

4 SÍNTESE DE GESTÃO

4.1 Enquadramento da Actividade

Em 2008 começou a denotar-se na economia portuguesa uma tendência de abrandamento, reflectindo a deterioração do enquadramento macroeconómico desencadeada pela desaceleração económica a nível global e pela crise do sistema financeiro internacional.

Após um período de crescimento económico, e à semelhança das economias mundiais, a economia portuguesa interrompeu a trajectória de recuperação gradual e moderada registada nos anos anteriores. Em termos nominais, o PIB português apresentou um crescimento de 1,8% relativamente a 2007. Este comportamento da economia e a forte oscilação do preço dos combustíveis tiveram impacto significativo nas necessidades de mobilidade de pessoas e bens, que se começou a sentir em meados do primeiro semestre e se agudizou no final do ano.

A nível Europeu e no que se refere ao sector dos Transportes, a Comissão Europeia, visando a sustentabilidade do sector, propôs em 2008 um pacote de iniciativas no âmbito dos "transportes ecológicos" (Greening Transport Package) de que se destaca, a internalização dos custos externos, designadamente mediante portagens mais eficientes e ecológicas para os camiões e a redução do ruído do tráfego ferroviário de mercadorias.

No seguimento de legislação já anteriormente aprovada foram também alteradas as Directivas do Parlamento Europeu e do Conselho relativas à segurança dos caminhos-de-ferro e à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade. Foi ainda alterado o Regulamento que institui a Agência Ferroviária Europeia.

Na sequência da aprovação do 3.º pacote ferroviário e da Regulação sobre as obrigações de serviço público, foram adoptadas pela Comissão as linhas orientadoras para as ajudas dos Estados às empresas ferroviárias, visando o desenvolvimento de um modelo coerente e transparente do transporte por Caminho de Ferro.

A Comissão reconhecendo ainda que as disposições

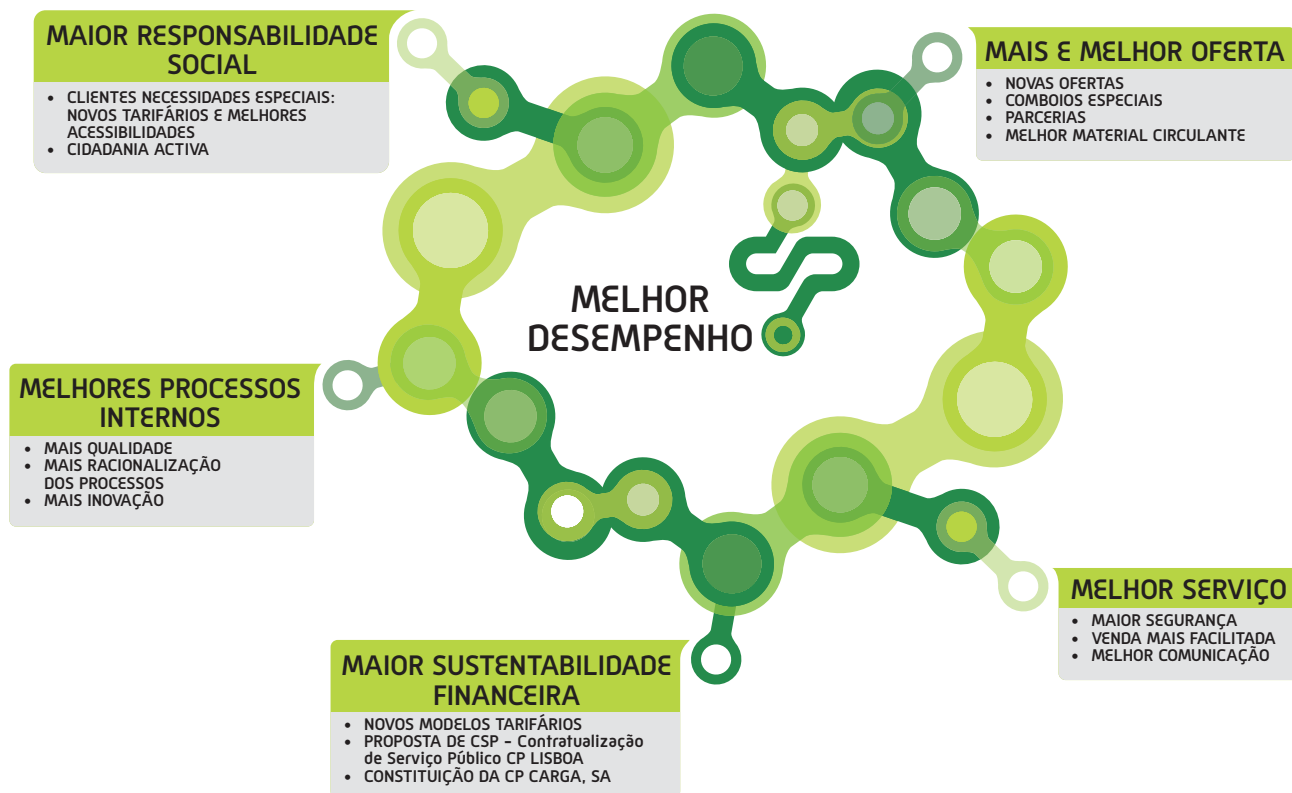
legislativas que integram o 1.º pacote ferroviário não foram transpostas integralmente para os ordenamentos jurídicos nacionais de alguns Estados-Membros, procedeu à notificação desses Estados no sentido da criação de um quadro regulamentar eficaz que assegure um funcionamento satisfatório dos mercados ferroviários.

