a expansão do 15E ao Jamor, e a oriente, com a expansão do Terreiro do Paço ao Parque Papa Francisco, através da nova Linha 16E, a ocidente com a Linha Ocidental de BRT (*Bus Rapid Transit*) entre Lisboa e Oeiras, o estudo e a conceção da futura Linha de Elétricos Rápidos da Alta de Lisboa, bem como a profunda intervenção e requalificação da Estação de Santo Amaro, com a criação da “Cidade Carris”.

Desta forma, a CARRIS irá aumentar a oferta dos seus serviços e explorar o desenvolvimento de novos serviços que respondam às necessidades dos seus Clientes. Pretende-se assim disponibilizar uma oferta adequada, regular, integrada, segura, confortável e acessível, que, naturalmente, proporcione ao Cliente uma experiência de viagem cada vez melhor. Só assim, se poderá almejar a captação de novos clientes provenientes do transporte individual, nomeadamente junto das gerações mais jovens, que são o motor da alteração de comportamentos, o que permitirá a consolidação no futuro de uma cidade moderna, integrada e sustentável.

Ainda na prossecução do mesmo desiderato, a CARRIS irá continuar a promover a melhoria do conforto e da eficiência da viagem, não só com a continuação da profunda renovação e modernização da frota anteriormente referida, mas também com a melhoria da velocidade comercial da sua operação, para o que muito contribuirá a implementação do novo Plano de Rede, cuja elaboração está em curso.

A CARRIS prosseguirá a revolução digital que vem efetuando nestes dois últimos anos. Assim, após ter procedido à criação da nova aplicação «CARRISway» que veio permitir o carregamento dos passes no telemóvel e de ter introduzido os novos meios de pagamento digitais (*MBway*, cartão bancário e *ViaVerde*), a CARRIS criou um novo módulo na sua aplicação focado na otimização do planeamento de viagem, conferindo maior facilidade de utilização e garantindo a disponibilização de informação fidedigna (tempos de espera e localização dos veículos em tempo real), que se encontra em processo de desenvolvimento constante com o objetivo de continuamente melhorar a experiência da sua utilização. Muito recentemente o Cliente passou a poder solicitar *online* o seu Cartão Navegante, assegurando a CARRIS a respetiva entrega em mão, apenas 3-5 dias após o seu pedido. Pretende-se, assim, simplificar e melhorar a experiência do Cliente.

A empresa continuará, deste modo, a apostar na sua sustentabilidade integral: económica, social e ambiental, procurando desempenhar da melhor forma possível a sua missão sem, contudo, comprometer a sua sustentabilidade económico-financeira.

Existe, no entanto, consciência que não será possível alcançar qualquer um destes objetivos sem o esforço, o profissionalismo e a dedicação dos trabalhadores da CARRIS. Deste modo, o presente PAO dá continuidade à trajetória, iniciada em 2023, de melhoria significativa das condições de trabalho e retributivas dos trabalhadores, bem como da respetiva formação. A qual mereceu o devido reconhecimento dos mesmos, com a celebração do Acordo de Revisão do Acordo de Empresa, celebrado com todas as organizações representativas dos trabalhadores. No horizonte deste Plano prosseguirá o processo de recrutamento de trabalhadores, em especial, na área do tráfego e da manutenção, de forma a dotar a empresa dos meios humanos necessários ao desenvolvimento da sua atividade. O recrutamento de novos trabalhadores e a retenção do Capital Humano da CARRIS constituem propósitos cujo cumprimento é crucial para o sucesso da Companhia.

No presente PAO prevê-se a continuação do forte investimento na valorização do património imobiliário da empresa com a consequente melhoria das instalações sociais, das condições de trabalho e da eficiência operacional, o que constitui uma disruptão com o passado da empresa, em que se verificou uma estagnação do investimento realizado neste domínio. Neste âmbito, a empresa continuará a levar a cabo diversas intervenções no seu edificado e infraestruturas, de forma a adequá-los à sua operação, mas também a garantir uma maior otimização da segurança e da eficiência energética e ambiental na respetiva utilização.

Tendo presentes os ambiciosos e diversificados desafios que se colocam à empresa, torna-se ainda impreterável fomentar o desenvolvimento de soluções inovadoras, capazes de gerar respostas tecnologicamente adequadas e eficientes, desde logo, com o suporte das áreas da inovação e dos sistemas de informação, de forma a possibilitar uma maior digitalização e agilização de processos, tornando-os mais eficientes e céleres.

É também estruturante manter o reconhecimento da Marca CARRIS, do seu histórico e da sua projeção no futuro da Cidade, em particular, depois do trágico acidente do passado dia 3 de setembro. Importa salientar,

a este nível, que a CARRIS está a trabalhar ativamente, em estreita articulação com a CML e com a Comissão Técnica criada para o efeito, por deliberação da CML, para que seja possível retomar a operação, em segurança, destes sistemas, símbolos icónicos da cidade de Lisboa, faseadamente no período de execução deste PAO.

Em suma, o PAO para o período de 2026 a 2029 reafirma o compromisso da CARRIS em promover continuamente a melhoria do seu desempenho, em prol dos seus Clientes e da Cidade, mediante a prestação de um serviço regular, acessível, seguro, confortável e eficiente, que melhore a experiência de viagem dos seus Clientes e contribua, quer para uma melhor mobilidade na Cidade, quer para a sua sustentabilidade ambiental.

O Conselho de Administração

Dr. Pedro Gonçalo de Brito Aleixo Bogas

Dra. Ana Cristina Pereira Coelho

Eng.ª Maria de Albuquerque Rodrigues da Silva Lopes Duarte

Dra. Ema Favila Vieira

Arq. Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho

Plano de
Atividades e
Orçamento

2026

II PRESSUPOSTOS DE
REFERÊNCIA

2. Pressupostos de Referência

2.1. Orientações para a elaboração dos IPG

Os Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) da CARRIS compreendem o Plano de Atividades e Orçamento (PAO), o Plano de Investimentos e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o período 2026-2029.

Para a sua elaboração foram tidas em consideração as diretrizes do seu acionista – o Município de Lisboa. O Plano de Atividades e as projeções económicas e financeiras procuraram refletir dessa forma as orientações estratégicas do Município.

2.2. Projeções Macroeconómicas

As projeções económicas¹ indicam, para o período de 2025-2027, a continuação da recuperação da economia portuguesa. Para 2025, o Banco de Portugal prevê um crescimento da economia portuguesa de 1,6%, e, para 2026 e 2027, um crescimento da atividade de 2,2% e 1,7%, respetivamente.

As previsões do Banco de Portugal apontam para uma redução da inflação para 1,9% em 2025, para 1,8% em 2026 e 1,9% em 2027. Para 2025, antecipa-se a continuação da recuperação do rendimento das famílias, bem como a entrada de fundos europeus, fatores que deverão contribuir para a aceleração do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). A desaceleração dos preços deverá refletir-se de forma generalizada nos preços ao consumidor. No entanto, importa destacar que a persistência dos conflitos bélicos e tensões geopolíticas poderá provocar aumentos nos preços de determinadas matérias-primas. Adicionalmente, os anúncios de novas tarifas agravam a incerteza relativamente à política comercial internacional.

No que respeita ao investimento, a projeção é de crescimento, em larga medida refletindo os recebimentos de fundos europeus, prevendo-se um aumento de 2,1% em 2025 e 5,8% e 0,1%, em 2026 e 2027, respetivamente.

No que respeita à taxa de desemprego, o Banco de Portugal projeta que se situe em 6,4% durante o período de 2025-2027. De acordo com estas projeções, estimam-se crescimentos das remunerações médias de 4,1% em 2025, 3,8% em 2026 e 3,6% em 2027.

Na elaboração do presente PAO procurou-se, naturalmente, fazer refletir as projeções de evolução da economia acima enunciadas.

¹ Fonte: Boletim Económico de junho de 2025 do Banco de Portugal. À data da preparação deste documento não existiam projeções para o período 2028-2029.



Plano de Atividades e Orçamento

2026



ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO PARA A CARRIS

3. Estratégia de Desenvolvimento para a CARRIS

3.1. Objetivo Estratégico para uma CARRIS ao serviço da Cidade de Lisboa

A CARRIS é um parceiro incondicional do seu acionista na definição e execução da política de mobilidade da Cidade. O objetivo estratégico fundamental da CARRIS, e que constitui o mote do seu Plano, visa a afirmação da empresa como a garante da «Mobilidade Inteligente do Futuro».

Este objetivo estratégico assenta em dois pilares fundamentais:

1. Sustentabilidade;
2. Melhoria da eficiência e da qualidade do serviço.

A sustentabilidade concretiza-se não apenas no vetor económico-financeiro, assente numa preocupação com a gestão eficiente dos recursos disponíveis, mas também nas vertentes ambiental e social.

Com efeito, a CARRIS, tendo presente o compromisso do Município de Lisboa em atingir a neutralidade climática até 2030, continuará a investir fortemente na necessária renovação da sua frota, de modo a garantir que, no futuro, a sua operação se fará com uma frota integralmente movida a energias limpas. Esta renovação possibilitará também à CARRIS prestar um serviço de maior qualidade e ajustado às necessidades dos seus clientes, bem como reduzir custos de manutenção da sua frota, que ainda apresenta uma antiguidade acima do desejável.

A renovação da frota contribuirá também para o cumprimento do segundo pilar acima enunciado: a melhoria da eficiência e da qualidade do serviço. Neste âmbito, pretende-se maximizar a criação de valor para o cliente, desde logo, mediante a melhoria da sua experiência de viagem, em todas as etapas que a compõem, nomeadamente, ao nível da:

- Oferta, da regularidade e da disponibilidade do serviço;
- Da prestação de informação adequada, fidedigna e em tempo real;
- Da acessibilidade ao próprio serviço;
- Da eficiência e segurança da viagem;
- Da qualidade, do rigor e do profissionalismo dos colaboradores a quem estão cometidas as funções operacionais.

A CARRIS procurará ajustar a sua oferta à procura, visando assegurar um transporte público regular, acessível, fiável, confortável, seguro, sustentável e ajustado às necessidades da Cidade, da sua população e dos seus visitantes. Para tal, a CARRIS irá continuar a desenvolver, em estreita articulação com o seu acionista – a Câmara Municipal de Lisboa – o planeamento de grandes empreendimentos, com vista à expansão e à requalificação da sua rede de elétricos rápidos, de que cumpre destacar a futura expansão a ocidente e oriente da linha do 15E, com a nova carreira 16E, o estudo e a conceção da futura linha de elétricos rápidos da Alta de Lisboa, a profunda intervenção e requalificação da Estação de Santo Amaro, com a criação da “Cidade Carris”, bem como a nova linha Ocidental de BRT (*Bus Rapid Transit*) entre Lisboa e Oeiras. Desta forma, a CARRIS irá aumentar a oferta dos seus serviços e explorar o desenvolvimento de novos serviços que respondam às necessidades dos seus Clientes.

Tendo em vista a melhoria da velocidade comercial, variável essencial na opção pelo transporte público, a CARRIS encontra-se a investir na elaboração de um novo Plano de Rede, cujo foco é o da otimização do serviço. Neste âmbito, é crucial continuar a articular o desenvolvimento de ações e políticas conjuntas com a CML, bem como outras entidades municipais ou metropolitanas, no sentido de agilizar as condições de circulação dos transportes públicos à superfície.

Ainda na prossecução da melhoria da experiência de viagem, a CARRIS irá continuar a investir na otimização da eficiência das ferramentas de planeamento da viagem e de acesso aos serviços prestados, conferindo-lhes maior facilidade de utilização e garantindo a disponibilização em tempo real de informação fidedigna.

Para alcançar estes objetivos é imprescindível poder contar com o profissionalismo e a dedicação dos trabalhadores da CARRIS. A CARRIS continuará a investir fortemente no reforço da cultura de Empresa, assente na valorização dos colaboradores e no desenvolvimento organizacional, promovendo uma cultura fortemente focada no Cliente e na prestação de um serviço eficiente.

No horizonte deste Plano prosseguirá o processo de recrutamento de trabalhadores, em especial, na área do tráfego, de forma a dotar a empresa dos meios humanos necessários ao desenvolvimento da sua atividade. Prosseguirá também o investimento na melhoria das condições de trabalho, remuneratórias e de progressão na carreira, de todos os seus colaboradores.

No presente PAO prevê-se ainda a continuação de um forte investimento na valorização do património imobiliário da empresa com a consequente melhoria das instalações sociais, das condições de trabalho e da eficiência operacional, o que constitui uma disruptão com o passado recente da empresa em que se verificou uma estagnação do investimento realizado neste domínio. Neste âmbito, a empresa irá levar a cabo diversas intervenções no seu edificado e infraestruturas, de forma a adequá-los à sua operação, mas também a garantir uma maior otimização da segurança e da eficiência energética e ambiental na respetiva utilização.

Tendo presente os ambiciosos e diversificados desafios que se colocam à empresa, torna-se ainda impreverível fomentar o desenvolvimento de soluções inovadoras, capazes de gerar respostas tecnologicamente adequadas e eficientes, desde logo, com o suporte das áreas da inovação e dos sistemas de informação, de forma a possibilitar uma maior digitalização e agilização de processos, tornando-os mais eficientes e céleres.

É também estruturante manter o reconhecimento da Marca CARRIS, do seu histórico e da sua projeção no futuro da cidade, em particular, depois do trágico acidente ocorrido no passado dia 3 de setembro.

Por fim, transversalmente às diversas áreas estratégicas referidas, importa garantir a adoção de políticas de *compliance*, qualidade, segurança, responsabilidade ambiental e responsabilidade social.

3.2. Projetos Prioritários de Suporte ao Objetivo Estratégico Definido

De modo a materializar a estratégia delineada para a CARRIS, identificaram-se **11 projetos prioritários**, para o período de 2026-2029, que se anunciam de seguida:

#	Ação	Descrição / Objetivos
1	Renovação da frota da CARRIS	<ul style="list-style-type: none"> - Aquisição de autocarros novos movidos a energias alternativas (gás natural, 100% elétricos e a hidrogénio) de forma a permitir o abate de veículos mais antigos e mais poluentes, a reforçar a frota e a contribuir para a descarbonização da mobilidade na Cidade de Lisboa; - Aumento do número de carreiras "Zero Emissões".
2	Capital Humano	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidação da revisão da política remuneratória; - Reforço do quadro de pessoal da empresa, com enfoque ao nível operacional e oficinal.
3	Novo Plano da Rede	<ul style="list-style-type: none"> - Implementação da reestruturação geral da rede CARRIS com o objetivo da otimização do serviço, aumentando a regularidade e fiabilidade do serviço e garantindo a cobertura de zonas menos servidas pelo transporte público.
4	Grandes Projetos de Expansão da Rede em Canal Dedicado	<ul style="list-style-type: none"> - Reforçar a aposta na expansão da rede de elétricos da CARRIS enquanto vetor fundamental da mobilidade em Lisboa, através de um transporte coletivo em sítio próprio – Linha 16E; - Assegurar a ligação entre os concelhos de Lisboa e Oeiras através de uma linha rodoviária de elevado desempenho (BRT) - Linha Ocidental. - Estudar e Implementar a nova linha de Elétricos Rápidos da Alta de Lisboa - Novo Ascensor da Glória, no seguimento do resultado do trabalho da Comissão Técnica criada pela CML
5	Transporte Público Escolar (Projeto AMARELO)	<ul style="list-style-type: none"> - Expansão e monitorização do "AMARELO", enquanto serviço de "Transporte Público Escolar", em articulação com a CML, com as Juntas de Freguesia e com as Escolas, com especial intervenção nas dimensões Operacional e da Comunicação, sempre com o objetivo de servir mais escolas e mais alunos.
6	Reforço da Comunicação e da Fiscalização	<ul style="list-style-type: none"> - Reforço das Campanhas de Marketing, com especial enfoque na angariação de novos Clientes e na Validação dos títulos de transporte; - Implementação de novos projetos e medidas estratégicas para angariação de novos Clientes, incluindo os corporativos; - Reforço da Fiscalização: equipa e atuação (fiscalização da utilização dos títulos de transporte).
7	Revolução digital	<ul style="list-style-type: none"> - Apostar na informação digital ao cliente, nomeadamente através de aplicações, da instalação de novos painéis nas paragens e da melhoria da fiabilidade da informação em tempo real; - Desenvolvimento de novos módulos da App CARRISWay; - Evolução do sistema de bilhetética e dos meios de pagamento através da utilização de novos métodos ou modelos de negócio para produtos intermodais; - Adaptação da tecnologia 5G aos sistemas embarcados; - Utilização de ferramentas de IA na melhoria da eficiência de processos para Clientes Internos e Externos.
8	Requalificação do edificado e promoção da sua sustentabilidade	<ul style="list-style-type: none"> - Requalificação do edificado e das infraestruturas das estações, assegurando a sua adequada manutenção, bem como a sua eficiência operacional, energética e ambiental, promovendo igualmente a melhoria das condições de trabalho; - Adaptação das instalações oficiais e das infraestruturas das estações às novas tecnologias da frota da empresa; - Requalificação das lojas, quiosques e espaços de apoio aos ascensores e elevadores, de modo a garantir uma melhor experiência aos clientes CARRIS; - Desenvolvimento de projetos que garantam a maximização do potencial energético do edificado e estações; - Realização de projetos que visem a melhoria da eficiência ambiental do edificado da Carris; - Implementação de projeto de gestão de ativos que possibilite aumentar a rapidez e eficiência da manutenção do edificado, quer preventiva, quer corretiva, e, a redução de custos associados a essa manutenção.
9	Cidade CARRIS	<ul style="list-style-type: none"> - Reabilitação, construção e reorganização do espaço da Estação de Elétricos de Santo Amaro, de forma a valorizar o património industrial existente, e em simultâneo, a responder aos desafios da cidade de Lisboa, assegurando: - Novas condições de trabalho no Parque de Material e Oficinas (PMO) e adaptação à nova frota de elétricos, introduzindo melhorias nos processos de manutenção e soluções de energia sustentáveis; - A criação de um novo Museu, incorporando o passado, presente e futuro dos transportes; - A instalação de um Centro de Inovação para a Mobilidade, que confira valor acrescentado à atividade da CARRIS e à mobilidade em geral.
10	Fiscalização de Corredores BUS	<ul style="list-style-type: none"> -Fiscalização pela CARRIS das infrações com impacto na operação, nomeadamente a utilização indevida de corredores BUS e o estacionamento indevido em paragens, com o objetivo de garantir a fluidez da operação nos espaços prioritários reservados ao transporte público e de aumentar a velocidade de exploração dos autocarros e elétricos.
11	Reforço da Cultura CARRIS e da Responsabilidade Social	<ul style="list-style-type: none"> -Desenvolvimento de ações que reforcem a Cultura Organizacional e o sentimento de pertença à organização e, ainda, a promoção de um conjunto de medidas e parcerias no âmbito das Acessibilidades Internas (trabalhadores) e Externas (clientes) da CARRIS, enquanto empresa socialmente responsável.

Tabela 1 - Projetos Prioritários

3.2.1. Renovação da Frota da CARRIS

A CARRIS continuará a investir fortemente na renovação da sua frota com vista, por um lado, a promover a normal substituição dos veículos, que pela sua idade, condicionam o conforto, a fiabilidade da viagem e o serviço prestado ao cliente, e, por outro lado, a assegurar a descarbonização da sua frota de autocarros. Assim, pretende-se que este processo não se limite a uma mera substituição dos veículos existentes, mas sim a um reforço do número global de veículos disponíveis para o serviço público e sua requalificação.

Deste modo, em 2026 decorrerão novos procedimentos, nomeadamente para aquisição de 29 autocarros *standard* elétricos, 3 autocarros PMR (passageiros de mobilidade reduzida), e mais 61 autocarros *standard* elétricos, 45 autocarros *mini* elétricos e 70 autocarros *standard* GNC. Dar-se-á também continuidade à receção dos 75 autocarros *standard* a Gás Natural Comprimido (GNC), sendo que as viaturas já se encontram em produção, estando as primeiras entregas previstas ainda durante o ano de 2025. Está prevista a receção, durante o ano de 2026, dos 15 autocarros *mini* elétricos cujo procedimento já está finalizado, necessários para assegurar o serviço em algumas carreiras em que, pelas características da rede viária, não é possível a utilização de veículos de maior dimensão.

3.2.2. Capital Humano

A gestão do Capital Humano CARRIS, assume um papel crítico, para implementação dos projetos identificados no Plano de Atividades 2026-2029.

Alinhados com a estratégia definida, para o quadriénio, foram assumidos projetos que procuram garantir que a CARRIS continue a ser líder no mercado, contando, para o efeito, com um capital humano caracterizado por ter uma base sólida de competências técnico-comportamentais. Assim, qualificar os trabalhadores assume cada vez mais importância na atração e retenção de equipas produtivas e envolvidas.

Ao nível da atração, procurar-se-á reforçar o quadro de pessoal da empresa, com enfoque ao nível operacional e oficial, pelo que a CARRIS prevê admitir para o seu quadro de trabalhadores, em 2026, 182 tripulantes (Motoristas de Serviço Público e Guarda Freios), 20 técnicos superiores, 30 oficiais e 11 administrativos (num total de 243 trabalhadores).

Para o efeito, serão revistos os processos de recrutamento, procurar-se-á maior envolvimento com as partes interessadas, nomeadamente, estabelecimentos de ensino e reforço dos canais de divulgação dos processos. Em simultâneo, dar-se-á continuidade ao projeto *Trainees* CARRIS, dirigido a técnicos superiores.

Já a consolidação da revisão da política remuneratória, nomeadamente, através da negociação coletiva, surge como ferramenta que procura contribuir para a retenção do Capital Humano da CARRIS, a par do reconhecimento de desempenhos de excelência, no universo dos tripulantes, com a ferramenta de gestão «Reconhecimento da Excelência», que distingue Motoristas de Serviço Público e Guarda-Freios com melhor desempenho, nomeadamente ao nível da assiduidade, conduta disciplinar e redução da sinistralidade.

Ainda neste âmbito, a CARRIS identificou como relevante criar um Programa de Bolsas de Estudo destinado aos filhos dos seus colaboradores, com o objetivo de promover a igualdade de oportunidades no acesso à educação e reconhecer o mérito e o compromisso das famílias com a empresa.

Nessa atribuição será valorizado o mérito, a situação financeira do agregado familiar, bem como situações de morte do trabalhador em acidente de trabalho.

Pretende-se assim, assegurar a motivação e a satisfação dos colaboradores, promovendo um ambiente de trabalho harmonioso, essencial para a Paz Social e para a melhoria dos serviços prestados pela empresa.

Continuando com o propósito de melhorar os níveis de motivação dos trabalhadores, e em sequência aumentar os níveis de retenção, serão realizadas novas edições do «*Summer School CARRIS*», que procura facultar aos jovens estudantes, filhos dos trabalhadores, um breve contacto com o mundo do trabalho, no período de interrupção das atividades letivas, no Verão.

Como suporte aos objetivos estratégicos, serão realizadas atividades operacionais, que terão como foco a implementação de novas medidas e ferramentas, que concorrem para melhorar as condições organizacionais, no âmbito da Segurança e Saúde no Trabalho (SST) e a implementação do projeto «Na Rota da Excelência – qualidade e segurança no serviço prestado», que se traduz na realização de projetos formativos, aliando a teoria à prática, procurando simular situações reais de trabalho, para reforçar o compromisso da empresa com a qualidade e a segurança.

3.2.3. Novo Plano da Rede

A CARRIS tem vindo a implementar alterações à sua rede, visando obter uma maior eficiência ao nível dos horários, disponibilidade de serviço e cobertura geográfica. A oferta é revista periodicamente para se ajustar à procura ao longo do ano.

Todavia a rede atual, implementada há mais de 15 anos, apresenta limitações face ao crescimento urbano e às novas infraestruturas de transporte. Assim, a elaboração do novo Plano de Rede está em desenvolvimento, num trabalho conjunto entre a CARRIS e o consultor técnico contratado para o efeito. Este trabalho, irá consolidar carreiras e serviços, respondendo à evolução demográfica e às mudanças nos padrões de mobilidade da cidade, pretendendo-se que as primeiras alterações comecem a ser introduzidas em 2026. Até 2028, será concretizada uma reconfiguração faseada da rede, articulando-se com a expansão do Metro de Lisboa e promovendo a intermodalidade com outros modos de transporte. Paralelamente, mantém-se a aposta na expansão da rede de elétricos rápidos, um modo atrativo, confortável e rápido, incentivando a transferência do automóvel para o transporte público.

3.2.4. Grandes Projetos de Expansão da Rede em Canal Dedicado

Desde 2023 a CARRIS expandiu a sua atividade para os trabalhos conducentes à implementação de um conjunto de projetos de mobilidade estruturantes para a Cidade, tendo criado internamente, para tal, uma estrutura exclusivamente afeta a este propósito, a Direção de Coordenação de Empreendimentos, que em articulação com as várias áreas da empresa, com a Câmara Municipal de Lisboa e com várias equipas de especialistas e projetistas, é responsável, entre outros, pela elaboração dos seguintes projetos e respetiva implementação:

- a futura expansão a oeste e leste da Linha 15E, de forma a percorrer todo o denominado “arco ribeirinho” (a oeste, com a expansão do 15E ao Jamor, e a leste, com a expansão do Terreiro do Paço ao Parque Papa Francisco, através da nova Linha 16E);
- a Linha Ocidental de BRT (*Bus Rapid Transit*) entre Lisboa e Oeiras;
- a Linha de Elétricos Rápidos da Alta de Lisboa;
- o novo Ascensor da Glória.

Para 2026 destacam-se as seguintes atividades no âmbito destes projetos:

- **Linha 15E/16E** – Conclusão do Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (em curso), conclusão do Projeto de Execução (em curso), início das primeiras empreitadas para a cobertura integral do eixo ribeirinho com ferrovia ligeira, e melhoria da rede existente, incluindo medidas de melhoria da velocidade no troço atual entre o Terreiro do Paço e Algés e trabalhos de expansão ao Complexo Desportivo do Jamor;



Figura 1 - Mapa Projeto Linha Oriental

- **Linha Ocidental de BRT Lisboa-Oeiras** – Conclusão do Programa Base, do Estudo de Impacto Ambiental, bem como dos estudos e projetos complementares (Estudo de Tráfego, Levantamento Topográfico, entre outros trabalhos em curso), lançamento e elaboração do Projeto de Execução;



Figura 2 - Mapa Projeto Linha Ocidental

- **Linha da Alta de Lisboa** – O Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM), bem como o Plano de Urbanização da Alta de Lisboa preveem uma linha de transporte público em canal dedicado para esta zona, destinada a servir a procura de passageiros decorrente do desenvolvimento urbano previsto para esta área da Cidade e já em curso. Está em curso o Estudo de Procura e Viabilidade, prevendo-se, para 2026, a apresentação de uma nova linha de elétrico em canal próprio que cumpra o desígnio de reforçar a cobertura desta zona em transporte coletivo atrativo e de elevada capacidade e a sua ligação ao centro de Lisboa. O Plano de Urbanização da Alta de Lisboa prevê igualmente a relocalização da Estação da CARRIS (atual Estação da Alta de Lisboa) para terrenos mais adequados às suas funções, pelo que os dois projetos serão articulados.



Figura 3 - Mapa Projeto Linha da Alta de Lisboa

3.2.5. Transporte Público Escolar (Projeto Amarelo)

A CARRIS leva as crianças de Lisboa às escolas, e nestas viagens, leva-as a crescer.

O AMARELO é um projeto de literacia para a mobilidade na infância. É um serviço de transporte público escolar, gratuito e acompanhado, pensado para alunos do pré-escolar e do 1.º ciclo. Criado em 2022, em parceria com a CML, a CARRIS, as Juntas de Freguesia e as Escolas, este projeto verá reforçada em 2026 a sua mais recente estratégia de comunicação, com uma nova imagem, novos suportes de comunicação, mais acessíveis, apelativos e eficazes, a serem promovidos e divulgados em articulação entre as diferentes

entidades referidas. O AMARELO pretende expandir o seu alcance na Cidade, quer em número de Freguesias envolvidas, quer no número de adesão de Escolas e de crianças.

Com este aumento visa-se fomentar a autonomia para a mobilidade dos mais novos, valorizando-se simultaneamente a rede de transportes regulares – carreiras de bairro – da CARRIS. A CARRIS aposta e acompanha, hoje os pequenos Clientes do futuro.

3.2.6. Reforço da Comunicação e Fiscalização

A CARRIS dará continuidade à estratégia de reforço de notoriedade e valor da Marca CARRIS, do seu histórico e da sua projeção no futuro da Cidade de Lisboa. Para tal, a comunicação da CARRIS assume cada vez mais um tom humanizado e emocional, reforçando o papel da marca como parte integrante da vida dos lisboetas, contando histórias reais de quem viaja e trabalha na rede. Em simultâneo, reforça o posicionamento de uma marca sustentável e responsável, assumindo uma voz ativa na promoção da mobilidade verde e mostrando o impacto positivo do transporte público no futuro da cidade, contribuindo para uma transferência de utilizadores do transporte individual para o transporte coletivo. Atendendo ao acidente ocorrido em setembro de 2025 com o Ascensor da Glória, nos próximos anos a CARRIS terá um desafio acrescido a este nível, sendo imperativo restabelecer a confiança na marca CARRIS que já tinha sido conquistada junto do Cliente ao longo de muitos anos.

Os eixos estratégicos de comunicação assentam em campanhas de notoriedade relacional da marca com a cidade e os seus habitantes, com um tom de proximidade e modernização, complementadas por campanhas táticas de divulgação de novos serviços, de reforços de frota e oferta, de sensibilização para as boas práticas do uso de transporte público e combate à fraude, de novos sistemas digitais de informação e de projetos piloto que melhorem a eficiência, a qualidade e a segurança na experiência de viagem. A par das ações estratégicas, a comunicação assume-se como um fator determinante para induzir comportamentos, alterar percepções e convidar à experimentação. Neste sentido, as ações de comunicação previstas no plano pretendem construir um sentimento de confiança que permita ao Cliente eleger a CARRIS como principal opção de mobilidade na Cidade de Lisboa.

Como meios de suporte serão privilegiados os canais próprios para produzir e difundir a informação de forma mais fiável e próxima à comunidade, complementados com meios de rede exterior para reforço do alcance das mensagens e valores. Será ainda privilegiado o reforço da comunicação digital de proximidade, para criar ligação com a comunidade e com os segmentos mais jovens, criando hábitos de utilização e uma maior conscientização futura para a escolha do transporte público.

Do ponto de vista de projetos estratégicos, como os novos empreendimentos e o novo Plano de Rede, serão alvo de ações de comunicação específicas suportadas por campanhas de comunicação, privilegiando os meios digitais e analógicos, de eventos institucionais e ações de ativação envolvendo os diferentes stakeholders.

Também no eixo da comunicação interna, a CARRIS continuará a apostar adotada nos últimos anos, de uma comunicação cada vez mais segmentada, abrangente e atempada, reforçando a proximidade com as suas equipas. Serão privilegiados os meios internos como canais estratégicos, com uma aposta contínua na

inovação de conteúdos que dão a conhecer a realidade do dia a dia da companhia, promovendo o envolvimento, o conhecimento mútuo e o sentimento de pertença entre todos os colaboradores.

Em relação à Fiscalização, a estratégia será centrada através de uma atividade assertiva, ajustada às dinâmicas da Cidade, pretendendo-se desincentivar o uso fraudulento do transporte público, sensibilizar o Cliente para a necessidade de validação dos títulos de transporte e fomentar a diminuição da taxa de fraude detetada e acumulada, que atualmente se situa nos 4,61%.

No ano de 2026, a atividade de Fiscalização, que tem vindo a ser recentemente reforçada em meios humanos e logísticos, tecnologicamente mais evoluídos, será intensificada. Nos últimos tempos a atividade da Fiscalização tem vindo a ser desenvolvida e implementada no terreno de forma descentralizada e com a capacidade de permanente reajuste face aos planos de ação previamente definidos. Na verdade, esta flexibilidade de atuação no terreno é fundamental e é determinada, nomeadamente, pelo comportamento dos dados da procura e dos níveis de fraude, dados estes monitorizados em articulação pelas áreas da Fiscalização, Comercial e Operacional.

Esta é uma estratégia de atuação recente e que será reforçada no ano de 2026.

Este papel não deverá ser assumido apenas pelas equipas de fiscalização mas sim, como responsabilidade de todas as áreas que, dentro das suas valências deverão focar-se na implementação de medidas que contribuam para o aumento da validação dos títulos de transporte, por exemplo, identificando locais ou carreiras específicas com necessidade de intervenção diferenciada, ou, por exemplo, através da sensibilização dos Clientes das consequências da não validação, ou, através da correção de eventuais erros e do incentivo à utilização mais regular do transporte público.

3.2.7. Revolução Digital

No âmbito da revolução digital que a CARRIS tem protagonizado nos últimos dois anos, está em curso a aquisição de painéis informativos para as paragens com tecnologia *e-paper*, totalmente autónomos, alimentados por bateria e sem necessidade de ligação à rede elétrica, cuja instalação se prevê iniciar ainda em 2025 e irá crescer ao longo do ano de 2026. Os equipamentos, a instalar na rede da CARRIS, vêm reforçar a acessibilidade e melhorar a comunicação com os utilizadores dos transportes públicos, utilizadores estes que, atendendo à informação disponível nos dias de hoje nas mais variadas aplicações, exigem cada vez mais o acesso a informação atualizada em tempo real. Os painéis permitirão as seguintes consultas: tempos de espera por carreira com base em informação em tempo real da operação do serviço, horário das carreiras, calendário em vigor, espinha do percurso da carreira, eventuais alertas de funcionamento do serviço (ex: interrupções ou ocorrências que afetam o serviço) e um sistema sonoro de apoio a pessoas com deficiência visual ou com algum grau de analfabetismo. A solução permitirá disponibilizar e atualizar, em tempo real e de forma remota, informação relevante, garantindo maior fiabilidade e otimização de recursos humanos e materiais. Com esta iniciativa, pretende-se promover a modernização, a inclusão e a fiabilidade no serviço público de transporte.

3.2.8. Requalificação do Edificado e Promoção da sua Sustentabilidade

No que diz respeito ao património edificado da CARRIS, a empresa está empenhada em requalificar e modernizar os seus edifícios e infraestruturas, comprometendo-se com a sua sustentabilidade e eficiência energética. Assim, o investimento previsto para 2026 e anos seguintes reflete o esforço de requalificação do edificado que está a ser prosseguido para assegurar a operação contínua e eficiente, promover a sustentabilidade e atender aos requisitos legais, além de proporcionar melhores condições de trabalho a todos os colaboradores.

As intervenções previstas são imprescindíveis para assegurar a continuidade e a melhoria da operação. A recuperação das infraestruturas das estações de serviço permitirá não só a assegurar as atividades regulares de manutenção de veículos, mas também a adaptação necessária para o atendimento das novas exigências operacionais e de segurança, nomeadamente com o aumento da frota de veículos elétricos. Sem essas melhorias, a capacidade de operação estaria seriamente condicionada, colocando em risco a eficiência e a qualidade do serviço oferecido. Nesse âmbito, está prevista, entre outras medidas, a criação de infraestrutura elétrica para postos de carregamento de autocarros.

Além de garantir a funcionalidade operacional, a requalificação do edificado é imprescindível na promoção da eficiência energética e ambiental. Alinhados com os requisitos legais, serão adotadas soluções inovadoras que reduzirão significativamente o consumo de energia, assim como as emissões de carbono. A implementação de um sistema de automatização e controlo de edifícios, a instalação de sistemas de iluminação LED, a substituição de equipamentos de climatização, o revestimento de coberturas e fachadas com isolamento térmico eficiente, a construção de coberturas *carport* sobre os estacionamentos dos autocarros elétricos em Miraflores com painéis fotovoltaicos para produção de energia para autoconsumo, e, a elaboração de projeto para a instalação de painéis fotovoltaicos nas restantes estações com base no estudo do potencial solar já realizado, são algumas das ações planeadas para promover uma gestão ambientalmente responsável e sustentável das instalações.

Importa referir que a CARRIS dispõe de certificação do seu sistema de gestão integrado de acordo com a NP EN ISO 14001, referente à gestão dos impactes ambientais, e que, além das ações anteriormente referidas, estão previstas diversas outras intervenções, nomeadamente ao nível da melhoria das redes de água e de efluentes líquidos.

As intervenções previstas no edificado são, igualmente, cruciais para melhorar as condições de trabalho dos colaboradores da CARRIS.

3.2.9. Cidade CARRIS

Os terrenos da Estação de Santo Amaro concentram a sede da CARRIS, o Parque de Material e Oficinas (PMO) dos elétricos e o Museu, bem como outras atividades complementares de apoio à operação. A necessidade de ampliar o PMO para acomodar novos veículos convenientemente e melhorar as condições da atividade de manutenção em geral motivou a requalificação e a transformação urbanística do local, em consonância com o Plano de Urbanização de Alcântara. O projeto Cidade CARRIS tem os seguintes objetivos estratégicos:

- Implementar novas condições de trabalho no PMO;

- Desenvolver um desenho urbano coerente e adaptado aos desafios de Lisboa;
- Requalificar o Museu da CARRIS, com novos espaços e discurso expositivo, de modo a valorizar o seu património histórico e a visão futura da CARRIS;
- Criar, em edifício dedicado, o novo Centro de Comando de Tráfego;
- Reforçar a área institucional;
- Estabelecer um Centro de inovação para gerar valor acrescentado em mobilidade.

A CARRIS encontra-se a finalizar uma proposta de Unidade de Execução no âmbito do Plano de Urbanização de Alcântara a formalizar no início de 2026, tendo já sido desenvolvido no último ano o Programa Base que configura uma proposta já consolidada de desenho urbano e de implantação dos edifícios e da rede viária, estando criadas as bases para se passar aos respetivos Projetos de Execução.

3.2.10. Fiscalização de Corredores BUS

Tendo em conta a redução que se tem vindo a observar na velocidade de exploração, a CARRIS tem vindo a estudar e a propor, em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), um conjunto de medidas sustentadas em indicadores de melhoria de desempenho das linhas, que permitam inverter essa tendência, garantindo prioridade ao transporte público e melhorando a competitividade, a atratividade, a regularidade e a eficiência operacional do serviço. Estas medidas incluem intervenções no espaço público, intervenções no sistema de semaforização, bem como a proposta de novos Corredores BUS, criando uma efetiva rede de corredores prioritários que permitam a implementação de linhas estruturantes rápidas, de maior frequência. Este objetivo está igualmente enquadrado no trabalho em curso de revisão da rede da CARRIS.

No âmbito deste objetivo estratégico, prevê-se manter a fiscalização rodoviária que tem sido desenvolvida em parceria com a Polícia Municipal (PM), através do serviço de fiscalização diária ativado em 2024, bem como a parceria com a EMEL, através da constituição de um oficial de ligação permanente e direta entre a Central de Controlo de Tráfego e a Fiscalização da EMEL. Pretende-se, com estes serviços, mitigar os efeitos resultantes da ocupação indevida das vias, nomeadamente por estacionamento indevido, que constituem um importante fator de paragens e de diminuição da velocidade comercial dos autocarros e elétricos, com efeitos negativos no cumprimento dos horários previstos, na regularidade da oferta e na satisfação dos Clientes e, em simultâneo, no aumento de consumo de combustível e nos custos de manutenção.

De forma a alargar o âmbito desta fiscalização e os seus respetivos efeitos, a CARRIS iniciou, através de recurso a formação, a constituição de um efetivo próprio que terá como missão a fiscalização da utilização indevida dos corredores BUS e do estacionamento indevido nas paragens, promovendo uma maior fluidez da operação através do aumento da velocidade de exploração comercial. Neste quadriénio a CARRIS pretende continuar a capacitar um grupo de profissionais da operação, para a fiscalização rodoviária com o respetivo poder de autuação, não apenas de utilização indevida de corredores BUS e paragens, mas de infrações gerais rodoviárias que impactem na rede CARRIS. Esta relevante medida, há muito ambicionada, irá seguramente contribuir para a melhoria na mobilidade geral da cidade.