Na área dos transportes e a nível Nacional foram publicados os decretos-lei relativos à transposição para a ordem jurídica interna das Directivas relativas à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de Alta Velocidade e à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Reconhecendo o sector ferroviário como um elemento fundamental e estruturante do sistema de transportes, o Governo apresentou em 2008 um conjunto de projectos cuja concretização vai permitir um novo paradigma no desenvolvimento da rede de transportes e contribuir decisivamente para a sustentabilidade da globalidade do Sector. Destacam-se, com implicações futuras na actividade da CP, o projecto da rede de Alta Velocidade, a Terceira Travessia do Tejo, o projecto Nova Alcântara e a rede nacional de Plataformas Logísticas. Todos estes projectos estão a ser desenvolvidos de forma a garantir a integração do Sector ferroviário e deste com outros modos de transporte, como terá sido o caso da escolha pelo Governo da Gare do Oriente, em Lisboa, como estação terminal para a rede de Alta Velocidade. A proposta de lei que estabelece as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto foi aprovada na generalidade, no Parlamento. Esta proposta visa estabelecer um novo regime jurídico de organização do sistema de transporte público de Passageiros.

Por iniciativa do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres decorreram em 2008 sessões de debate sobre o Livro Verde para a Mobilidade Urbana, aprovado em 2007 pela Comissão Europeia, de modo a apresentar de forma sustentada o contributo nacional sobre as principais matérias que formam este documento.

4.2 Síntese da Actividade



A actividade da CP em 2008 continuou a desenvolver-se enquadrada pelas Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário, das quais decorrem os Objectivos Estratégicos constantes do Plano CPmais para o período 2007/2010 e ainda pelas Orientações Gerais da Direcção Geral do Tesouro e Finanças para o S.EE.

Contribuindo para a melhoria da Mobilidade Sustentável de Passageiros, a CP continuou em 2008 a dinamizar a sua actividade de modo a criar condições para o aumento sustentado da procura.

Para o acréscimo da procura contribuiu a resposta positiva dada, sempre que possível, pela CP às necessidades manifestadas pelos seus Clientes, com a implementação de novos horários, melhorando os modelos de exploração, nomeadamente pelo desenvolvimento de serviços em rede e optimização dos meios disponíveis.

Neste contexto e na sequência da reabertura do Túnel do Rossio em Fevereiro, adequou-se o horário das Linhas de

Sintra e Azambuja. Recordar-se que o encerramento do Túnel do Rossio ocorreu em Outubro de 2004, obrigando a CP a arranjar soluções alternativas de transportes para os seus Clientes, com prejuízo da sua própria actividade e pelo qual ainda não obteve a devida compensação financeira.

Por virtude das obras de electrificação implementou-se um novo horário na Linha do Sado, modificado em Dezembro após a conclusão destas obras.

O Suburbano do Porto aumentou a oferta no eixo Porto Braga e Porto Aveiro. Reforçou-se ainda o Serviço de Longo Curso na Linha do Norte e na ligação Porto Faro.

Sazonalmente ofereceram-se transportes com grande receptividade de que são exemplo o comboio histórico a vapor Régua / Tua, o comboio da Rota das Amendoeiras e o reforço dos comboios de acesso às praias no horário de Verão.

Assecuraram-se também um conjunto de ofertas especiais por ocasião de eventos de nível local, regional e nacional, mobilizadores de deslocações de grande magnitude, tais como os Santos Populares, Festas Tradicionais e Romarias ou Festivais como o Rock in Rio, o Sudoeste e o "Red Bull" no Porto.

No âmbito destas ofertas destacam-se ainda comboios comerciais especiais e condições especiais de transporte em parceria com Câmaras, Museus, Universidades, Instituições de Solidariedade Social, Empresas, Agências de Viagens e Grupos. Intensificou-se ainda a oferta de transporte em Lisboa nas noites de 6.ª feiras, sábados e vésperas de feriados com 3 comboios às 4h 30m (Linhas de Sintra, Cascais e Azambuja) uma iniciativa conjugada MOPTC/CML/Operadores de TP, tendo em vista o combate à sinistralidade rodoviária nocturna e de fim-de-semana na Região de Lisboa.

Para possibilitar a adequação e requalificação da oferta, reforçou-se o material circulante da CP Porto. Deu-se uma nova imagem ao material circulante afecto ao serviço Intercidades. Em Dezembro substituiu-se o material Diesel por eléctrico na Linha do Sado.

Para além de adequar a oferta, a CP implementou melhorias no serviço que presta: maior segurança, venda mais facilitada, melhor comunicação.

Ao nível da melhoria da segurança de pessoas e da circulação, prosseguiram em bom ritmo as acções do projecto de Acesso Controlado às estações, na zona de Lisboa, promovendo-se assim melhores condições de segurança e aumentando-se o combate à fraude e o respectivo controlo. Concluiu-se a introdução da vídeo-vigilância embarcada no suburbano de Lisboa.

Ainda no âmbito da segurança refere-se a assinatura do protocolo do Movimento ECO-Empresas Contra os Fogos, integrando a CP a comissão instaladora da Associação para a defesa da Floresta e implementou-se o Plano Ferroviário de Defesa da Floresta contra Incêndios.

Regista-se finalmente a participação em simulacros de acidentes rodo-ferroviários, com envolvimento conjunto da CP, REFER e Comandos de Bombeiros.

Prosseguindo a facilitação da venda iniciou-se, entre outras acções, a venda do passe combinado da CP Lisboa no Multibanco. Também o projecto da Bilhética sem Contacto, na Região de Lisboa, prosseguiu com o arranque da venda desmaterializada.

Com o objectivo de melhor informar instalou-se um novo Gabinete de Apoio ao Cliente no Cais do Sodré e realizaram-se várias campanhas de promoção dos serviços.

Relativamente ao transporte de mercadorias foi estabelecido um acordo entre a CP e a RENFE para a criação de um grupo de trabalho para o estudo de formas de cooperação para a exploração de tráfegos de mercadorias entre Portugal e Espanha, cuja concretização se traduziu, já em 2009, no

lançamento de um novo conjunto de transportes entre os Portos da Orla Atlântica de Portugal e os principais destinos do Interland Ibérico.

Prosseguiu ainda a electrificação de Ramais e "Missing-links" para a melhoria da articulação Intermodal, a ampliação de áreas de estacionamento com adequação das Infra-estruturas em Terminais.

Contribuindo para a evolução de modelo mais ajustado à recente liberalização do mercado

são de realçar as acções relativas à autonomização da Unidade de mercadorias, tendo sido publicado em Diário da República de 2 de Abril o despacho n.º 9541/2008 que estabelece as condições para a constituição da CP Carga S. A., aguardando-se apenas a publicação de diploma legal que autorize a cisão do estabelecimento.

Ainda neste âmbito procedeu-se à preparação de uma proposta de Contrato de Serviço Público da CP para o Urbano de Lisboa e formalizaram-se protocolos com o Ministério da Justiça (portaria 105/2008) que regulam as condições de transporte do pessoal daquele Ministério e que permitiram a regularização da dívida histórica.