Paralelamente, prevê-se a continuidade da articulação da CARRIS com a PSP/DIC, nas ações de fiscalização de maior complexidade, visando a dissuasão de comportamentos agressivos por parte de Clientes para com as equipas de Agentes de Fiscalização. Destaca-se ainda a continuidade da estreita colaboração com os

diversos operadores que integram a TML, onde prosseguem desenvolvimentos necessários com vista à uniformização de procedimentos na fiscalização e à criação de um Regulamento Metropolitano de Fiscalização.

Para ajudar em todo este processo, no âmbito do projeto Europeu UPPER, cofinanciado pela União Europeia através do programa Horizonte Europa, a CARRIS tem em curso um projeto-piloto de teste de um sistema automático de deteção de infrações ao Código da Estrada utilizando câmaras instaladas em autocarros e inteligência artificial. Este sistema está em funcionamento desde agosto de 2025 com resultados bastante promissores e tem vindo a ser usado primariamente para recolher dados que são usados no planeamento operacional da atividade da CARRIS. Pretende-se durante o ano de 2026 analisar em detalhe o desempenho deste sistema e partilhar essa informação com a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) para que sejam empreendidas as diligências necessárias para que possam passar a ser emitidos autos de contraordenação. Esta medida tem 4 grandes objetivos:

- aumentar a velocidade de circulação da CARRIS através da melhoria da informação sobre locais “críticos” em matéria de infrações de trânsito com impacto no serviço (por exemplo, estacionamento em segunda fila, estacionamento ou circulação em corredores BUS);
- desincentivar os automobilistas a cometerem infrações de trânsito com impacto no serviço de transporte público da CARRIS, seja através da emissão de autos de contraordenação seja por via da partilha de informação sobre os locais críticos com as Autoridades;
- melhorar a segurança rodoviária, designadamente pela redução de pontos de conflito entre a circulação dos veículos da CARRIS e demais utilizadores da via (por exemplo, por uma redução de mudanças de via induzidas por veículos mal-estacionados);
- melhorar a acessibilidade ao transporte público, em especial para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, disciplinando o estacionamento e paragem junto de paragens e garantindo as condições para uma correta acostagem dos seus veículos.

3.2.11. Reforço da Cultura CARRIS e Responsabilidade Social

A CARRIS pretende reforçar a estratégia de Responsabilidade Social Corporativa através de um conjunto de ações cujo objetivo visa fortalecer a Identidade e a Cultura da empresa e promover o sentimento de pertença em todos os Trabalhadores.

Neste sentido, a CARRIS continuará a promover a área do Desenvolvimento Organizacional através de um conjunto de iniciativas internas, como a expansão do projeto de Voluntariado das Hortas CARRIS às Estações de Miraflores e de Santo Amaro, a realização das Ceias de Natal e Ano Novo, o Elétrico de Natal, a parceria com o Café Joyeux, parcerias que beneficiem os trabalhadores, projetos de economia circular, entre outras ações.

A nível externo, esta vertente social da CARRIS continuará a ser evidente, nomeadamente através da implementação do projeto Museu da Carris Fora de Portas, em que a bordo de um autocarro da CARRIS, os Serviços Educativos do Museu irão divulgar as suas atividades junto da comunidade local (escolas e juntas de freguesia).

O reforço na área das acessibilidades da CARRIS, interna e externa, será também uma prioridade em 2026. Criar soluções capazes de dar resposta às diferentes necessidades, dos trabalhadores e dos Clientes, promovendo um conjunto de projetos em parceria com entidades do setor social que reforcem o conhecimento e a melhoria do serviço ao Cliente com necessidades especiais e mobilidade condicionada, acompanharão a ação transversal da CARRIS nos próximos anos.

Outras iniciativas internas serão, ainda, promovidas: as sessões de “*Onboarding*” – acolhimento de novos trabalhadores, o Encontro de Quadros anual, as ações comemorativas de datas e eventos especiais, como sejam o Aniversário da empresa, os “Encontros CARRIS”, palestras temáticas com especial interesse para os colaboradores, e, ainda, como novidade duas novas propostas, os “Encontros na mesma linha”, projeto de partilha entre equipas de áreas distintas que visa promover empatia e cooperação e Ações Estratégicas de *Teambuilding* vocacionadas para melhorar e resolver necessidades específicas que as áreas/equipas da empresa identifiquem. Estas iniciativas têm sempre presente o objetivo de fomentar a cultura da empresa e o sentimento de pertença à mesma e a comunicação interdisciplinar, através do envolvimento, criação de proximidade, vínculo e compromisso promovendo um ambiente positivo e resultando num melhor empenho, na inovação, na produtividade, no cumprimento com excelência do serviço prestado e contribuindo para a retenção do capital humano.

Ainda, neste sentido, será dada continuidade ao projeto de remodelação e dinamização das Salas de Plantão e Convívio das Estações com enfoque na melhoria de condições e bem-estar profissional do pessoal operacional. Depois das Estações da Pontinha e Alta de Lisboa, em 2026, será inaugurada a Sala de Plantão da Estação de Miraflores.

Garantir o apoio da CARRIS à atividade da ARECA, da Banda da CARRIS e do Grupo Desportivo, são igualmente objetivos presentes, salvaguardando o património histórico da empresa, por um lado, e valorizando a relevância da sua atuação, conhecimento e capital humano, que acompanha gerações passadas e, certamente, marcará gerações futuras.

Irá manter-se a aposta na criação de novas tradições, preservando os valores da CARRIS e procurando corresponder às expectativas dos trabalhadores e às exigências do presente e do futuro. Neste sentido, mantém-se a proposta de criação de um evento anual que agregue o maior número de trabalhadores possível. Um projeto que valorize a identidade individual de cada trabalhador e que fortaleça e represente a identidade organizacional.

Plano de
Atividades e
Orçamento

2026

IV PLANO DE
INVESTIMENTOS

4. Plano de Investimentos

PLANO DE INVESTIMENTOS 2026

Projetos / subprojetos	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	2026
01 FROTA DE AUTOCARROS	7 452 000	16 719 000	9 000 000	3 055 000	36 226 000
02 FROTA DE ELÉTRICOS	80 688	220 688	80 688	4 875 000	5 257 064
03 COMERCIAL, MARKETING E AJUDA À EXPLORAÇÃO	1 231 275	675 497	405 334	430 168	2 742 274
04 SUBESTAÇÕES	0	0	0	250 000	250 000
05 LINHA	238 001	389 199	50 001	8 582 383	9 259 584
06 REDE AÉREA	32 496	32 496	32 496	32 512	130 000
07 REDE DE CABOS SUBTERRÂNEOS	37 500	37 500	37 500	237 500	350 000
08 EQUIPAMENTO OFICIAL	5 000	509 500	5 000	25 000	544 500
09 INFORMÁTICA	265 000	705 000	845 000	905 000	2 720 000
10 CONSTR. E REMOD. DE EDIF. E SUAS INFRAESTRUTURAS	1 607 500	4 977 500	920 000	4 839 963	12 344 963
11 INST. SOCIAIS, COND. TRAB., HIG. E SEGURANÇA, ETC.	129 433	130 335	215 833	237 332	712 933
12 FROTA DE APOIO*	50 112	0	440 767	0	490 879
	11 129 005	24 396 715	12 032 620	23 469 858	71 028 197

*Veículos de pronto-socorro e reboque e veículos de apoio à operação

Tabela 2 - Plano de Investimentos 2026 – Projetos

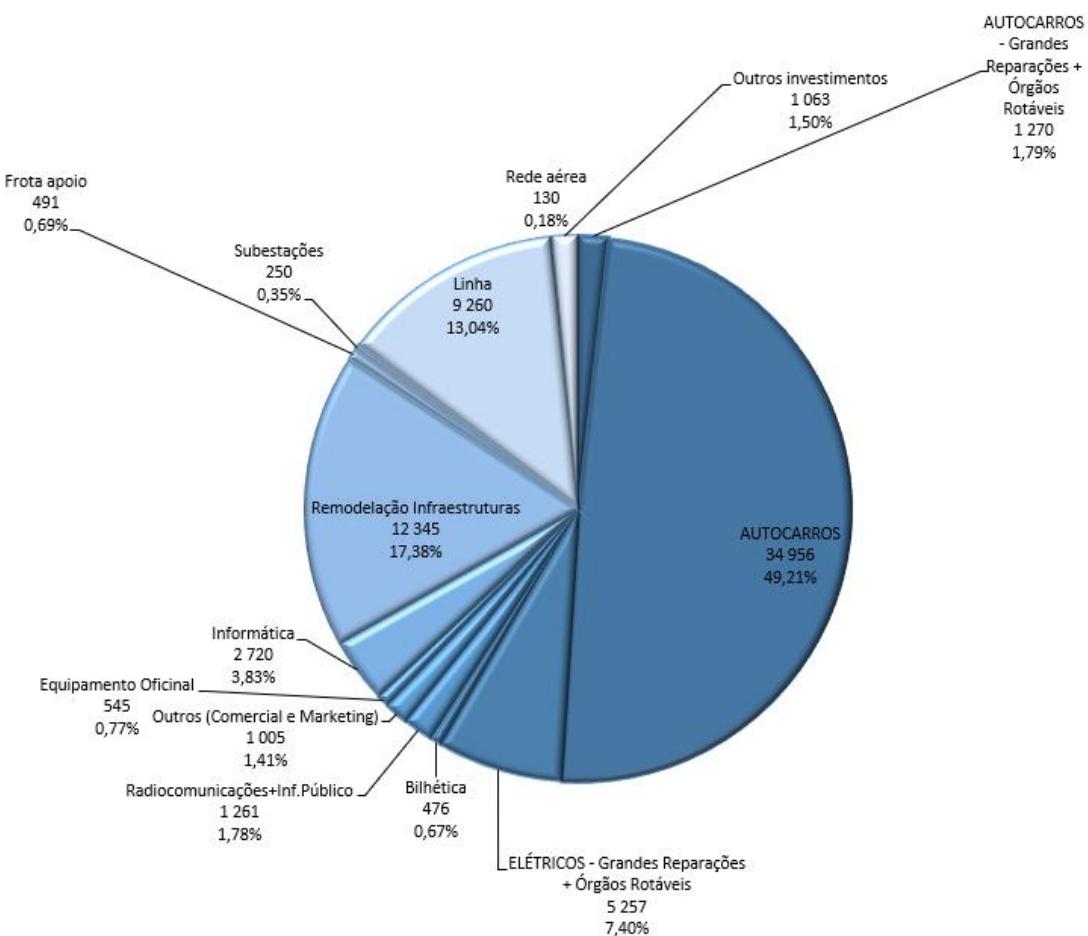


Gráfico 1 - Plano de Investimentos 2026 (Capitalização – 10³€) – Estrutura

O Plano de Investimentos da CARRIS para o ano 2026 apresenta o montante de 71 milhões de euros (formação bruta de capital fixo), tendo uma despesa associada no montante de 87,4 milhões de euros,

incluindo o IVA, destacando-se como principais investimentos a **aquisição de novos autocarros**, o desenvolvimento de novos empreendimentos (linhas e parques de manutenção), as **melhorias nas estações e instalações oficiais** e as **grandes reparações de material circulante da frota de elétricos**.

Em síntese, os projetos mais relevantes (ótica da capitalização) têm o seguinte enquadramento:

01 – Frota de Autocarros – 36,23 M€

- Aquisição de autocarros;
- Aquisição de órgãos rotáveis;
- Grandes reparações.

02 – Frota de Elétricos – 5,26 M€

- Beneficiações em material circulante.

03 – Comercial, Marketing e ajuda à exploração – 2,74 M€

- Aquisição de equipamentos embarcados SAEIP e Bilhética para novos veículos;
- Aquisição dos novos painéis de informação ao público;
- Expansão do sistema de eco condução;
- Aquisição de equipamentos de contagem de passageiros;
- Instalação de sistema de deteção e alerta de presença de obstáculos em ângulos mortos de autocarros;
- Instalação de sistemas de deteção automática e de extinção manual de incêndios em compartimentos do motor.

04 – Subestações – 0,25 M€

- Beneficiação das subestações de energia que permitem o funcionamento da rede de elétricos.

05 – Linha – 9,26 M€

- Estudo de viabilidade e elaboração de projeto para a expansão do elétrico 15 até ao Parque Tejo;
- Estudo de viabilidade da linha Alta de Lisboa;
- Estudo de viabilidade para a introdução de um novo transporte público, em canal dedicado, entre a nova estação de metro de Alcântara e o concelho de Oeiras e ainda de Algés a Benfica;
- Renovação e correções de via-férrea;
- Renovação de aparelhos de via - agulhas e cruzamentos.

06 – Rede Aérea – 0,13 M€

- Renovação e beneficiação da rede aérea.

07 – Rede Cabos Subterrâneos – 0,35 M€

- Renovação da rede de cabos de energia subterrâneos.

08 – Equipamento Oficial – 0,54 M€

- Máquinas diversas de apoio à atividade oficial.

09 – Informática – 2,72 M€

- Modernização do **Datacenter** e de toda a infraestrutura de rede cablada (**WIFI** e rede fixa)
- Sistema de Gestão de Reclamações / **CRM**;
- Melhorias de aplicações de apoio à gestão (**SAP, OPENTEXT, PBI**).

10 – Construção e Remodelação de Infraestruturas – 12,34 M€

- Projeto Cidade Carris (PMO Santo Amaro);
- Estudo de viabilidade do novo PMO no Parque das Nações;
- Estudo de viabilidade do novo PMO de elétricos e estação da Alta de Lisboa;
- Reabilitação geral de edifícios das estações de serviço e instalações oficiais;

- Construção de novos postos de carregamento elétrico;
- Construção de coberturas *carport* em zonas de estacionamento de autocarros, com painéis solares para produção de energia elétrica para autoconsumo;
- Instalação de infraestrutura para postos de carregamento, tanto na estação da Pontinha como na estação da Alta de Lisboa. Alterações das infraestruturas que são imprescindíveis para a criação de condições que permitam carregamentos dos novos autocarros elétricos.

11 – Instalações Sociais, Condições de Trabalho, Higiene e Segurança – 0,71 M€

- Renovação/melhoria de edifícios das estações de serviço e instalações oficiais.

12 – Frota de apoio – 0,49 M€

- Substituição e expansão de viaturas de apoio (veículos de pronto-socorro e reboque).

No que respeita ao Plano de Investimento plurianual, prevê-se um valor na ordem dos 574,53 milhões de euros para o quadriénio 2026-2029, distribuído pelos seguintes projetos:

PLANO DE INVESTIMENTOS PLURIANUAL

Projetos / subprojetos	2026	2027	2028	2029	Total
01 FROTA DE AUTOCARROS	36 226 000	56 715 000	71 615 000	52 965 000	217 521 000
02 FROTA DE ELÉTRICOS	5 257 066	4 124 924	16 345 812	34 974 235	60 702 037
03 COMERCIAL, MARKETING E AJUDA À EXPLORAÇÃO	2 742 272	2 119 796	1 220 000	1 055 000	7 137 068
04 SUBESTAÇÕES	250 000	250 000	250 000	250 000	1 000 000
05 LINHA	9 259 584	13 784 853	35 309 836	87 178 986	145 533 259
06 REDE AÉREA	130 000	503 000	130 000	130 000	893 000
07 REDE DE CABOS SUBTERRÂNEOS	350 000	650 000	650 000	650 000	2 300 000
08 EQUIPAMENTO OFICIAL	544 500	407 500	337 500	242 500	1 532 000
09 INFORMÁTICA	2 720 000	2 254 000	1 182 680	863 280	7 019 960
10 CONSTR. E REMOD. DE EDIF. E SUAS INFRAESTRUTURAS	12 344 963	31 452 120	35 736 592	48 580 142	128 113 817
11 INST. SOCIAIS, COND. TRAB., HIG. E SEGURANÇA, ETC.	712 933	785 510	683 520	103 530	2 285 493
12 FROTA DE APOIO*	490 879	0	0	0	490 879
	71 028 197	113 046 703	163 460 940	226 992 673	574 528 513

*Veículos de pronto-socorro e reboque e veículos de apoio à operação

Tabela 3 - Plano de Investimentos Plurianual 2026-2029

Relativamente ao plano de investimentos, importa referir que 43% do valor estimado para o quadriénio 2026-2029 destina-se à aquisição de novos veículos (autocarros e elétricos), na continuação do processo de renovação da frota necessário para atingir as metas ambientais a que a Cidade de Lisboa se propõe:

	E 2025		2026		2027		2028		2029		TOTAL	
	QT	€	QT	€	QT	€	QT	€	QT	€	QT	€
Autocarros	25	7 500 000	98	34 956 000	141	55 800 000	155	70 800 000	100	52 200 000	494	213 756 000
Standard GNC	25	7 500 000	50	15 000 000	35	10 500 000	35	10 500 000	60	28 200 000	120	36 000 000
Standard Elétrico			30	15 000 000	60	30 000 000	70	32 900 000	10	6 000 000	220	106 100 000
Standard Hidrogénio			15	4 356 000	45	15 000 000	20	9 400 000	30	18 000 000	20	12 000 000
Minis Elétrico											60	19 356 000
Médio Elétrico											20	9 400 000
Articulados Elétrico											50	30 000 000
PMR Diesel			3	600 000	1	300 000					3	600 000
PMR Elétrico											1	300 000
Elétricos	0	0	0	0	0	2	7 000 000	7	24 500 000	9	31 500 000	
Remodelados											0	0
Articulados							2	7 000 000	7	24 500 000	9	31 500 000
TOTAL	25	7 500 000	98	34 956 000	141	55 800 000	157	77 800 000	107	76 700 000	503	245 256 000

Tabela 4 - Plano de Aquisição de Frota 2026-2029

No âmbito dos grandes projetos previstos para o próximo quadriénio, destacam-se os valores associados:

Projetos / subprojetos	2025	2026	2027	2028	2029
LINHA ORIENTAL (EXPANSÃO LINHA 15E E NOVA LINHA 16E)	961 297	8 171 776	10 693 109	42 909 592	111 412 242
05 LINHA	957 858	7 369 289	9 594 984	31 609 967	86 374 117
10 PMO PARQUE DAS NAÇÕES	3 439	802 517	1 098 126	11 300 625	25 038 125
LINHA DE ELÉTRICOS RÁPIDOS DA ALTA DE LISBOA	277 376	1 735 494	1 969 386	2 784 386	1 263 886
05 PROJETO LINHA	124 812	1 063 125	1 204 869	1 260 869	364 869
10 PROJETO NOVO PMO ALTA DE LISBOA	152 564	672 369	764 517	1 523 517	899 017
LINHA OCIDENTAL DE BRT (BUS RAPID TRANSIT) ENTRE LISBOA E OEIRAS	132 000	527 200	2 500 000	2 000 000	
05 PROJETO LINHA	132 000	527 200	2 500 000	2 000 000	
10 CIDADE CARRIS - PMO SANTO AMARO	200 000	1 640 077	8 961 978	9 144 950	11 185 500
	1 570 673	12 074 547	24 124 473	56 838 928	123 861 628

Tabela 5 - Plano de Investimentos em Grandes Empreendimentos



Plano de Atividades e Orçamento

2026

V PLANO DE
ATIVIDADES
ANUAL

5. Plano de Atividades Anual

5.1. Atividade Operacional

5.1.1. Indicadores de Atividade

O serviço prestado pela CARRIS é caracterizado pela disponibilização de 803,93 quilómetros (751,27 km no Modo Autocarro e 52,67 km no Modo Elétrico) na Cidade de Lisboa, repartidos por:

- 102 carreiras de autocarro, sendo 7 da Rede da Madrugada, 28 Carreiras de Bairro e 66 da Rede Geral e 1 exclusiva para transporte de Passageiros com Mobilidade Reduzida;
- 6 carreiras de elétrico e 1 de serviço alternativo ao Ascensor da Glória;
- 3 ascensores;
- 1 elevador;
- a que acrescerá o Funicular da Graça.