Salienta-se também a implementação de novos modelos tarifários, designadamente para o serviço Regional e Inter-Regional e a revisão das Condições Gerais de Transporte como resultado da aprovação da nova tarifa geral de transportes (decreto-lei n.º 58/2008). Esta tarifa introduz nomeadamente a obrigatoriedade do Operador reembolsar os Passageiros pelas supressões ou atrasos, o que torna urgente a contratualização dos níveis de serviço prestados pelo gestor de Infraestrutura. Conforme à decisão tutelar, foi criado o passe 4_18 que permite aos jovens desta idade utilizar o transporte Regional, Interregional e Urbanos, com o desconto de 50%.

No âmbito da inovação e desenvolvimento destaca-se o projecto Metodologia RCM (Manutenção Centrada na Fiabilidade).

Foi ainda disponibilizado na internet um simulador desenvolvido em parceria com o Instituto Superior Técnico que quantifica as vantagens ambientais da utilização do comboio em relação ao automóvel.

Refere-se também no quadro do desenvolvimento tecnológico, a dinamização do sistema de informação on-line a bordo dos comboios Alfa Pendular e Intercidades;

Prosseguindo uma política de solidariedade social e cidadania activa

a CP desenvolveu um conjunto de acções com especial destaque para a oferta de

viagens com tarifários próprios a Clientes com necessidades especiais e acompanhantes. Está ainda em curso a elaboração de um protocolo CP/REFER sobre a melhoria de acessibilidades nas estações e de disponibilização de informação para estes Clientes.

Ao nível dos processos internos dinamizaram-se aumentos de produtividade com a implementação da Unidade de Serviços Partilhados e o novo modelo de Gestão da frota bem assim como da reorganização dos Órgãos Corporativos.

Com vista ao desenvolvimento do posicionamento estratégico da CP no projecto da Alta Velocidade foi assinado um contrato

de consultadoria no âmbito do apoio a prestar à CP, cujo Relatório final foi concluído e entregue à Tutela. Neste, evidencia-se a clara vantagem da exploração pela CP da Rede de AV, em particular pelas sinergias decorrentes e pela criação de valor máximo que estará associado a esta opção.

Realça-se por fim a conclusão da certificação pela APCER, no âmbito do Sistema de Gestão da Qualidade, da totalidade das Unidades e Órgãos Corporativos, adquirindo assim a CP o estatuto de Empresa totalmente certificada de acordo com o normativo internacional ISO 9001:2000.

4.3 Síntese dos Resultados

A CP em 2008 continuou a melhorar o seu Resultado Operacional que se situou em -99.7 milhões de euros, ou seja, menos negativo do que o de 2007 em 6%. A Taxa de Cobertura Operacional subiu para os 78% (mais 2 pontos percentuais que em 2007). Apesar das melhorias operacionais, a não atribuição de indemnizações compensatórias adequadas contribuiu para que o resultado operacional fosse negativo.

O agravamento dos Resultados Financeiros (7%) e dos Resultados Extraordinários (24%) contribuíram para que o Resultado Líquido se situasse nos -190.4 milhões de euros, 6.5 milhões de euros mais negativo do que o de 2007.

A melhoria do Resultado Operacional ficou a dever-se ao crescimento dos Proveitos Operacionais em 6% (+20 milhões de euros) e à contenção verificada ao nível dos Custos Operacionais que permitiu que estes crescessem apenas 3% (cerca de 13.7 milhões de euros).

Continuando a tendência de crescimento dos anos anteriores, os Proveitos de Tráfego de Passageiros aumentaram cerca de 6%, consequência do acréscimo da procura e das actualizações tarifárias ocorridas.

A CP transportou em 2008 mais 813 milhares de Passageiros (+0,6%) e mais 136 milhões de Passageiros*Quilómetro (+3,7%) que em 2007.

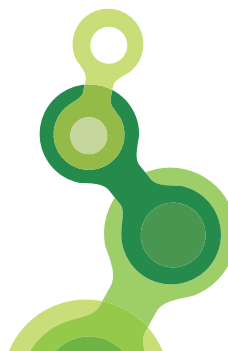
O maior contributo para este crescimento foi dado pela CP Longo Curso com aumentos da ordem dos 9% em Passageiros, Passageiros*Quilómetro e Proveitos de Tráfego. A CP Porto apresentou taxas de crescimento semelhantes, registando aumentos de 7% em Passageiros, 9% em Passageiros*Quiló-

metro e 10,5% em Proveitos de Tráfego. Na CP Lisboa os Proveitos de Tráfego cresceram 4,6%, apesar das variações negativas de 1% e 1,6%, respectivamente, em Passageiros e Passageiros*Quilómetro. A CP Regional obteve um aumento do número de Passageiros transportados (+0,3%) ainda que com um percurso médio inferior, o que justificou a redução na ordem de 1% do valor de Passageiros*Quilómetro e consequentemente de Proveitos do Tráfego.

No que se refere ao tráfego de mercadorias, o agravamento da crise económica nos últimos meses de 2008 acabaria por originar uma forte quebra da procura. Ainda assim, a CP Carga apresentou um desempenho comparativamente positivo com um aumento dos Proveitos de Tráfego superior a 1% e um decréscimo do volume transportado de cerca de 1%.

A nível dos Custos Operacionais, o ano de 2008 fica marcado pela grande instabilidade dos preços do combustível com forte impacto nos custos de produção. A rubrica de Combustível para Tracção apresentou um aumento de 23% sendo responsável por um acréscimo de custos da ordem dos 3.3 milhões de euros. A Electricidade para Tracção apresentou um crescimento de 5% (+1.1 milhões de euros).

Os Custos com Pessoal aumentaram 5,6%, essencialmente, devido ao impacto das progressões indiciárias relativas aos processos de avaliação de desempenho de 2006 e 2007, os quais se encontravam pendentes e só começaram a produzir efeitos a partir de 2008.



4.4 Indicadores CP Global

CP	2007	2008	08/07	08 - 07
Resultados				
Resultado Operacional (mil)	-105.955	-99.378	6,2%	6.577
Proveitos Operacionais (mil)	325.003	345.329	6,3%	20.325
Custos Operacionais (mil)	430.958	444.706	3,2%	13.748
Grau de Cobertura Operacional	75,4%	77,6%		2.2
EBITDA (mil)	-24.526	-26.338	-7,4%	-1.812

Procura Passageiros

Passageiros (milhares)	134.705	135.518	0,6%	813
CP Lisboa	97.313	96.377	-1,0%	-935
CP Porto	18.702	19.969	6,8%	1.267
CP Longo Curso	4.879	5.314	8,9%	435
CP Regional	13.811	13.857	0,3%	46
Passageiros.Quilómetro (milhões)	3.678	3.814	3,7%	136
CP Lisboa	1.318	1.297	-1,6%	-21
CP Porto	530	577	8,9%	47
CP Longo Curso	1.256	1.372	9,2%	116
CP Regional	574	569	-1,0%	-6
Proveitos de Tráfego (mil €) *	204.543	216.225	5,7%	11.682
CP Lisboa	75.038	78.493	4,6%	3.455
CP Porto	17.869	19.745	10,5%	1.876
CP Longo Curso	79.245	86.023	8,6%	6.777
CP Regional	32.390	31.964	-1,3%	-426

* Os valores de Proveitos de Tráfego constantes do quadro não incluem em 2007 e 2008, respectivamente, 11 milhares de euros e 5 milhares de euros contabilizados noutros Órgãos da CP.

Procura Mercadorias **

Toneladas (milhares)	10.556	10.425	-1,2%	-131
Toneladas.Quilómetro (milhões)	2.586	2.550	-1,4%	-36
Proveitos de Tráfego (mil €)	68.294	69.091	1,2%	797

** Vagão Completo

Oferta (mil CK's)

Passageiros	30.915	31.603	2,2%	688
CP Lisboa	6.868	6.990	1,8%	122
CP Porto	4.253	4.627	8,8%	374
CP Longo Curso	8.064	8.499	5,4%	436
CP Regional	11.730	11.487	-2,1%	-244
Mercadorias	8.030	8.316	3,6%	286

Recursos Humanos

Efectivo Final a cargo	4.184	4.183		-1
Efectivo Médio a cargo	4.189	4.198	0,2%	9
UK / Efectivo Médio (mil)	1.495	1.516	1,4%	21
CK / Efectivo Médio (mil)	9.30	9.51	2,3%	0.2