Na sequência do trágico acidente de 3 de setembro passado no Ascensor da Glória, a CARRIS procedeu ao encerramento temporário de todos os Ascensores e do Elevador de Santa Justa. Por deliberação da CML, foi criada a Comissão de Avaliação para a Reabertura dos Elevadores e Ascensores da Cidade de Lisboa. Esta Comissão irá, numa primeira fase, validar a reabertura à operação do Elevador de Santa Justa, do Funicular da Graça e dos Ascensores da Bica e do Lavra, e, numa segunda fase, desenvolver ou promover o desenvolvimento dos estudos técnicos e científicos necessários à conceção de um novo modelo e de um sistema inovador, técnica e tecnologicamente atualizado, para a substituição do Ascensor da Glória.

No período intercalar, prevê-se manter o serviço de substituição do Ascensor da Glória em *mini* autocarro que se encontra atualmente em operação.

Adicionalmente, a CARRIS assegura um serviço diário de transporte de passageiros de mobilidade condicionada e serviços ocasionais de apoio a eventos.

Oferta

A CARRIS desempenha um papel essencial na mobilidade urbana na Cidade de Lisboa, sendo responsável pela deslocação diária de centenas de milhares de passageiros. Nesse contexto, a empresa pretende reforçar a Oferta de forma a responder não apenas às necessidades dos passageiros regulares, mas também daqueles que utilizam o transporte público esporadicamente. Tratando-se de um serviço público, a empresa tem também a preocupação de estar presente em mais áreas da Cidade, ampliando a sua cobertura geográfica.

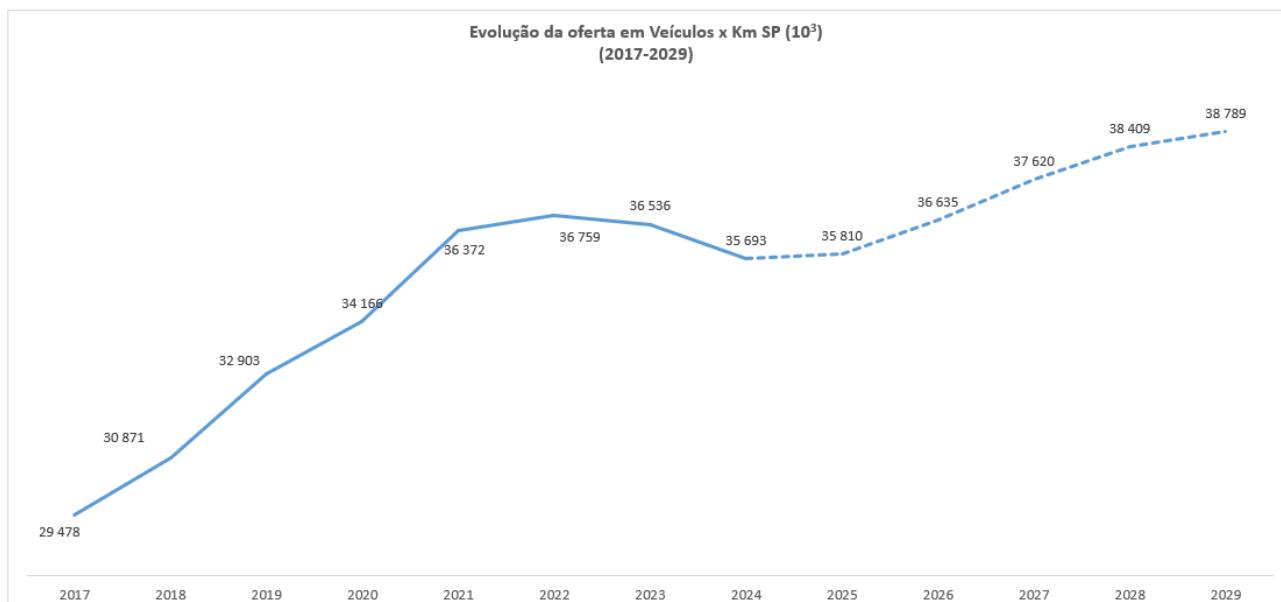


Gráfico 2 - Evolução da oferta em Veículos*Km SP (10³)

A CARRIS segue uma estratégia de ampliação da Oferta disponibilizada ao Cliente, seja por meio da implementação de novos serviços, seja através de reajustes na oferta atual ao nível dos horários e percursos. Prevê-se, para 2026, um crescimento da oferta de 2,3%, em veículos*km de serviço público, comparativamente ao estimado para o ano de 2025. Este incremento do número de quilómetros de serviço público oferecidos tem por base a entrada em operação dos novos veículos e tripulantes, pretendendo responder da forma mais adequada às alterações da procura. Na oferta prevista, apesar do acidente de 3 de setembro de 2025 que veio inviabilizar a operação do Ascensor da Glória no seu modo elétrico, está prevista a operação da carreira correspondente ao ascensor em modo alternativo, neste caso operado por autocarros.

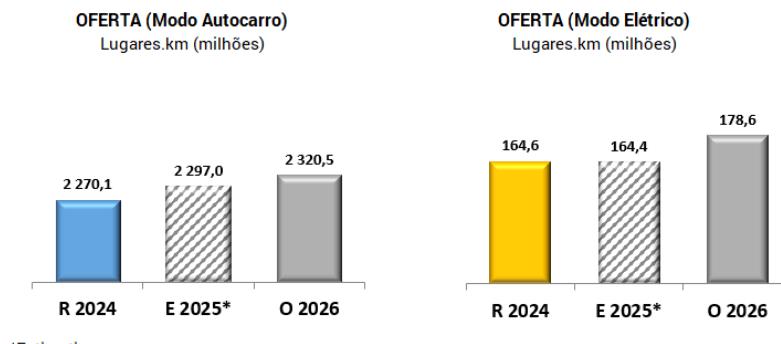
Ao longo do quadriénio em preparação, o aumento da oferta será impulsionado com a entrada ao serviço dos novos veículos, que permitirão o reforço do serviço das carreiras com maior procura, a extensão da oferta na rede existente, como o restabelecimento de algumas carreiras ou a criação de outras novas, conforme as necessidades identificadas na Cidade e os resultados obtidos através do plano de reestruturação geral da rede. Esta trajetória terá como resultado um incremento da capacidade do serviço em termos de lugares oferecidos, conforme evidenciado pela variação prevista para o indicador lugares*km.

OFERTA Modo AUTOCARRO	REAL	ESTIMADO	PREVISÃO 2026						Proposta			Valores em Milhares	
			2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Veículos x km (Serviço Público)	33 969	34 025	8 730	8 655	8 514	8 800	34 699	35 684	36 444	36 444	674	674	2,0%
Veículos x km S.T.	34 165	34 239	8 780	8 702	8 557	8 865	34 904	35 908	36 666	36 670	665	665	1,9%
Veículos x hora (Serviço Público)	2 478	2 490	643	634	613	644	2 534	2 582	2 634	2 621	43	43	1,7%
Veículos x hora S.T.	2 491	2 506	646	637	615	648	2 547	2 597	2 649	2 635	41	41	1,6%
Lugares x km	2 270 094	2 297 045	583 509	578 462	570 426	588 061	2 320 458	2 364 132	2 383 115	2 358 519	23 414	23 414	1,0%
Velocidade Média de Exploração*	13,71	13,66	13,58	13,65	13,90	13,66	13,70	13,82	13,83	13,90	0,03	0,03	0,2%
OFERTA Modo ELÉTRICO	REAL	ESTIMADO	PREVISÃO 2026						Proposta			Variação 2026/2025	
			2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Veículos x km (Serviço Público)	1 724	1 785	481	481	488	485	1 936	1 936	1 965	2 345	150	150	8,4%
Veículos x km S.T.	1 836	1 892	505	510	522	520	2 056	2 056	2 087	2 493	165	165	8,7%
Veículos x hora (Serviço Público)	240	240	61	61	62	61	245	245	245	278	5	5	2,2%
Veículos x hora S.T.	259	255	65	66	67	66	264	264	264	300	10	10	3,8%
Lugares x km	164 648	164 359	44 345	44 526	44 875	44 893	178 639	178 639	181 319	242 982	14 280	14 280	8,7%
Velocidade Média de Exploração *	7,18	7,44	7,89	7,89	7,90	7,90	7,89	7,89	8,01	8,44	0,45	0,45	6,1%
OFERTA TOTAL	REAL	ESTIMADO	PREVISÃO 2026						Proposta			Variação 2026/2025	
			2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Veículos x km (Serviço Público)	35 693	35 810	9 211	9 137	9 002	9 285	36 635	37 620	38 409	38 789	825	825	2,3%
Veículos x km S.T.	36 000	36 130	9 285	9 212	9 079	9 384	36 960	37 964	38 753	39 163	830	830	2,3%
Veículos x hora (Serviço Público)	2 718	2 730	704	695	675	705	2 779	2 828	2 880	2 899	49	49	1,8%
Veículos x hora S.T.	2 750	2 761	712	703	682	715	2 811	2 861	2 913	2 935	51	51	1,8%
Lugares x km	2 434 743	2 461 404	627 855	622 988	615 302	632 954	2 499 098	2 542 771	2 564 434	2 601 501	37 694	37 694	1,5%
Velocidade Média de Exploração**	13,31	13,28	13,23	13,30	13,51	13,31	13,33	13,45	13,48	13,53	0,05	0,05	0,4%

* (Veículos x km S.P. / Veículos x hora S.P.).

** (Veículos x km S.P. / Veículos x hora S.P.) excluindo Ascensores e Elevador

Tabela 6 - Indicadores Globais de Oferta – Modo AUTOCARRO e Modo ELÉTRICO



*Estimativa

Gráfico 3 – Indicadores de Oferta (Lugares x km) Autocarro / Elétrico

A expansão prevista no serviço público será gradual ao longo do período em consideração, estando dependente do recrutamento de tripulantes e da renovação da frota.

O Amarelo é um projeto de literacia para a mobilidade na infância, que pretende chegar a todas as freguesias de Lisboa, aumentar o número de estabelecimentos escolares envolvidos e fazer crescer o número de alunos que beneficiam de um transporte regular da CARRIS, gratuito e acompanhado por monitores, todos os dias úteis, ao longo do ano letivo e em toda a cidade.

Em 2024/2025, o AMARELO expandiu a sua atividade a doze freguesias – Alcântara, Arroios, Belém, Benfica, Campo de Ourique, Campolide, Estrela, Lumiar, Olivais, Parque das Nações, Penha de França e Santa Clara, e a vinte e cinco escolas, através de treze carreiras de bairro regulares. Em 2026, o AMARELO pretende alcançar dezanove freguesias e, até 2027, envolver as vinte e quatro freguesias de Lisboa.

Aumentar o número de crianças transportadas para as escolas, fomentar a sua autonomia para a mobilidade sustentável, reduzir o número de automóveis em circulação e valorizar a rede de transportes públicos, são alguns dos objetivos do AMARELO.

A partir de 2026, será ainda implementada a nova estratégia de atuação e de comunicação, que salvaguarda o crescimento sustentado do AMARELO numa ação concertada entre todos os parceiros – CARRIS, CML, Juntas de Freguesia e Escolas – convidando também as famílias e as crianças a fazerem parte desta missão para a sustentabilidade, missão esta que depende de todos nós.

Procura

Conforme é possível visualizar no gráfico seguinte, a procura da CARRIS tem registado uma evolução positiva, ao longo dos últimos anos. Para 2025 prevê-se um ligeiro decréscimo, decorrente do encerramento temporário da rede de Ascensores e Elevador, com uma perspetiva de tendência crescente nos anos seguintes.

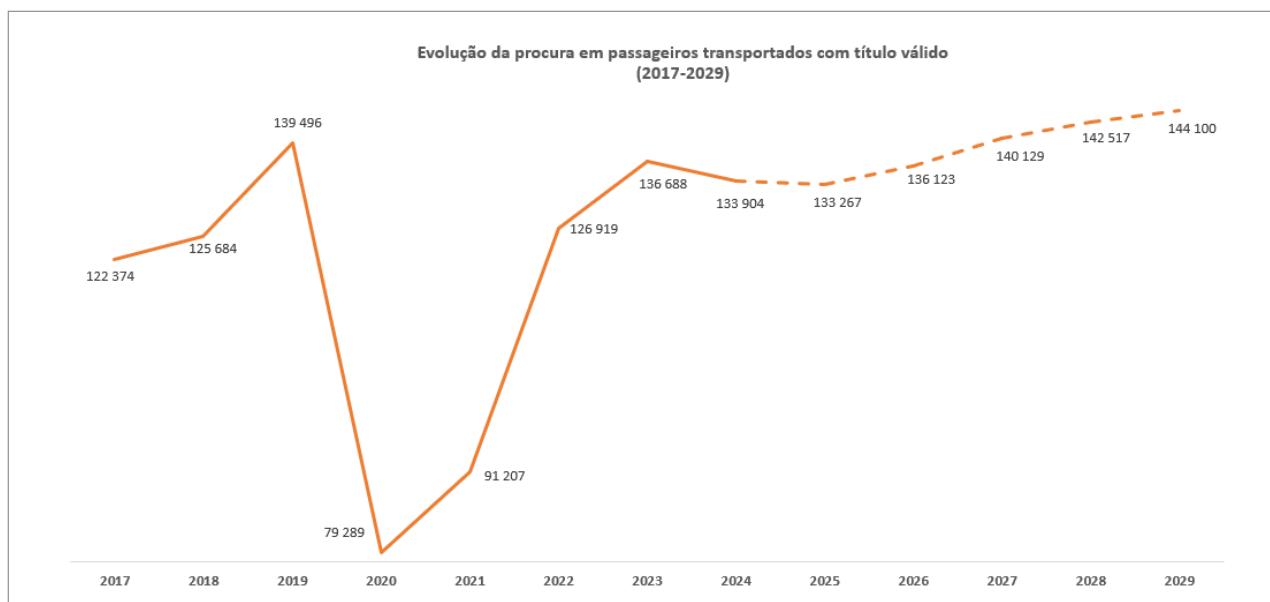


Gráfico 4 - Evolução da procura em passageiros transportados com título válido

Para 2026, prevê-se um aumento da procura face ao valor estimado para 2025, correspondente a mais de 2,9 milhões de passageiros transportados com título de transporte válido (+2%). Até 2029, estima-se que o crescimento acumulado atinja cerca de 18% face a 2017.

Para o efeito, a CARRIS está fortemente empenhada na captação de novos clientes para o transporte público, através da melhoria da experiência de viagem do Cliente e no reforço da notoriedade da Marca CARRIS como referência incontornável da mobilidade na Cidade de Lisboa.

Neste campo em particular, importa destacar:

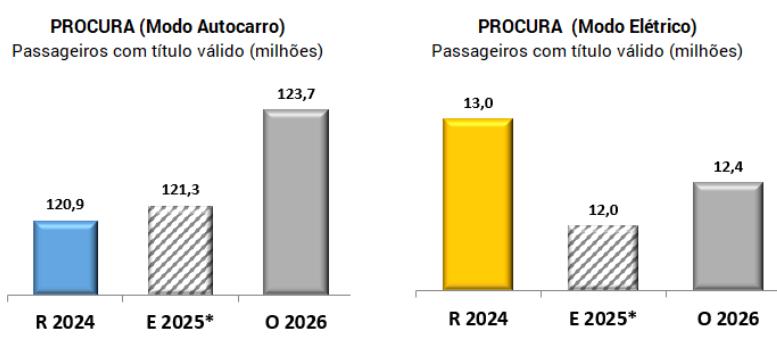
- o investimento programado, ao longo de 2026-2029, no número de autocarros e elétricos em circulação, com o objetivo de densificar a rede e os serviços oferecidos, de modo a corresponder às necessidades e às expectativas dos Clientes;
- a disponibilização, por parte da CML, de passes gratuitos para pessoas com mais de 65 anos residentes no Município, a partir de meados do ano de 2022, fator que veio potenciar um aumento na utilização dos transportes públicos;
- o alargamento da gratuitidade a todos os jovens até aos 23 anos;
- a disponibilização em tempo real de informação fidedigna, o reforço de meios de pagamento digitais;
- o reforço dos serviços disponíveis ao cliente, com a implementação do pedido de Cartão Online, tornando mais fácil e simples o acesso ao serviço de transportes;
- o desenvolvimento de ações de sensibilização e campanhas táticas com vista à eliminação da fraude, nomeadamente junto dos segmentos mais jovens, apelando a uma utilização consciente do transporte público;
- o reforço na imagem da frota CARRIS, de campanhas publicitárias e de participações em eventos relevantes.

PROCURA	REAL	ESTIMADO	PREVISÃO 2026						Proposta			Variação 2026/2025	
	2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%	
. Autocarros	120 884	121 253	31 259	31 251	29 463	31 735	123 708	126 475	128 672	128 995	2 455	2,0%	
. Elétricos	10 926	10 346	2 527	2 825	2 847	2 668	10 867	11 114	11 268	12 518	521	5,0%	
. Ascensores	1 383	1 060	206	195	201	187	789	1 761	1 788	1 795	-271	-25,5%	
. Elevador	710	609	132	231	218	178	760	779	789	792	151	24,8%	
Total de passageiros com título válido	133 904	133 267	34 124	34 502	32 730	34 768	136 123	140 129	142 517	144 100	2 856	2,1%	
Passageiros x km*	482 852	484 258	125 893	123 829	118 259	126 185	494 166	505 386	512 509	518 492	9 908	2,0%	

* Incluir passageiros em fraude

RECEITAS (valores com IVA)	REAL	ESTIMADO	PREVISÃO 2026						Proposta			Variação 2026/2025	
	2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%	
Receitas de títulos de transporte	81 126	77 272	18 765	20 351	20 234	19 711	79 061	83 860	86 323	88 045	1 788	2,3%	
PART	25 622	25 390	6 586	6 481	6 038	6 568	25 672	26 676	27 546	28 127	282	1,1%	
Comparticipações dos passes	15 030	23 676	6 210	6 110	5 693	6 192	24 205	24 775	25 582	26 122	530	2,2%	
Antigo Combatente	2 859	2 884	756	744	693	754	2 948	3 018	3 116	3 182	65	2,2%	
Gratuidade Lisboa	2 820	2 840	756	752	629	721	2 858	2 887	2 915	2 945	18	0,6%	
Compensações COSP Tarifária	2 448	2 482	681	676	566	649	2 572	2 598	2 624	2 650	90	3,6%	
Receitas totais (incluir as comparticipações)	129 905	134 545	33 755	35 115	33 852	34 595	137 317	143 813	148 107	151 070	2 772	2,06%	
Receita média por passageiro	1,00 €	1,03 €	1,01 €	1,04 €	1,05 €	1,02 €	1,03 €	1,05 €	1,06 €	1,07 €	0,00 €	-0,1%	

Tabela 7 - Indicadores de Procura



*Estimativa

Gráfico 5 – Indicadores de Procura (Passageiros com título pago) Autocarro / Elétrico

5.2. Segurança, Qualidade e Ambiente

5.2.1. Segurança de Pessoas e Bens

No período de 2026 a 2029 serão implementadas as medidas necessárias para garantir a segurança da circulação e da exploração do serviço, procurando gradualmente reduzir a sinistralidade verificada.

OCORRÊNCIAS Modo AUTOCARRO	REAL		ESTIMADO		PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
	2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	Total	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%		
Acidentes/10 ⁶ Veíc. x km	44,5	40,9	38,3	39,5	39,3	39,0	39,0	35,5	34,4	33,4	-1,9	-4,7%		

OCORRÊNCIAS Modo ELÉTRICO	REAL		ESTIMADO		PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
	2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	Total	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%		
Acidentes/10 ⁶ Veíc. x km	83,3	70,3	62,9	67,5	68,5	70,0	70,0	68,0	65,5	62,9	-0,3	-0,4%		

Tabela 8 - Indicadores de Segurança

Neste contexto, a empresa desenvolverá ações de natureza preventiva, focadas nos seguintes objetivos:

- Qualificação e melhoria do desempenho do pessoal afeto à exploração e à manutenção de autocarros e elétricos;
- Melhoria das condições de segurança física e psicológica dos clientes, tripulantes e agentes da fiscalização comercial;
- Equipar a frota de autocarros a gasóleo ainda com tempo de vida útil, com um sistema de proteção contra incêndios no compartimento do motor dos autocarros (equipamentos que, à medida que os autocarros a gasóleo forem abatidos, serão transferidos para autocarros propulsionados a Gás Natural Comprimido, sempre numa lógica de proteção/prevenção de incêndios nos compartimentos dos motores dos autocarros a combustão);
- Instalação de sistema de deteção e alerta ao condutor, de presença de obstáculos em ângulos mortos, reduzindo o risco de colisão, por falta de visualização do motorista;
- Instalação do sistema “i-DREAMS”, equipando a frota de modo progressivo, após avaliação de projeto piloto, com o objetivo de melhor averiguação da accidentalidade, tomando medidas corretivas, quando necessário, junto dos tripulantes, que adotam comportamentos de risco;
- Implementação das recomendações da Comissão de Avaliação para a Reabertura dos Elevadores e Ascensores da Cidade de Lisboa, criada por deliberação da Câmara Municipal de Lisboa na sequência do acidente com o Ascensor da Glória;
- Melhoria das condições de circulação e de exploração do serviço.

O Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária da CARRIS é certificado de acordo com a norma NP ISO 39001:2017, assente em diversos procedimentos, medidas e ações que conduzem a uma melhoria dos níveis de accidentalidade e, consequentemente, da segurança geral. A empresa encontra-se fortemente empenhada na manutenção desta certificação, tendo em consideração a relevância da segurança no âmbito do serviço público que presta. A avaliação da eficácia do Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária, apesar desta renovação, continuará a ocorrer anualmente, para efeitos de acompanhamento do processo de melhoria contínua.

Pretende-se prosseguir a execução e monitorização da Estratégia de Segurança Rodoviária da CARRIS Zero-30, com vista à redução da sinistralidade rodoviária e suas consequências económicas, sociais e financeiras. Por outro lado, serão reforçadas e implementadas medidas estratégicas e de prevenção da segurança, como por exemplo, a instalação de mais sistemas de videovigilância na frota da empresa.

A CARRIS continuará a investir na qualificação dos seus Motoristas e Guarda-Freios, com o acompanhamento das equipas de Inspetores e Coordenadores, através de ações de formação no domínio da:

- Certificação CAM;
- Segurança rodoviária e prevenção de acidentes;
- Segurança pessoal preventiva.

Para além de todas as ações descritas anteriormente, no decurso do ano de 2026, a empresa dará execução a um conjunto de iniciativas estratégicas, em conformidade com as suas atribuições e orientadas para o reforço da segurança física, eletrónica e operacional da CARRIS, bem como para a melhoria da articulação com entidades externas.

No domínio da contratação, será lançado o concurso para a expansão dos sistemas eletrónicos de segurança e contra incêndio, assegurando a compatibilidade e integração com as infraestruturas existentes, a segurança da rede através da substituição de wireless por fibra ótica na interligação entre complexos/estações e o cumprimento das exigências legais e regulamentares. Em matéria de planeamento continuará a desenvolver o Plano de Continuidade de Negócio e de Gestão da Resiliência Organizacional, documento estratégico que, de uma forma geral, integra os procedimentos para a recuperação célere e eficaz de operações críticas em caso de ocorrência de catástrofe.

Na vertente tecnológica, será desenvolvido o projeto de disponibilização externa do sinal de alarme, GPS e CCTV da frota de autocarros e elétricos, bem como a implementação de acesso remoto às gravações de videovigilância embarcada. Prosseguirá a instalação de botões de alarme de pânico e sistemas contra intrusão em portarias, lojas e quiosques, com ligação à Central de Receção e Monitorização de Alarmes da empresa prestadora de serviços de vigilância humana. Estão igualmente previstos o estudo da implementação de câmaras de despiste térmico nas estações de Miraflores, Pontinha e Alta de Lisboa e a análise da viabilidade da criação de equipas de 2.ª intervenção para reforço da capacidade de resposta em caso de ocorrência de incêndios.

Adicionalmente, serão desenvolvidos três projetos prioritários nesta área da segurança e vigilância: a redução para um máximo de 5% da taxa de insucesso na resposta aos pedidos de imagens formulados pelos órgãos de polícia criminal, através de um esforço de renovação de sistemas de videovigilância na frota, com vista ao aumento da eficácia da investigação criminal; o estudo da implementação de rede elétrica dedicada aos equipamentos eletrónicos de segurança e contra incêndio, assegurando redundância e fiabilidade de funcionamento; e o estudo da implementação de soluções de segurança perimetria nos complexos e estações, reforçando a proteção física das infraestruturas da empresa.

No plano da cooperação institucional, a CARRIS continuará a desenvolver projetos conjuntos com as forças e serviços de segurança e de emergência. Este conjunto de ações, contribuirão de forma decisiva para o aumento da resiliência operacional, para a prevenção e mitigação de riscos e para a proteção de pessoas, bens e património da Empresa.

5.2.2. Eficiência Energética da Frota

Modo Elétrico

No quadro seguinte apresentam-se os indicadores de desempenho energético da rede de tração de elétricos da CARRIS, bem como a previsão para 2026-2029.

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA MODO ELÉTRICO	Real	ESTIMADO	PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
	2024	2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%
Consumos (kWh)	4 837 713	5 879 101	1 536 081	1 560 185	1 595 032	1 593 299	6 284 596	6 271 326	6 379 589	7 906 926	405 495	6,9%
Custo de energia elétrica (€)	1 204 543	1 058 238	291 855	296 435	303 056	302 727	1 194 073	1 254 265	1 339 714	1 739 524	135 835	12,8%
Consumo de energia por veículo x km (kWh / vk)	2,746	3,349	3,168	3,183	3,177	3,190	3,180	3,173	3,180	3,278	-0,17	-5,1%
Consumo de energia por lugares x km (kWh/lugares.100km)	2,979	3,695	3,493	3,534	3,585	3,580	3,548	3,541	3,549	3,275	-0,15	-4,0%
Preço Unitário (€/kWh)	0,249	0,180	0,190	0,190	0,190	0,190	0,190	0,200	0,210	0,220	0,01	5,6%

Tabela 9 - Indicadores de Eficiência Energética – Modo Elétrico

No período em análise, prevê-se um aumento da oferta de serviço no modo elétrico, resultante da renovação da frota atualmente em operação, com a entrada em exploração de veículos movidos a energia elétrica, da integração do Funicular da Graça na operação da CARRIS e da expansão da rede de elétricos, com a criação da carreira 16E, que ligará Santa Apolónia ao Parque Papa Francisco, prevista a partir do final do ano de 2028.

Importa ainda ter presente que a eficiência do consumo energético é fortemente condicionada pelas condições de circulação a que os veículos estão sujeitos, o que determina a evolução esperada dos respetivos consumos. Como medidas internas para melhorar a eficiência energética, a empresa irá continuar a investir na formação e sensibilização dos Guarda-Freios para uma condução ecológica, e na adequação dos veículos às necessidades da Procura. Adicionalmente, torna-se crucial adotar medidas externas que contribuam para a redução dos quilómetros perdidos por atrasos causados por congestionamento ou estacionamento indevido. Neste âmbito, a CARRIS irá consolidar a sua colaboração com a Polícia Municipal com base na monitorização e avaliação dos efeitos da ação de fiscalização conjunta que reiniciou no 2.º semestre de 2024, com vista ao combate ao estacionamento indevido e à ocupação indevida de faixas de rodagem. Em paralelo, manterá a essencial articulação com a CML no desenvolvimento de novas medidas que possibilitem a melhoria das condições de circulação, conforme descrito anteriormente, contribuindo assim não apenas para o aumento da eficiência do serviço, mas também para o aumento da eficiência energética.

Modo Autocarro

Na tabela seguinte evidencia-se a evolução esperada no consumo de energia elétrica do modo autocarro.

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA MODO AUTOCARRO	Real 2024	ESTIMADO	PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
			2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Consumos (kWh)	937 061	2 717 936	967 632	959 768	937 678	971 063	3 836 140	5 570 257	12 711 102	17 855 878	1 118 204	41,1%
Custo de energia elétrica (€)	235 590	489 228	183 850	182 356	178 159	184 502	728 867	1 114 051	2 669 331	3 928 293	239 638	49,0%
Consumo de energia por veículo x km (kWh / vk)	1,014	1,349	1,201	1,200	1,196	1,200	1,199	1,186	1,282	1,431	-0,150	-11,1%
Consumo de energia por lugares x km (kWh/lugares.100km)	1,841	2,517	2,350	2,352	2,359	2,357	2,354	2,380	2,300	2,311	-0,163	-6,5%
Preço Unitário (€/kWh)	0,251	0,180	0,190	0,190	0,190	0,190	0,190	0,200	0,210	0,220	0,010	5,6%

Tabela 10 - Indicadores de Eficiência Energética – Modo Autocarro Elétrico

Como é possível constatar, regista-se um aumento dos consumos de energia e respetivos custos associados que decorre do forte investimento da CARRIS na aquisição de novos autocarros movidos a electricidade. A eficiência energética, avaliada pelo consumo de energia por quilómetro percorrido, tem uma evolução positiva ao longo dos próximos anos (sendo o ligeiro agravamento a partir de 2028 explicado pela aquisição, prevista a partir deste ano, de autocarros elétricos articulados, cujo consumo é superior, mas com uma capacidade de transporte de passageiros muito superior à de um autocarro standard).

Na tabela seguinte apresenta-se a evolução esperada dos consumos e respetivos gastos com combustíveis – gasóleo e gás – da frota de autocarros, salientando-se a redução de consumo de gasóleo e o aumento de consumo de gás por via da substituição de parte da frota a gasóleo por veículos a gás natural, menos poluentes.

EFICIÊNCIA - GASÓLEO MODO AUTOCARRO	Real 2024	ESTIMADO	PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
			2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Consumos (l)	11 248 093	10 458 739	2 362 879	2 343 357	2 294 944	2 390 391	9 391 572	7 825 349	4 531 436	2 317 850	-1 067 167	-10,2%
Custo de gasóleo (€)	12 663 370	12 100 761	2 763 506	2 740 673	2 684 052	2 795 682	10 983 913	9 386 975	5 586 944	2 857 747	-1 116 848	-9,2%
Consumo de gasóleo por veículo x km (l / vk)	0,553	0,551	0,552	0,552	0,552	0,552	0,552	0,555	0,556	0,557	0,001	0,2%
Consumo de energia por lugares x km (l/lugares.100km)	0,842	0,843	0,831	0,831	0,830	0,833	0,831	0,821	0,784	0,764	-0,012	-1,4%
Preço Unitário (€/l)	1,126	1,157	1,170	1,170	1,170	1,170	1,170	1,200	1,233	1,233	0,013	1,1%

EFICIÊNCIA - GÁS MODO AUTOCARRO	Real 2024	ESTIMADO	PREVISÃO 2026					Proposta			Variação 2026/2025	
			2025	1º TRIM	2º TRIM	3º TRIM	4º TRIM	TOTAL	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor
Consumos (Nm ³)	9 644 111	9 736 748	2 701 701	2 674 100	2 643 342	2 724 476	10 743 619	12 497 147	13 155 981	12 808 900	1 006 871	10,3%
Custo de gás (€)	5 269 977	7 646 902	1 985 559	1 965 257	1 942 523	2 002 297	7 895 636	9 091 364	10 305 537	11 173 179	248 734	3,3%
Consumo de gás por veículo x km (Nm ³ / vk)	0,744	0,727	0,727	0,727	0,727	0,727	0,727	0,727	0,727	0,727	0,000	0,0%
Consumo de energia por lugares x km (Nm ³ /lugares.100km)	1,089	1,021	1,046	1,045	1,039	1,047	1,044	1,061	1,063	1,060	0,023	2,2%
Preço Unitário (€/Nm ³)	0,546	0,785	0,735	0,735	0,735	0,735	0,735	0,727	0,783	0,872	-0,050	-6,4%

Tabela 11 - Indicadores de Consumos de Combustíveis – Modo Autocarro

A CARRIS continuará a apostar na descarbonização da sua frota sendo visível, no gráfico seguinte, a evolução passada e esperada:

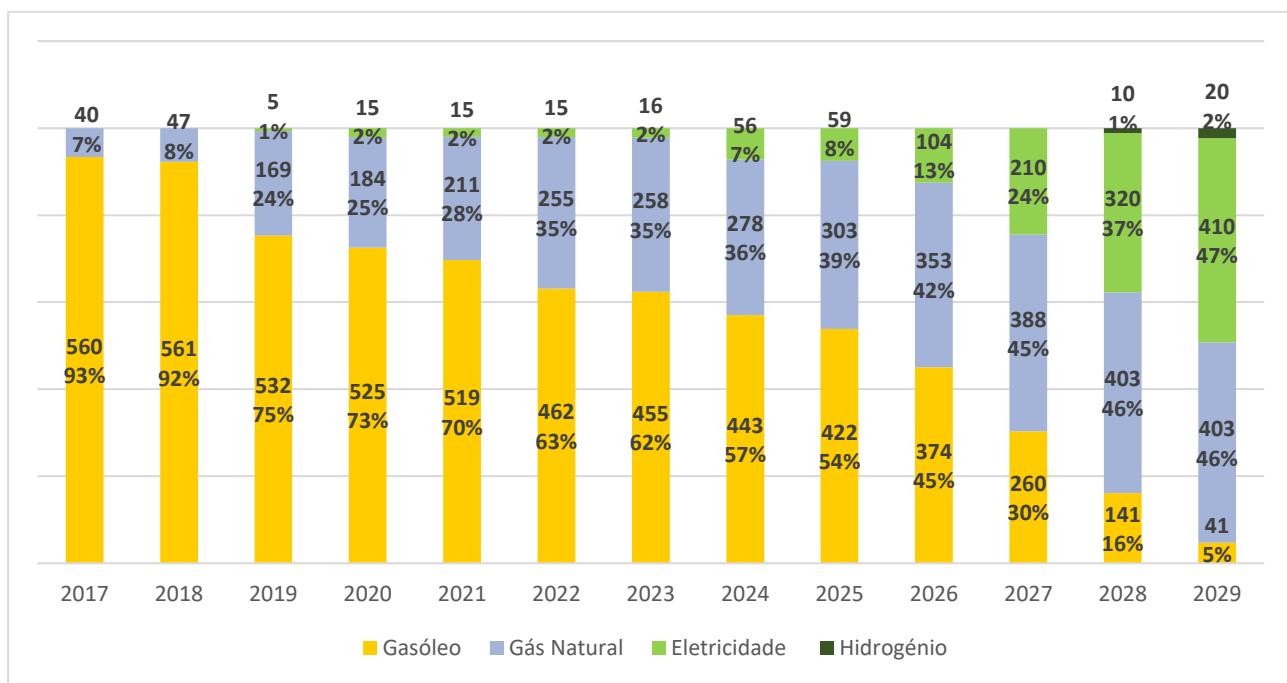


Gráfico 6 – Evolução da frota de autocarros por fonte de energia

Como é possível constatar, cerca de 95% da frota da CARRIS será, no final de 2029, movida a energias mais limpas (gás natural, eletricidade e hidrogénio).

As tabelas seguintes caracterizam a frota de Autocarros e Elétricos e o cenário previsto para o quadriénio 2026-2029, no âmbito da aquisição de novos autocarros e elétricos:

FROTA Modo AUTOCARRO	REAL	ESTIMADO	PAO	PROPOSTA		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Nº de Autocarros*	777	784	831	858	874	874
Idade média (anos)	11,0	11,3	10,0	7,2	6,1	4,9
Taxa de imobilização (%)	14,2%	15,7%	15,0%	13,5%	13,0%	12,5%
Índice de avarias (av/10.000 km)	6,6	7,5	7,3	7,0	6,6	6,4

* Inclui viaturas de transporte de Passageiros com Mobilidade Reduzida

Tabela 12 - Frota de Autocarros

FROTA Modo ELÉTRICO	REAL	ESTIMADO	PAO	PROPOSTA		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Nº de Veículos	68	67	68	68	70	77
Idade média (anos)	22,1	23,1	24,1	25,1	25,6	24,0
Taxa de imobilização (%)	15,0%	18,0%	15,0%	14,5%	14,5%	14,5%
Índice de avarias (av/10.000 km)	15,0	14,5	14,0	14,0	13,5	13,5

Tabela 13 - Frota de Elétricos

Paralelamente ao processo de renovação da frota, será essencial a aquisição de órgãos rotáveis para integrar nas atividades de manutenção preventiva e corretiva. Estas beneficiações são também imperativas para enfrentar os riscos de degradação acentuada da mesma, bem como a diminuição da fiabilidade das

carroçarias, órgãos e componentes. Estas ações visam garantir a manutenção dos níveis previstos de qualidade e segurança do serviço público.

5.2.3. Impacto Ambiental, Económico e Social

A CARRIS tem prevista a entrada ao serviço, entre 2026 e 2029, de 494 novos autocarros, recorrendo a diferentes tipos de energias mais amigas do ambiente. Este investimento tem o intuito de alcançar efeitos positivos relativamente a impactos ambientais, económicos e sociais, nomeadamente:

- Melhorar a qualidade de serviço e apresentar maior acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada;
- Reduzir as emissões globais de poluentes da sua frota de veículos de serviço público, designadamente Óxidos de Azoto (NOx), Hidrocarbonetos não queimados (HC), Monóxido de carbono (CO) e partículas, contribuindo significativamente para a melhoria da qualidade do ar em Lisboa – redução superior a 80% nas emissões por quilómetro percorrido (g/km) dos principais poluentes atmosféricos (NOx e partículas), no horizonte do plano;
- Reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, designadamente CO₂ – redução de 33% nas emissões por quilómetro percorrido (g/km), no horizonte do plano, caminhando, assim, para a descarbonização da sua operação;
- Garantir uma crescente oferta com recurso a veículos sem emissões locais de poluentes;
- Contribuir para a incorporação de energias renováveis, seja por via do investimento direto na produção de energia para autoconsumo seja através do contrato de fornecimento de eletricidade, que assegura energia produzida exclusivamente a partir de fontes renováveis;
- Reduzir o seu consumo de energia primária, particularmente por via da redução dos consumos específicos dos autocarros elétricos, face ao gasóleo;
- Promover o teste de novas fontes energéticas que permitam melhorar o desempenho ambiental da sua frota de autocarros, designadamente hidrogénio, biodiesel ou biometano;
- Cumprir os níveis de ruído, no exterior e interior dos veículos, de acordo com os normativos nacionais e comunitários;
- Melhorar a eficiência ambiental no quadro da certificação ambiental (NP EN ISO 14001);
- Reforçar a eficiência do sistema de gestão integrado, através da melhoria dos processos, adequando-os à estrutura organizacional da empresa e respetiva estratégia.

A CARRIS tem, também, como objetivo tornar as suas instalações mais sustentáveis, prevendo, a partir de 2026, instalar coberturas tipo *Carport* nas zonas de estacionamento de autocarros, integrando painéis fotovoltaicos para produção de energia para autoconsumo, ou instalar painéis fotovoltaicos nos seus edifícios.

No âmbito social da sua atividade, a CARRIS tem procurado, em colaboração com o seu Acionista e com as entidades mais próximas dos cidadãos, nomeadamente as Juntas de Freguesia, potenciar a sua atividade ao

serviço da comunidade, quer ao nível das Carreiras de Bairro, quer ao nível da melhoria da mobilidade escolar, com a manutenção e alargamento da rede do projeto de mobilidade escolar, o “AMARELO”, quer ainda através do recente projeto “Museu Fora de Portas” ambos já descritos anteriormente.

5.3. Gestão de Recursos

5.3.1. Recursos Humanos

Para cumprimento do Plano de Oferta CARRIS, com os níveis de qualidade pretendidos e para a sustentabilidade da Empresa, importa garantir o capital humano necessário, quer ao nível de tripulantes (Motoristas de Serviço Público e Guarda-Freios), quer nas áreas oficiais e corporativas.

INDICADORES RH	REAL	Estimado	PAO					PROPOSTA		
	2024	2025	1º Trim	2º Trim	3º Trim	4º Trim	2026	2027	2028	2029
Efetivo global no final do período	2 505	2 568	2 571	2 621	2 690	2 751	2 751	2 832	2 860	2 901
Nº Tripulantes	1 823	2 024	1 904	1 921	1 970	2 018	2 018	2 070	2 058	2 075
Saídas	162	193	18	16	10	16	60	44	12	12
Entradas	126	256	21	66	79	77	243	125	40	53
Taxa Trab suplementar	8,8%	10,5%	8,3%	8,3%	8,3%	8,3%	8,3%	6,4%	5,5%	6,4%
Taxa Absentismo	11,6%	10,8%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,0%	10,0%	10,0%

Tabela 14 – Indicadores de Recursos Humanos

Para reforço de competências a CARRIS continuará a investir em projetos formativos de desenvolvimento inicial e contínuo, não só de âmbito técnico, mas também ao nível organizacional e comportamental, tendo em vista a melhoria do serviço público de transporte de passageiros prestado à Cidade de Lisboa.

Política Salarial

A política salarial da empresa está materializada nos termos dos seus Acordos de Empresa (AE-1 e AE-2) celebrados com as organizações representativas dos trabalhadores (ORT), bem como no quadro normativo aplicável às empresas do Setor Empresarial Local. O orçamento de gastos com pessoal da CARRIS foi elaborado no respeito pelo disposto nestes instrumentos legais e convencionais, sendo previsível a revisão dos Acordos celebrados, no decorrer do ano 2026, à semelhança do que ocorreu com sucesso no ano de 2025.

Diálogo Social

A CARRIS é uma Empresa que se orienta por políticas sociais ativas e por uma gestão de proximidade, promovendo o diálogo e a relação com os seus trabalhadores. Procura um bom clima social entre os trabalhadores e, entre estes e a gestão, de que são bom exemplo os sucessivos processos de negociação e revisão dos Acordos de Empresa, que culminaram nos últimos dois anos com a subscrição por todos os Sindicatos dos Acordos de Revisão dos AE's. Salienta-se o respeito e o profissionalismo que tem caraterizado

a relação entre as partes. A relação institucional entre as ORT e a Gestão da Empresa é essencial para garantir a eficiente e equilibrada operação da CARRIS, bem como a sua sustentabilidade.

5.4. Recursos Materiais

No período de 2026-2029 está previsto um investimento na frota da CARRIS, englobando autocarros e elétricos, de 278 milhões de euros, dos quais 245 milhões de euros serão destinados à compra de novos veículos.

Este forte investimento resulta da necessidade de descarbonização da frota e da sua substituição (veículos mais antigos) para a obtenção de níveis de operacionalidade aceitáveis, assim como a redução de gastos com manutenção. Os planos de manutenção da CARRIS, alinhados com as melhores práticas internacionais, estipulam que a vida útil de um autocarro não deve exceder os 16 anos. Uma frota que ultrapasse a sua vida útil contribui significativamente para o aumento das avarias e a consequente imobilização dos veículos, o que tem impacto direto no aumento dos custos operacionais e na diminuição da capacidade da CARRIS para cumprir os horários programados.

O plano de renovação da frota foca-se na aquisição de veículos mais modernos e menos poluentes, com o objetivo de reduzir o consumo de combustível, as emissões poluentes e as necessidades de manutenção, contribuindo assim para alcançar as metas definidas no quadro das normas europeias, em termos ambientais.

Face ao exposto, a necessidade da renovação da frota de autocarros da CARRIS assume uma natureza estratégica, urgente e imprescindível. Até 2029, a CARRIS irá assim reforçar a sua frota com 145 autocarros *standard* a GNC, 220 autocarros *standard* elétricos, 50 autocarros articulados elétricos, 60 autocarros *mini* elétricos, 20 autocarros médios elétricos, 4 autocarros para pessoas com mobilidade reduzida (PMR) e 20 autocarros *standard* movidos a hidrogénio.

Em paralelo, prevê-se a retirada do serviço público na cidade até 2029 de 401 autocarros a gasóleo.

A conversão gradual da frota da CARRIS para tecnologias mais limpas, nomeadamente o gás natural, a eletricidade e o hidrogénio, permitirá reduzir substancialmente o seu impacto na melhoria da qualidade do ar na Cidade de Lisboa (forte redução das emissões poluentes com impacto na saúde pública, com destaque para as partículas e NOx). A este nível importa destacar que 2026 deverá marcar um passo importante na CARRIS, já que se espera que seja um ano em que a entrada ao serviço de veículos sem emissões locais poluentes venha a exceder a entrada ao serviço de veículos a motores de combustão interna, uma tendência que se intensificará nos anos seguintes. Esta transição energética reflete-se também ao nível das emissões de Gases com Efeito de Estufa dando continuidade à tendência decrescente que se tem registado ao longo dos últimos anos.

Por outro lado, é importante revitalizar o sistema de elétricos históricos da CARRIS, tanto devido à sua importância icónica na Cidade de Lisboa, como pela sua natureza não poluente. Está ainda previsto o alargamento de linhas de elétrico rápido e a implementação de novas linhas em outras zonas da Cidade, conforme já descrito em pontos anteriores.

Importa, no entanto, realçar, que a CARRIS tem vindo a apresentar todas as candidaturas a fundos europeus para as quais reúne os respetivos requisitos de elegibilidade, no sentido de minimizar o impacto financeiro dos avultados investimentos realizados na renovação da sua frota.

5.5. Gestão Económica e Financeira

5.5.1. Projeções Económicas e Financeiras

As projeções económico-financeiras para 2026 apontam para um Resultado antes de impostos negativo.

Os Resultados previstos para 2026 contemplam um acréscimo em Rendimentos na ordem dos 10 milhões de euros (+5%). Foram mantidos os efeitos no orçamento da empresa das compensações a que a CARRIS tem direito, quer pela disponibilização de tarifários reduzidos (no âmbito do PART, do 4-18, sub23, social+, e GratuidadeLX), quer pelas compensações devidas pelas Obrigações de Serviço Público estipuladas no Contrato de Concessão.

Por outro lado, assinala-se um aumento dos Gastos relativamente ao estimado para 2025, na ordem de 20,8 milhões de euros, que representa um acréscimo de 11%. Para o efeito contribuiu o aumento da oferta prevista, refletindo um aumento dos gastos que variam diretamente com os quilómetros produzidos, mas também o efeito da inflação, que tem impacto generalizado nos preços praticados ao nível dos serviços e das matérias-primas, com especial enfoque no petróleo e gás natural e também ao nível do aumento nos gastos com pessoal.

Assim, verifica-se que de acordo com as previsões constantes neste documento, a CARRIS necessitará de uma transferência financeira do seu Acionista, ao abrigo da Lei nº50/2012, de 31 de agosto, de cerca de 10,2 milhões de euros, por forma a cobrir os resultados líquidos negativos esperados. Esta situação resulta do acréscimo dos gastos não ser compensado pelo crescimento dos rendimentos, nomeadamente decorrente do desfasamento temporal do reconhecimento das Compensações por Obrigações de Serviço Público (COSP)², e, do significativo investimento esperado, com repercussão no crescimento dos gastos com depreciações, apenas parcialmente coberto pelo crescimento dos rendimentos relacionados com subsídios ao investimento.

Refira-se, ainda, que as opções apresentadas neste documento, refletem a estratégia de expansão da empresa, o investimento avultado na renovação da frota, na modernização da tecnologia e no reforço do capital humano, fundamental para a operação. Mais, em 2026 não se encontra prevista a operação de um dos icónicos pontos turísticos da cidade de Lisboa – Ascensor da Glória – que durante o ano em apreço será alvo de estudos para que a sua reabertura possa ocorrer em anos posteriores, de forma segura, moderna e fiável. Este acontecimento, implica claramente um investimento da CARRIS, quer nas infraestruturas, quer nas campanhas de promoção e renovação da confiança dos clientes na Empresa. Além do explicitado, no

² O reconhecimento da COSP ocorre no ano seguinte àquele a que respeita, tendo em consideração o histórico do fecho do respetivo valor com a CML (no ano seguinte, após o encerramento de contas da empresa). Salienta-se que a COSP que vier a ser determinada, após o encerramento de contas, deverá refletir a evolução dos gastos e rendimentos, mas só terá impacto nos rendimentos da empresa no ano seguinte àquele a que respeita.

período dos próximos 4 anos, estão previstos grandes investimentos, conforme já mencionado, que permitirão a expansão de linhas de canal próprio a pontos extremos da cidade de Lisboa, representando um esforço financeiro avultado para a CARRIS.

SÍNTSE DE RESULTADOS

SÍNTSE

	Real 31/12/2024	ESTIMADO 31/12/2025	PREVISÃO 31/12/2026	Un: euros		2026 Vs 2025
GASTOS						
61 CUSTO MATERIAIS CONSUMIDAS	16 767 568	20 292 903	21 804 063	11%	1 511 160	7%
62 FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS	41 770 392	36 339 718	45 309 180	22%	8 969 462	25%
63 GASTOS COM O PESSOAL	94 067 013	105 499 899	111 615 500	54%	6 115 601	6%
64 GASTOS DE DEPRECIAÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO	21 940 186	22 812 706	27 044 650	13%	4 231 944	19%
65 PERDAS POR IMPARIDADE	-	-	-	0%	-	-
66 PERDAS POR REDUÇÕES DE JUSTO VALOR	-	-	-	0%	-	-
67 PROVISÕES DO PERÍODO	2 286 203	140 544	-	0%	(140 544)	-100%
68 OUTROS GASTOS E PERDAS	790 975	377 542	477 975	0%	100 433	27%
69 GASTOS E PERDAS DE FINANCIAMENTO	-	85	15 690	0%	15 605	18344%
TOTAL Gastos	177 622 337	185 463 398	206 267 058	100%	20 803 661	11%
RENDIMENTOS						
71 VENDAS	63 228	78 073	145 522	0%	67 449	86%
72 PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS	124 232 282	129 209 009	132 625 015	68%	3 416 006	3%
Compensações Tarifárias	46 017 961	54 030 395	54 958 855	28%	928 460	2%
73 VARIAÇÕES NOS INVENTÁRIOS DE PRODUÇÃO	-	-	-	0%	-	-
74 TRABALHOS PARA A PRÓPRIA ENTIDADE	239 232	498 203	580 000	0%	81 797	16%
75 SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO	30 570 357	32 968 685	38 645 211	20%	5 676 526	17%
Compensações de Obrigações de Serviço Público (não tarifárias)	28 921 066	32 882 627	38 313 966	20%	5 431 339	17%
Compensações Operacionais	1 649 291	86 058	331 244	0%	245 187	285%
76 REVERSÕES	1 398 628	436 389	-	0%	(436 389)	-100%
77 GANHOS POR AUMENTOS DE JUSTO VALOR	-	-	-	0%	-	-
78 OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS	21 210 113	22 696 168	24 056 771	12%	1 360 603	6%
Compensações de Obrigações de Serviço Público (não tarifárias)	15 063 037	17 320 765	18 732 681	10%	1 411 916	8%
79 JUROS E RENDIMENTOS SIMILARES	582 001	220 492	-	0%	(220 492)	-100%
TOTAL Rendimentos	178 295 840	186 107 019	196 052 519	100%	9 945 500	5%
TRANSFERÊNCIAS FINANCEIRAS AO ABRIGO DA LEI N°50/2012	-	-	10 214 539		10 214 539	
IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO	122 987	8 337	-	0%	(8 337)	-100%
RESULTADO LÍQUIDO	550 516	635 284	-		(635 284)	

Tabela 15 - Síntese de Gastos e Rendimentos

	Un: euros				
	Real 2024	Estimado 2025	Previsão 2026	Δ P 2026/ E 2025	
EBITDA	22 031 688	23 235 920	16 845 801	(6 390 119)	-27,5%
Resultado Operacional	91 502	423 214	(10 198 849)	(10 622 064)	-2509,9%
Resultado Líquido	550 516	635 284	-	(635 284)	-100,0%

Tabela 16 - Síntese de Resultados (DRN)

A CARRIS tem como pilar estratégico posicionar-se como o agente da mobilidade inteligente do futuro na Cidade de Lisboa. Neste sentido, afigura-se necessário reforçar a sua oferta e os serviços disponibilizados, o que tem impacto direto nos gastos suportados pela empresa, quer ao nível dos fornecimentos e serviços externos, quer nos gastos com pessoal. Esta situação decorre do aumento do efetivo, da frota e de outros recursos da empresa, ajustando-o às exigências do cumprimento do serviço público e do incremento da oferta, a que se junta o efeito da inflação.

Ainda assim, a CARRIS tem um resultado estimado de 0,6 milhões de euros em 2025, mas em 2026 como já foi referido, prevê-se um Resultado antes de impostos negativo.

Para o apuramento do Resultado Líquido previsto para 2026 foram consideradas: a receita tarifária, as compensações associadas ao Navegante, bem como as Compensações por Obrigações de Serviço Público (COSP) associadas à disponibilização do serviço público nos termos definidos pela Autoridade de Transportes, que estipula as tarifas a praticar, a rede e critérios de qualidade, entre os quais, a taxa de cumprimento do serviço público.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
Rendimentos Operacionais*	175 326	185 436	196 053	10 616	5,7%
Gastos Operacionais**	153 396	162 510	179 207	16 697	10,3%

*Exclui Reversões, Ajustamentos, Equiv. Patrimonial, Rendim. Outros ativos

**Excluindo não CASH (Amortizações, Ajustamentos, Provisões, Perdas Justo Valor, Equiv. Patrimonial)

Tabela 17 - Resultados Operacionais- Previsão 2026

De seguida, analisam-se as principais rubricas de gastos e rendimentos, pormenorizadamente.

Rendimentos Operacionais da Atividade de Transporte

A estrutura de **Rendimentos operacionais da atividade de transporte da CARRIS** contempla os rendimentos decorrentes da **Receita Tarifária** (proveniente da venda de bilhetes simples, pré-comprados e das várias modalidades de passes em utilização no sistema intermodal de transportes da AML, designadamente navegante metropolitano e navegante municipal), e rendimentos associados a atividades complementares (**Receita não Tarifária** – essencialmente decorrentes do serviço de aluguer, espaços para publicidade e venda de cartões de transporte).

Estão ainda incluídos nos Rendimentos Operacionais, as **Compensações Tarifárias** recebidas pela CARRIS referentes aos títulos de transporte subsidiados (Passes 4_18, Sub_23, Social + e Passe Antigo Combatente), ao Navegante e à gratuitidade dos títulos de transporte para os municípios jovens estudantes menores de 23 anos e os cidadãos maiores de 65 anos, medida que teve início no último quadrimestre de 2022. Adicionalmente, estão também incluídos os rendimentos respeitantes às **Compensações de Obrigações de Serviço Público**, provenientes do seu Acionista, pelo serviço público que a Empresa presta.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
Rendimentos Operacionais da Atividade de Transporte*	175 326	185 436	196 053	10 616	6%
VENDAS E PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS	124 296	129 287	132 771	3 483	3%
Compensações Tarifárias**	46 018	54 030	54 959	928	2%
SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO	30 570	32 969	38 645	5 677	17%
Compensações de Obrigações de Serviço Público (não tarifária)	28 921	32 883	38 314	5 431	17%
OUTROS RENDIMENTOS***	20 460	23 180	24 637	1 456	6%
Compensações de Obrigações de Serviço Público (não tarifária)	15 063	17 321	18 733	1 412	8%

*Exclui Reversões, Ajustamentos, Equiv. Patrimonial, Rendim. Outros ativos

**Inclui PART fixo e os subsídios 4-18, sub23, social+, PAC, Gratuidade Lisboa (Jovens e 3º Idade), COSP Tarifária e Compensação Passe Navegante

***Inclui rendimentos com trabalhos para a própria empresa, outros alugueres, arrendamentos e cedências de instalações, indemnizações, subsídios ao investimento e outros rendimentos acessórios.

Tabela 18 - Rendimentos Operacionais - Previsão 2026

Os **Rendimentos Operacionais da atividade de transporte** previstos para 2026 ascendem a 196 milhões de euros, representando um aumento de 6% (+10,6M€) face a dados estimados para 2025, decorrente do aumento das receitas tarifárias associadas ao aumento da procura prevista, conjugado com o aumento das Compensações devidas pelo Acionista, refletindo o investimento previsto para a CARRIS. Por outro lado, está já comprovado que as medidas adotadas no âmbito da gratuitidade, permitem um acréscimo da utilização do transporte público, culminando com o respetivo aumento da receita tarifária. Os rendimentos de Vendas e Prestação de Serviços, detalhados na tabela seguinte, ascendem a 132,8 milhões de euros, sendo a sua maioria proveniente das previsões de venda de passes (32%), compensações relacionadas com o Navegante (18%) e pelas compensações Tarifárias 4_18, sub23 e social+ (17%). Relativamente ao serviço de alugueres e de cedência de espaço para publicidade, estimam-se rendimentos de 1 milhão de euros e 0,6 milhões de euros, respetivamente.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

	Vendas e Prestação de Serviços	R 2024	E 2025	O 2026
		124 725	129 309	132 771
Receita Tarifária	Bilhetes	13 077	13 033	13 389
	Passes	43 256	41 474	42 509
	Pré-comprados	20 201	18 392	18 688
	Compensação PART/Navegante	24 172	23 953	24 219
	Compensações Tarifárias (4_18, sub23 e social +)	14 179	22 335	22 835
	COSP Tarifária	2 309	2 342	2 427
	Compensação Gratuidade	2 661	2 680	2 696
Receita não Tarifária	Compensação PAC	2 697	2 721	2 781
	Sub-total	122 552	126 929	129 544
	Vendas	63	78	146
	Alugueres	510	614	1 035
	Aluguer de espaço publicidade	643	585	514
	Outros serviços secundários	211	301	602
	Cartões Sociais	746	802	929
	Sub-total	2 174	2 380	3 226

Tabela 19 - Rendimentos de Vendas e Prestação de Serviços - Detalhe

Gastos Operacionais da atividade de transporte

Na estrutura de **Gastos Operacionais da atividade de transporte da CARRIS**, destacam-se, em 2026, os custos diretos com a prestação do serviço público, salientando-se os **Gastos com Pessoal (62% do total)**, os gastos com combustíveis, onde são preponderantes o **Gasóleo e o Gás Natural consumidos na exploração (11% do total)** e os gastos com a **Manutenção e Reparação de Autocarros e Elétricos (6% do total)**. Estas rubricas totalizam no seu conjunto 140 milhões de euros, representando cerca de 78% dos Gastos Operacionais da atividade de transporte da CARRIS.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
Gastos Operacionais da atividade de transporte *	153 396	162 510	179 207	16 697	10,3%
Custo Matérias Consumidas	16 768	20 293	21 804	1 511	7,4%
F. Serviços Externos	41 770	36 340	45 309	8 969	24,7%
Pessoal	94 067	105 500	111 616	6 116	5,8%
Outros	791	378	478	100	26,6%

* Excluindo não CASH (Amortizações, Ajustamentos, Provisões e Justo valor)

Tabela 20 – Operacionais da atividade de transporte- Previsão 2026

A previsão de **Gastos Operacionais da atividade de transporte** para 2026, no montante de 179,2 milhões de euros, representa um aumento de 10,3% (+16,7 milhões de euros) face a 2025 (dados estimados). Este aumento é justificado quer pelo aumento da oferta prevista, refletindo um aumento dos gastos que variam diretamente com os quilómetros produzidos, quer pelo aumento geral dos preços e do custo da mão-de-obra, com reflexo nos gastos com fontes energéticas, materiais, fornecimentos de bens e serviços e pessoal. Não obstante a CARRIS considera essencial manter uma estratégia de aumento da oferta e de melhoria do serviço prestado.

No **Custo das Matérias Consumidas** destaca-se o gasto com gasóleo, que representa cerca de 51% desta rubrica.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
Custo Matérias Consumidas	16 768	20 293	21 804	1 511	7,4%
Gasóleo	12 865	11 933	11 050	(882)	-7,4%
Gás Natural	3 017	3 296	4 733	1 436	43,6%
Materiais Diversos	516	4 121	4 926	805	19,5%
Outros	370	943	1 095	152	16,1%

Tabela 21 - Custo Matérias Consumidas

O esforço de renovação da frota da CARRIS, com a opção por veículos menos poluentes, vem permitir uma redução do gasto com gasóleo em 2026. Na tabela seguinte é evidenciada a evolução esperada dos consumos e preços de gasóleo e gás natural:

IPG's 2026

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
GASÓLEO - Custo total	12 865	11 933	11 050	(882)	-7,4%
Consumo (milhares de litros)	11 248	10 459	9 392	(1 067)	-10,2%
Preço médio / litro	1,14 €	1,14 €	1,18 €	0,04 €	3,1%

IPG's 2026

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
GÁS NATURAL - Custo total (10³ €)	5 270	5 333	7 896	2 563	48,1%
Consumo (milhares de Nm ³)	9 644	9 737	10 744	1 007	10,3%
Preço médio por Nm ³	0,55 €	0,55 €	0,73 €	0,19 €	34,2%

*contempla os gastos totais de Gás Natural (classe 61 e 62)

Tabela 22 – Preço médio Gasóleo/Gás Natural

A rubrica **Fornecimentos e Serviços Externos** apresenta, para 2026, um montante previsional de cerca de 45,3 milhões de euros, o que traduz um aumento de 8,9 milhões de euros (+24,7%) face a 2025 (dados estimados). Este aumento é justificado pelo reforço na manutenção de reparação de Autocarros, Elétricos, edifícios e equipamentos oficiais, bem como pelo aumento da oferta, pela inflação já referida e pela continuidade do processo de reposicionamento da empresa, no quadro da estratégia definida.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	026/E25	%
F. Serviços Externos	41 770	36 340	45 309	8 969	24,7%
Manut. reparação Autocarros e Elétricos	17 854	9 247	9 814	567	6,1%
Aluguer de pneus	907	944	1 196	252	26,7%
Comissões e intermediários	654	890	929	39	4,4%
Trabalhos especializados	2 470	3 500	5 328	1 827	52,2%
Seguros	3 076	2 987	3 790	803	26,9%
Eletricidade	2 611	2 084	2 792	708	34,0%
Gás Natural	2 253	2 036	3 163	1 127	55,3%
Licenc. manut. produtos informáticos	2 023	2 380	3 532	1 152	48,4%
Comunicações	965	1 448	1 464	16	1,1%
Limpeza e Higiene	1 683	1 862	2 479	617	33,1%
Vigilância e Segurança	1 093	1 311	1 409	99	7,5%
Manut. rep. edifícios e equip. oficiais	3 008	3 731	4 966	1 235	33,1%
Água	242	217	250	33	15,1%
Publicidade	542	583	916	334	57,2%
Restantes FSE	2 392	3 120	3 282	162	5,2%

Tabela 23 – Fornecimentos e Serviços Externos

Nos **Fornecimentos e Serviços Externos** (FSE), em linha com o que foi referido anteriormente, a manutenção e reparação da frota é a rubrica com maior peso, representando 22% do total (9,8 milhões de euros). A manutenção traduz-se na necessidade de reparação de órgãos e nas próprias carroçarias, que têm de ser mantidas em condições de segurança e fiabilidade.

Os restantes FSE cobrem uma diversidade de elementos, que incluem, entre outros, seguros, gás natural proveniente da rede, eletricidade, comunicações, serviços de fiscalização, licenciamento e manutenção de produtos informáticos, manutenção e reparação de edifícios e equipamentos oficiais, contratos de serviços de limpeza e higiene, de vigilância e segurança, manutenção e reparação de sistemas de bilhética, Sistema de Apoio à Exploração e Informação ao Passageiro (SAEIP) e videovigilância, entre outros. O seu crescimento está associado ao incremento da oferta de serviço, assim como da sua modernização e adequação às novas necessidades dos Clientes, bem como ao aumento generalizado dos preços decorrente da inflação. Refira-se que, designadamente nas rubricas de comunicações e produtos informáticos, existe uma forte componente associada ao serviço ao cliente.

Os **Gastos com Pessoal** previstos para 2026, ascendem a 111,6 milhões de euros, representando um acréscimo de 5,8% (+6,1 milhões de euros) face a 2025 (dados estimados), refletindo a aposta na CARRIS nos recursos humanos, e que se traduzem nos aumentos decorrentes da atualização salarial prevista, das progressões decorrentes da aplicação dos Acordos de Empresa, bem como da evolução do efetivo.

IPG's 2026

Unidade: milhares de euros

Rubrica	R 2024	E 2025	O 2026	O26/E25	%
Pessoal	94 067	105 500	111 616	6 116	5,8%
Gastos com Órgãos Sociais	386	400	410	10	2,6%
Remunerações do Pessoal	71 335	79 309	83 313	4 004	5,0%
Encargos sobre Remunerações	16 812	19 065	20 463	1 398	7,3%
Seguros	978	1 396	1 682	286	20,5%
Formação	483	1 046	2 400	1 354	129,5%
Reembolso receit+assist médica	311	302	300	(2)	-0,8%
Gastos de Ação Social	332	365	327	(37)	-10,3%
(Outros - Extra processamento)	3 429	3 618	2 720	(898)	-24,8%

Tabela 24 – Gastos com Pessoal

Importa, ao nível dos Gastos com Pessoal, referir que estes incluem as responsabilidades formadas ou em formação relativas a complementos de pensões de reforma ou invalidez (Benefícios Pós-Emprego) dos trabalhadores, não transitadas para o Estado (Caixa Geral de Aposentações), nomeadamente as resultantes de alterações remuneratórias, como sendo aumentos salariais, progressões ou promoções decorrentes da avaliação de desempenho, assim como a responsabilidade total relativa às novas contratações (a partir de 1 de janeiro de 2017).

5.5.2. Necessidades de Financiamento

O financiamento da atividade da CARRIS é essencialmente suportado pelas receitas obtidas através da prestação do serviço de transporte na Cidade de Lisboa, pela comparticipação associada ao sistema tarifário PART, pelas compensações dos títulos de transporte subsidiados e por receitas adicionais, nomeadamente de publicidade e de aluguer de espaços, complementado pela Compensação de Obrigações de Serviço Público, estipulada no Contrato de Concessão. Os gastos relativos à atividade da CARRIS estão, na sua quase

totalidade, associados aos encargos com a atividade de transporte, dos quais se salientam os gastos com o pessoal, a aquisição de bens e serviços e o custo das matérias consumidas.

A CARRIS desenvolve a sua atividade procurando assegurar o seu equilíbrio económico e financeiro, através do aumento do número de passageiros transportados com título válido e consequentemente da receita tarifária, e seguindo uma política de contenção de gastos, através da aquisição de bens e serviços, assente nos princípios da Contratação Pública. A seleção criteriosa dos seus fornecedores é princípio fundamental da empresa, no quadro de referência do setor de atividade em que se insere, princípio este que será seguido igualmente em 2026, de forma a salvaguardar a contenção necessária dos gastos num período de incerteza.

Ao longo dos últimos anos, grande parte dos investimentos da CARRIS com a descarbonização da sua frota de serviço público de transporte tem beneficiado da atribuição de subsídios. Em particular, a aquisição de autocarros limpos e elétricos articulados tem beneficiado de subsídios atribuídos pelos programas POSEUR, PRR e Sustentável 2030.

Tendo presente esta realidade a CARRIS está a assumir que uma parte significativa dos seus investimentos previstos para o período de 2026 a 2029 vão também beneficiar da atribuição de subsídios. Relativamente a 2026 estão já assegurados cerca de 10,9 milhões de euros de financiamento do PRR para financiar a aquisição de autocarros elétricos. No entanto, para efeitos de preparação da estimativa dos subsídios a receber pela CARRIS, foram também definidos um conjunto de pressupostos para os investimentos para os quais ainda não existem subsídios contratualizados, sistematizados na tabela em baixo.

Importa dar nota que relativamente aos investimentos em novos projetos, designadamente Linha Oriental, Linha Ocidental, Linha Alta de Lisboa e PMO de Santo Amaro e da Alta de Lisboa, a incerteza relativa à atribuição de subsídios é maior. Ao contrário da aquisição de autocarros em que existem programas competitivos para a atribuição de subsídios (i.e. acessíveis a vários operadores), este tipo de investimentos implica a abertura de Aviso-Convite específicos para financiar os investimentos da CARRIS. Assim, consideram-se como orientações para efeito de estimativa de subsídio o grau de maturidade dos projetos e o que está descrito nos programas de financiamento, designadamente o Sustentável 2030. Ocorrendo a maior parte destes investimentos no futuro, espera-se que no próximo exercício orçamental se possam melhorar as estimativas aqui apresentadas e, sobretudo, que seja possível assegurar financiamento para todos os projetos previstos.

Investimento	Subsídio estimado	Justificação
Aquisição de autocarros elétricos ou hidrogénio	150.000 € por veículo em 2026; 120.000 € por veículo em 2027-2028; 100.000 € por veículo em 2029 (exceto para os autocarros articulados em que se assumem 150.000 € por veículo).	Até hoje a Carris beneficiou sempre de subsídios para a aquisição de autocarros elétricos, variando entre os 200.000 € e os 270.000 € por autocarro em função das regras específicas de cada aviso de financiamento. Para efeitos de orçamento considera-se um valor mais conservador, considerando: i) a natural redução das taxas de comparticipação que resulta da maior maturidade da tecnologia e da redução do diferencial de custo entre um autocarro limpo e o autocarro equivalente a combustíveis fósseis; ii) a incerteza quanto à atribuição destes subsídios, na medida em

		que apesar dos mesmos estarem previstos ou anunciados, não existem à data Avisos abertos para apresentação de candidaturas.
Postos de Carregamento Elétricos, Estação de abastecimento de Hidrogénio e investimentos em infraestruturas associadas	40% do valor de investimento para os postos de abastecimento e carregamento; 20% para os investimentos em infraestruturas.	Este tipo de investimentos pode ser financiado através de verbas disponíveis nos programas de aquisição de autocarros ou através de candidaturas independentes ao programa <i>Connecting Europe Facility / Alternative Fuels Infrastructure Facility (CEF/AFIF)</i> . As taxas de cofinanciamento aplicáveis variam em função das especificidades do projeto podendo atingir o máximo de 50% dos custos, sendo maior a participação nos postos de carregamento e abastecimento. Assim, atendendo a que não existe candidatura aprovada à data, considera-se um valor conservador de 40% para postos e 20% para investimentos em infraestruturas.
Cidade CARRIS (Complexo de Santo Amaro)	Não se assume qualquer atribuição de subsídio.	Atendendo às especificidades do projeto não se identifica à data qualquer mecanismo de financiamento específico para financiar este investimento. Assim, e apesar de se reconhecer o potencial para financiar este tipo de investimento, opta-se por ser conservador e, para já, não assumir a atribuição de qualquer subsídio.
Aquisição de novos elétricos	Taxa de cofinanciamento de 65%.	No anterior processo de aquisição de elétricos a Carris beneficiou da atribuição pelo programa Sustentável 2030 de um financiamento, a uma taxa aproximada de 72% (resulta da aplicação da taxa de cofinanciamento de 85% às despesas elegíveis após correção que resulta do Estudo de Viabilidade Financeira. Assim, considera-se aqui o valor de 65%, algo conservador face a este histórico.
Linha Oriental (prolongamento ao Parque Tejo)	Taxa de cofinanciamento de 85%.	Este projeto encontra-se inscrito no programa Sustentável 2030, pelo que apesar de não existir à data qualquer Aviso aberto para apresentação de candidaturas assume-se a aplicação da taxa de cofinanciamento de 85% aos estudos e investimentos previstos neste âmbito.
PMO Parque das Nações	Taxa de cofinanciamento de 85%.	Este investimento enquadra-se no projeto da Linha Oriental, que se encontra inscrito no programa Sustentável 2030. Assim, apesar de não existir à data

		qualquer Aviso aberto para apresentação de candidaturas assume-se a aplicação da taxa de cofinanciamento de 85% aos estudos e investimentos previstos neste âmbito.
Linha da Alta de Lisboa	Não se assume qualquer atribuição de subsídio.	Não se identifica à data qualquer mecanismo de financiamento específico para financiar este investimento. Assim, e apesar de se reconhecer o potencial para financiar este tipo de investimento, opta-se por ser conservador e, para já, não assumir a atribuição de qualquer subsídio.
PMO da Alta de Lisboa	Não se assume qualquer atribuição de subsídio.	Não se identifica à data qualquer mecanismo de financiamento específico para financiar este investimento. Assim, e apesar de se reconhecer o potencial para financiar este tipo de investimento, opta-se por ser conservador e, para já, não assumir a atribuição de qualquer subsídio.
Linha Ocidental	Taxa de cofinanciamento de 85%.	Este projeto encontra-se inscrito no programa Sustentável 2030, pelo que apesar de não existir à data qualquer Aviso aberto para apresentação de candidaturas assume-se a aplicação da taxa de cofinanciamento de 85% aos estudos e investimentos previstos neste âmbito.

Tabela 25 - Subsídios Estimados

No período deste PAO, estão previstos igualmente o pagamento de compensações pelo cumprimento das obrigações de serviço público, decorrentes do contrato de concessão celebrado entre a CARRIS e o Município de Lisboa.

Sem prejuízo, e tendo em consideração o valor significativo do investimento proposto, prevê-se a necessidade de recurso a financiamentos externos de natureza bancária em 2026, 2027, 2028 e 2029, nos montantes respetivamente de 9,5 milhões de euros, 43 milhões de euros, 19 milhões de euros e 57,5 milhões de euros.

Assim, no quadro abaixo sintetiza-se a informação sobre as fontes de financiamento e respetivos valores previstos para cada um dos anos:

	(Unid:€)				
	2025	2026	2027	2028	2029
Subsídios ao investimento Recebidos (outras fontes)	5 717 887	23 445 024	30 157 473	70 168 368	106 200 406
COSP (ótica de cashflow) (1)	51 628 880	54 915 483	71 314 414	118 271 522	100 407 476
Financiamentos obtidos no ano	0	9 500 000	43 000 000	19 000 000	57 500 000
Valor de financiamentos contratados (acumulado)	0	9 500 000	52 500 000	71 500 000	129 000 000
Cobertura de prejuízos (ótica Fluxo de Caixa) (2)	0	0	10 214 539	0	1 826 487

Nota:

(1) Corresponde ao valor a pagar em cada ano pela CML de COSP tarifária e não tarifária. Inclui o valor da componente de exploração e investimento. Corresponde na DFC à soma das rubricas de 'Recebimentos de Compensações por Obrigações de SP' (dos fluxos operacionais), e, de 'Subsídios ao investimento COSP' (dos fluxos de investimento). Pressupõe o reconhecimento da COSP no ano a seguir a que respeita, tendo em consideração o histórico do fecho do respetivo valor com a CML, que ocorre após o fecho de contas da empresa. O ano 2029 já não é abrangido pelo atual Contrato de Obrigações de Serviço Público celebrado entre a CML e a CARRIS. O valor de COSP indicado para 2029 corresponde ao valor da COSP de 2028 a pagar pela CML à CARRIS em 2029.

(2) Assume-se que os valores relativos a cobertura de prejuízos são pagos pela CML à CARRIS no ano seguinte àquele a que respeitam.

Tabela 26 - Fontes de Financiamento

A necessidade de previsão de transferências para cobertura de resultados negativos resulta essencialmente dos seguintes factos:

- O reconhecimento da COSP ser assumido no ano seguinte àquele a que respeita, tendo em consideração o histórico do fecho do respetivo valor com a CML (no ano seguinte, após o encerramento de contas da empresa), num contexto de aumento de gastos não totalmente compensados pelo crescimento de rendimentos. Salienta-se que a COSP que vier a ser determinada, após o encerramento de contas, deverá refletir essa evolução, mas só terá impacto nos rendimentos da empresa no ano seguinte àquele a que respeita;
- O investimento líquido de subsídios ao investimento previsto realizar no período deste PAO, não se encontrar totalmente coberto pela COSP prevista receber. Esta situação ocorre por via do efeito esperado da variação do capital circulante (VCC) na fórmula de cálculo da COSP, sendo que, em consequência, o aumento dos gastos relacionados com depreciações associadas a esse investimento não será totalmente compensado pelos rendimentos reconhecidos decorrentes dos subsídios ao investimento recebidos.

Plano de
Atividades e
Orçamento

2026

VI PAINEL DE
INDICADORES

6. Painel de Indicadores

		Execução	Estimado	Previsão
		2024	2025	2026
INDICADORES DE ATIVIDADE				
Indicadores de PROCURA				
PT (Passageiros Transportados c/ título válido)	10 ³	133 904	133 267	136 123
PKT (Passageiros x km)	10 ³	482 852	484 258	494 166
Receita tarifária (sem IVA)	M€	122,552	126,929	129,54
Indicadores de OFERTA				
LKO (Lugares x km)	10 ⁶	2 435	2 461	2 499
Qualidade de Serviço				
Velocidade Média de Exploração ¹	Km/h	13,31	13,28	13,33
Taxa de Ocupação	%	20%	20%	20%
INDICADORES DE RH				
Nº de efetivos	Un.	2 505	2 568	2 751
Massa Salarial	m€	69 766	79 268	83 176
SITUAÇÃO PATRIMONIAL				
Ativo não corrente	M€	173,805	170,114	214,097
Ativo corrente	M€	72,916	95,068	71,404
Total Ativo	M€	246,722	265,182	285,501
Capital Próprio	M€	151,466	154,559	169,460
Passivo	M€	95,256	110,622	116,041
Total Capital Próprio e Passivo	M€	246,722	265,182	285,501
INVESTIMENTOS				
Infraestruturas de Longa Duração	M€	3,852	6,675	22,335
Renovação e Beneficiação de Frota	M€	20,645	8,680	41,483
Outros Investimentos	M€	1,130	3,766	7,211
TOTAL DE INVESTIMENTO	M€	25,627	19,121	71,028
INDICADORES DE ESTRUTURA				
Autonomia Financeira	%	61,4%	58,3%	59,4%
Solvabilidade	%	159,0%	139,7%	146,0%
INDICADORES FINANCEIROS	M€			
Volume de Negócios	M€	124,296	129,287	132,771
EBITDA (Ajustado)²	M€	21,930	22,926	16,846
Rendimentos Operacionais ajustados ³	M€	175,326	185,436	196,053
Gastos Operacionais ajustados ⁴	M€	150,929	159,794	177,198
Gastos Operacionais ajustados por Passageiro Transportado ⁵	€	1,00	1,06	1,15
Taxa de Cobertura dos Gastos Operacionais ⁶	%	116,2%	116,0%	110,6%

1) Exclui Ascensores e Elevador

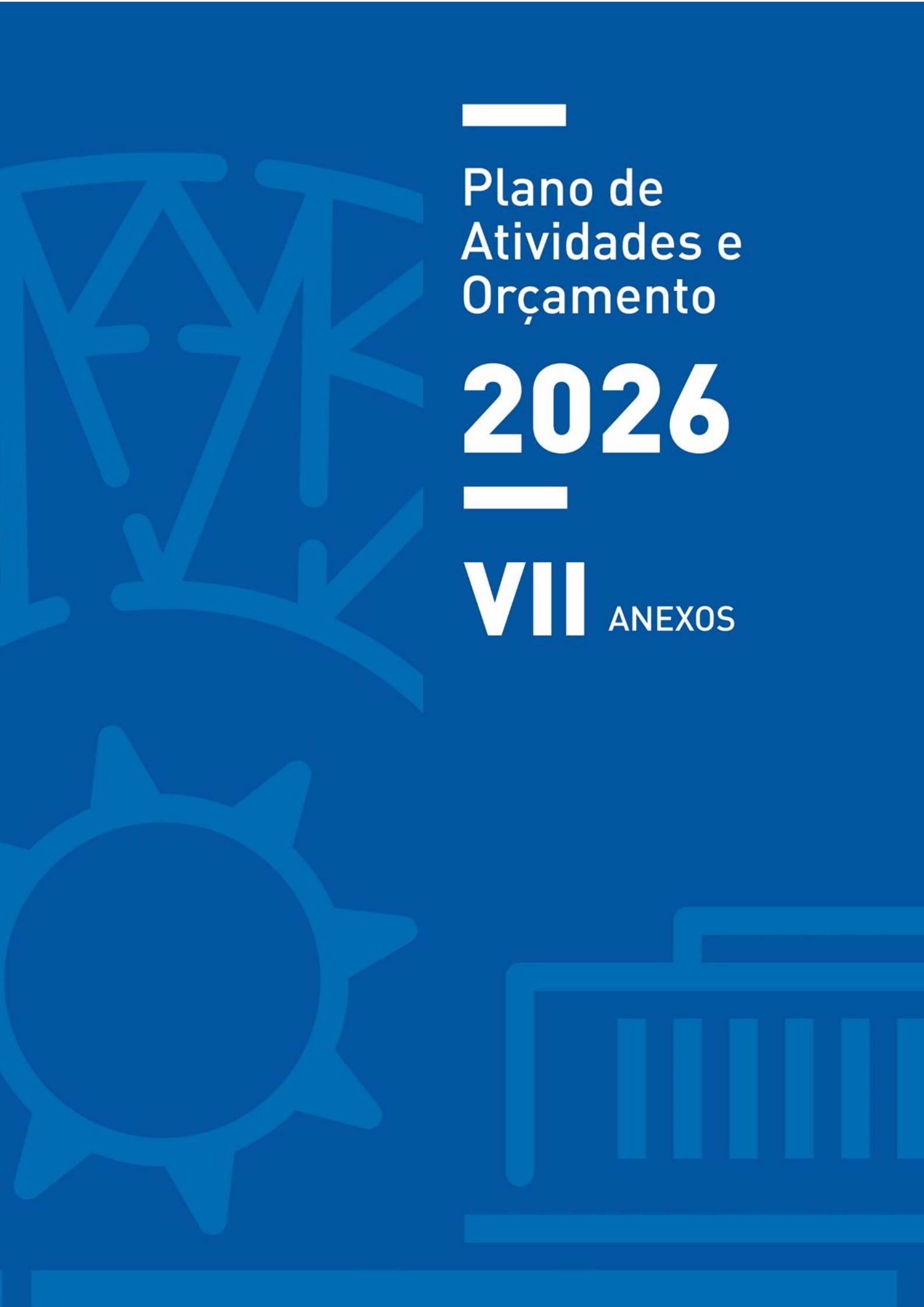
2) EBITDA (Ajustado) = EBITDA +/- Provisões e Imparidades +/- Equiv. Patrimonial +/- Rendim. Outros ativos

3) Exclui Reversões + Ajustamentos + Equiv. Patrimonial + Rendim. Outros ativos

4) Exclui Provisões + Ajustamentos + Amortizações + Benefícios Pós-Emprego + Ind Rescisão + Equiv. Patrimonial

5) Passageiros transportados incluindo passageiros em fraude

6) Taxa de cobertura considerando rendimentos e gastos operacionais ajustados, excluindo Provisões, Reversões e Imparidades, Subsídio ao Investimento, Equiv. Patrimonial, Depreciações, Benef. Pós-emprego e Rend. Outros ativos



Plano de
Atividades e
Orçamento

2026

VII ANEXOS

BALANÇO PREVISIONAL

ATIVO

ATIVO	Real	ESTIMADO	Orçamento do ano 2026				ORÇAMENTO 31/12/2026	PROPOSTA		
	Ano 2024	31/12/2025	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre		Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029
Ativo não corrente										
Ativos fixos tangíveis	163 534 397	160 144 666	165 618 061	183 157 505	187 918 339	203 887 699	203 887 699	287 806 187	415 615 104	588 280 503
Ativos intangíveis	1 071 577	769 873	756 251	815 963	952 759	1 010 387	1 010 387	982 302	588 969	420 635
Participações financeiras - método equiv. patrimonial	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205	7 735 205
Outros investimentos financeiros	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871	1 463 871
Ativos por impostos diferidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total do ativo não corrente	173 805 050	170 113 615	175 573 389	193 172 544	198 070 174	214 097 162	214 097 162	297 987 566	425 403 149	597 900 214
Ativo corrente										
Inventários	4 705 440	4 916 970	5 315 143	5 741 408	6 243 623	6 638 012	6 638 012	6 788 903	6 382 527	2 996 012
Clientes	1 961 149	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611	8 031 611
Estado e outros entes públicos	4 716 573	4 979 148	5 039 985	6 869 458	4 185 541	7 797 865	7 797 865	5 984 168	6 920 552	3 316 650
Diferimentos	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925	744 925
Outros créditos a receber	16 913 671	37 596 711	37 596 711	37 596 711	37 596 711	47 811 250	47 811 250	37 596 711	39 423 198	54 911 827
Caixa e depósitos bancários	44 619 636	38 798 720	20 136 091	47 065 512	24 042 913	380 191	380 191	312 905	94 099	466 702
Total do ativo corrente	72 916 469	95 068 084	76 864 465	106 049 624	80 845 324	71 403 854	71 403 854	59 459 223	61 596 911	70 467 726
Total do Ativo	246 721 519	265 181 699	252 437 854	299 222 169	278 915 497	285 501 016	285 501 016	357 446 788	487 000 060	668 367 941

Un: euro

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO

CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	ESTIMADO				Orçamento do ano 2026			ORÇAMENTO 31/12/2026	PROPOSTA		Un: euro
	Ano 2024	31/12/2025	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre	Ano 2027		Ano 2028		
Capital Próprio											
Capital subscrito	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000	78 674 000
Resultados transitados	(81 903 069)	(81 352 553)	(80 717 269)	(80 717 269)	(80 717 269)	(80 717 269)	(80 717 269)	(80 717 269)	(76 892 386)	(76 892 386)	(76 892 386)
Excedentes de revalorização	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358	43 749 358
Ajustamentos/ Outras variações no capital próprio	110 395 090	112 853 300	116 578 489	120 303 679	124 028 868	127 754 057	127 754 057	150 251 463	258 673 447	380 428 284	
	150 915 379	153 924 105	158 284 578	162 009 768	165 734 957	169 460 146	169 460 146	191 957 552	304 204 418	425 959 256	
Resultado líquido do exercício	550 516	635 284	(1 614 585)	(4 181 876)	(7 275 279)	(0)	(0)	3 824 883	-	-	0
Total do capital próprio	151 465 895	154 559 389	156 669 994	157 827 892	158 459 678	169 460 146	169 460 146	195 782 435	304 204 418	425 959 256	
Passivo											
Passivo não corrente											
Provisões	5 778 196	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352	5 482 352
Financiamentos obtidos	-	-	-	-	-	9 500 000	9 500 000	52 500 000	71 500 000	129 000 000	
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	26 447 765	28 664 189	29 153 886	29 643 582	30 133 279	30 622 975	30 622 975	32 537 726	34 404 040	36 217 073	
Passivos por impostos diferidos	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	10 473 249	
	42 699 211	44 619 791	45 109 487	45 599 184	46 088 880	56 078 576	56 078 576	100 993 328	121 859 642	181 172 674	
Passivo corrente											
Fornecedores	11 803 981	9 988 452	8 433 354	12 447 565	4 693 698	4 046 427	4 046 427	4 766 881	5 071 836	5 398 085	
Estado e outros entes públicos	1 895 935	2 532 595	2 532 595	2 524 258	2 524 258	2 524 258	2 524 258	2 538 259	2 524 258	2 524 258	
Financiamentos obtidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Outras dívidas a pagar	37 600 666	52 498 619	38 709 571	79 840 417	66 166 130	52 408 755	52 408 755	52 383 033	52 357 054	52 330 814	
Diferimentos	1 255 831	982 853	982 853	982 853	982 853	982 853	982 853	982 853	982 853	982 853	
	52 556 413	66 002 519	50 658 373	95 795 093	74 366 939	59 962 294	59 962 294	60 671 026	60 936 000	61 236 011	
Total do passivo corrente	95 255 624	110 622 310	95 767 860	141 394 277	120 455 819	116 040 870	116 040 870	161 664 354	182 795 642	242 408 685	
Total do capital próprio e do passivo	246 721 519	265 181 699	252 437 854	299 222 169	278 915 497	285 501 016	285 501 016	357 446 788	487 000 060	668 367 941	

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS PREVISIONAL

RENDIMENTOS E GASTOS	Real	ESTIMADO	ORÇAMENTO						PROPOSTA			Variação 2026/2025		
			2024	Ano 2025	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	Ano 2029	Valor	%
													Un: euro	
Vendas e serviços prestados	124 295 510	129 287 082	32 481 211	66 380 291	99 148 676	132 770 537	132 770 537	139 231 188	143 268 165	146 195 054	3 483 455	3 483 455	3%	
Subsídios à exploração	30 570 357	32 968 685	9 661 303	19 322 605	28 983 908	38 645 211	38 645 211	59 086 784	51 929 063	47 761 460	5 676 526	5 676 526	17%	
Ganhos / perdas imputados às subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	967 243	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Variação nos inventários da produção			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Trabalhos para a própria entidade	239 232	498 203	119 997	239 992	359 989	580 000	580 000	1 138 000	720 000	720 000	81 797	81 797	16%	
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(16 767 568)	(20 292 903)	(5 474 709)	(10 914 784)	(16 287 200)	(21 804 063)	(21 804 063)	(21 248 303)	(18 300 323)	(16 312 572)	(1 511 160)	(1 511 160)	-7%	
Fornecimentos e serviços externos	(41 770 392)	(36 339 718)	(11 375 645)	(23 227 123)	(34 584 283)	(45 309 180)	(45 309 180)	(47 402 356)	(50 391 733)	(53 575 363)	(8 969 462)	(8 969 462)	-25%	
Gastos com o pessoal	(94 067 013)	(105 499 899)	(27 186 257)	(55 259 001)	(82 964 166)	(111 615 500)	(111 615 500)	(115 137 528)	(118 065 474)	(120 452 041)	(6 115 601)	(6 115 601)	-6%	
Imparidade de inventários (perdas / reversões)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Imparidade de dívidas a receber (perdas / reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Provisões (aumentos / reduções)	(942 242)	295 844	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(295 844)	-100%	
Imparidade de investimentos não depreciáveis / amortizações (perdas / reversões) (*)	54 667	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Aumentos / reduções de justo valor			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Outros rendimentos e ganhos	20 242 869	22 696 168	6 014 542	12 027 143	18 050 305	24 056 771	24 056 771	18 862 663	26 974 568	35 913 402	1 360 603	1 360 603	6%	
Outros gastos e perdas	(790 975)	(377 542)	(185 794)	(284 208)	(380 727)	(477 975)	(477 975)	(485 265)	(485 398)	(489 449)	(100 433)	(100 433)	-27%	
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	22 031 688	23 235 920	4 054 647	8 284 915	12 326 502	16 845 801	16 845 801	34 045 182	35 648 869	39 760 492	(6 390 119)	(6 390 119)	-28%	
Gastos / reversões de depreciação e de amortização	(21 940 186)	(22 812 706)	(5 669 231)	(12 466 791)	(19 601 781)	(27 044 650)	(27 044 650)	(29 156 299)	(36 045 356)	(54 495 608)	(4 231 944)	(4 231 944)	-19%	
Imparidade de ativos depreciáveis / amortizáveis (perdas / reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	91 502	423 214	(1 614 585)	(4 181 876)	(7 275 279)	(10 198 849)	(10 198 849)	4 888 884	(396 487)	(14 735 116)	(10 622 064)	(10 622 064)	-2510%	
Juros e rendimentos similares obtidos	582 001	220 492	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(220 492)	-100%	
Juros e gastos similares suportados		(85)	-	-	-	(15 690)	(15 690)	(1 050 000)	(1 430 000)	(2 580 000)	(15 605)	(15 605)	18344%	
Resultado antes de impostos	673 503	643 622	(1 614 585)	(4 181 876)	(7 275 279)	(10 214 539)	(10 214 539)	3 838 884	(1 826 487)	(17 315 116)	(10 858 161)	(10 858 161)	-1687%	
Transferências financeiras ao abrigo da Lei nº 50/2012	-	-	-	-	-	-	10 214 539	-	1 826 487	17 315 116	10 214 539			
Imposto sobre o rendimento do exercício	(122 987)	(8 337)	-	-	-	-	-	(14 001)	-	-	-	8 337	100%	
Resultado líquido do exercício	550 516	635 284	(1 614 585)	(4 181 876)	(7 275 279)	(10 214 539)	-	3 824 883	-	-	-	(635 284)	-100%	

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

	REAL	ESTIMADO	Orçamento do ano 2026				ORÇAMENTO	PROPOSTA			Un: Euro
	Ano 2024	2025	1º trimestre	2º trimestre	3º trimestre	4º trimestre	31/12/2026	2027	2028	2029	
Atividades operacionais											
Recebimentos de clientes	93 143 623	76 868 649	19 487 681	40 728 371	61 922 796	82 780 118	82 780 118	87 964 346	90 397 848	92 271 418	
Recebimento de Subsídios Tarifários	42 833 650	44 635 536	14 309 362	28 396 450	41 448 841	55 684 164	55 684 164	57 355 127	59 159 613	60 375 574	
Subsídios à exploração - Compensações de Obrigações Serv. Público	2 801 601	35 633 786	-	40 796 325	40 796 325	40 796 325	40 796 325	61 514 676	54 456 793	50 385 385	
Subsídios à exploração - Outros Subsídios	1 687 395	194 382	87 780	175 560	263 339	351 119	351 119	152 991	74 428	-	
Pagamentos a fornecedores	(72 903 060)	(82 673 049)	(16 808 542)	(38 821 434)	(59 584 883)	(80 753 086)	(80 753 086)	(82 890 004)	(82 899 508)	(80 682 706)	
Pagamentos ao pessoal	(90 535 503)	(98 627 302)	(26 614 220)	(54 111 429)	(81 248 057)	(109 329 355)	(109 329 355)	(112 889 897)	(115 866 280)	(118 306 128)	
Caixa gerada pelas operações	(22 972 295)	(23 967 998)	(9 537 940)	17 163 843	3 598 361	(10 470 714)	(10 470 714)	11 207 238	5 322 895	4 043 542	
Pagamento e recebimento de impostos	(3 359 650)	(94 942)	-	(8 337)	(8 337)	(8 337)	(8 337)	-	(14 001)	-	
Outros pagamentos / Recebimentos da atividade operacional	10 917 116	9 517 665	4 410 474	10 189 961	17 546 712	21 009 414	21 009 414	34 759 169	43 256 158	61 841 064	
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	(15 414 829)	(14 545 276)	(5 127 465)	27 345 466	21 136 736	10 530 362	10 530 362	45 966 407	48 565 052	65 884 606	
Atividades de investimento											
Recebimentos provenientes de:											
Ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Subsídios de investimento COSP	22 393 643	15 995 094	-	14 119 158	14 119 158	14 119 158	14 119 158	9 799 738	63 814 729	50 022 092	
Subsídios de investimento Outros	27 185 010	5 717 887	5 861 256	11 722 512	17 583 768	23 445 024	23 445 024	30 157 473	70 168 368	106 200 406	
Juros, dividendos e outros rendimentos similares	695 606	276 204	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total dos recebimentos	50 411 355	21 989 186	5 861 256	25 841 670	31 702 926	37 564 182	37 564 182	39 957 212	133 983 097	156 222 497	
Pagamentos respeitantes a:											
Investimentos financeiros											
Ativos fixos tangíveis	(48 584 745)	(12 955 690)	(19 291 870)	(44 582 094)	(66 845 169)	(94 878 083)	(94 878 083)	(137 491 244)	(200 170 906)	(278 376 438)	
Ativos intangíveis	200 422	(309 010)	(104 550)	(338 250)	(750 300)	(1 119 300)	(1 119 300)	(664 200)	(166 050)	(104 550)	
Total dos pagamentos	(48 384 323)	(13 264 700)	(19 396 420)	(44 920 344)	(67 595 469)	(95 997 383)	(95 997 383)	(138 155 444)	(200 336 956)	(278 480 988)	
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	2 027 032	8 724 486	(13 535 164)	(19 078 674)	(35 892 543)	(58 433 201)	(58 433 201)	(98 198 232)	(66 353 858)	(122 258 490)	
Atividades de financiamento											
Recebimentos provenientes de:											
Financiamentos obtidos	-	-	-	-	-	-	9 500 000	9 500 000	43 000 000	19 000 000	57 500 000
Cobertura de prejuízos	-	-	-	-	-	-	-	-	10 214 539	-	1 826 487
Total dos empréstimos	-	-	-	-	-	-	9 500 000	9 500 000	53 214 539	19 000 000	59 326 487
Pagamentos respeitantes a:											
Financiamentos obtidos	-	(41)	-	-	-	-	-	-	-	-	
Juros e gastos similares	-	(85)	-	-	-	-	(15 690)	(15 690)	(1 050 000)	(1 430 000)	(2 580 000)
Total dos pagamentos	-	(126)	-	-	-	-	(15 690)	(15 690)	(1 050 000)	(1 430 000)	(2 580 000)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	-	(126)	-	-	-	-	9 484 310	9 484 310	52 164 539	17 570 000	56 746 487
Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)	(13 387 797)	(5 820 916)	(18 662 629)	8 266 792	(14 755 806)	(38 418 528)	(38 418 528)	(67 286)	(218 806)	372 603	
Caixa e seus equivalentes no início do período	58 007 432	44 619 636	38 798 720	38 798 720	38 798 720	38 798 720	38 798 720	380 191	312 905	94 099	
Caixa e seus equivalentes no fim do período	44 619 636	38 798 720	20 136 091	47 065 512	24 042 913	380 191	380 191	312 905	94 099	466 702	

Plano de Investimentos 2027-2029

01 – Frota de Autocarros – 181,30 M€

- Aquisição de autocarros;
- Aquisição de órgãos rotáveis;
- Grandes reparações.

02 – Frota de Elétricos – 55,44M€

- Aquisição de elétricos;
- Beneficiações em material circulante.

03 – Comercial, Marketing e ajuda à exploração – 4,39 M€

- Aquisição de equipamentos embarcados SAEIP e Bilhética para novos veículos;
- Aquisição dos novos painéis de informação ao público;
- Expansão do sistema de eco-condução;
- Aquisição de equipamentos de contagem de passageiros;
- Instalação de sistema de deteção e alerta de presença de obstáculos em ângulos mortos de autocarros;
- Instalação de sistemas de deteção automática e de extinção manual de incêndios em compartimentos do motor.

04 – Subestações – 0,75 M€

- Beneficiação das subestações de energia que permitem o funcionamento da rede de elétricos;

05 – Linha – 136,27 M€

- Estudo e Projeto para a expansão do elétrico 15 até ao Parque Tejo;
- Estudo e Projeto da linha Alta de Lisboa;
- Estudo e Projeto para a introdução de um novo transporte público, em canal dedicado, entre a nova estação de metro de Alcântara e o concelho de Oeiras e ainda entre Algés e Benfica;
- Renovação e correções de via-férrea;
- Renovação de aparelhos de via - agulhas e cruzamentos.

06 – Rede Aérea – 0,76 M€

- Renovação/ reconstrução da rede aérea.

07 – Rede Cabos Subterrâneos – 1,95 M€

- Renovação da rede de cabos de energia subterrâneos.

08 – Equipamento Oficial – 0,99 M€

- Máquinas/ ferramentas diversas de apoio à atividade oficial.

09 – Informática – 4,3 M€

- Modernização do Datacenter e de toda a infraestrutura de rede cablada (WIFI e rede fixa) Sistema de Gestão de Reclamações / CRM;
- Melhorias nas aplicações de apoio à gestão (SAP, OPENTEXT e PBI).

10 – Construção e Remodelação de Infraestruturas – 115,77 M€

- Projeto Cidade Carris (PMO Santo Amaro);
- Estudos e Projetos do novo PMO no Parque das Nações;
- Estudos e Projetos do novo PMO de elétricos e estação da Alta de Lisboa;
- Reabilitação geral de edifícios das estações de serviço e instalações oficiais;
- Construção de novos postos de carregamento elétrico (Alta de Lisboa e Pontinha);

- Construção de postos de abastecimentos hidrogénio;
- Beneficiação/recuperação de infraestruturas exteriores, que são imprescindíveis para a criação de condições que permitam o parqueamento e o carregamento dos novos autocarros elétricos cuja aquisição está em curso.

11 – Instalações Sociais, Condições de Trabalho, Higiene e Segurança – 1,57 M€

- Renovação/melhoria de edifícios das estações de serviço e instalações oficiais, que se encontram em estado de significativa degradação.