



SÍNTESE DE GESTÃO

Enquadramento da Actividade

O ano de 2009 foi caracterizado a **nível mundial** pelo agravamento da crise, sem precedentes, do sistema financeiro internacional, iniciada em 2008, com impacto negativo sobre a actividade económica e comércio internacional.

Também em Portugal o desempenho da economia, aberta e plenamente integrada no espaço europeu, esteve fortemente associado à recessão económica global, ao abrandamento do comércio e ao aumento do desemprego.

No sector dos Transportes o abrandamento do comércio e o crescimento do desemprego tiveram impacto na diminuição das necessidades de mobilidade de pessoas e bens.

No sector dos Transportes Ferroviários esta diminuição da procura verificou-se na generalidade das empresas europeias de transporte quer de Passageiros quer de Mercadorias.

A nível europeu e com o objectivo de activar o mercado do Transporte Ferroviário, a Comissão Europeia tem vindo a implementar um conjunto de medidas - Pacotes Ferroviários. Assim, na sequência da aprovação do 3.º Pacote foi liberalizado, com efeito a partir de 1 de Janeiro de 2010, o transporte internacional de passageiros por ferrovia.

Com a instituição do segundo programa Marco Polo, relativo à concessão de apoio financeiro comunitário para melhorar o desempenho ambiental do sistema de transporte de mercadorias, também designado por Marco Polo II, destaca-se uma alteração significativa nas regras de acesso a este financiamento, que passa a estar acessível a projectos promovidos por uma única entidade e nas condições de financiamento.

Em 2009 foi também publicado o Plano de Acção para a Mobilidade Urbana, que pretende implementar um conjunto de acções que visam estimular as cidades a desenvolverem políticas tendentes à prossecução dos objectivos da União Europeia em matéria de alterações climáticas, e que incluem nomeadamente, a



[Handwritten signatures]



implementação de um sistema de transportes eficiente e que promova a coesão social.

Foi ainda desenvolvido um conjunto de projectos cuja decisão terá relevante repercussão na política de transportes europeia, nomeadamente:

- Reformulação do conceito de Rede Transeuropeia de Transportes, de molde a permitir uma racionalização nos financiamentos e uma melhor integração dos projectos abrangidos pela rede com outros projectos europeus;
- Proposta de Regulamento para promoção de uma rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo;
- Reformulação da Directiva Eurovignette, relativa à internalização dos custos externos, processo que neste momento se encontra parado, mas que a Bélgica já assumiu colocar na sua agenda como acção prioritária quando assumir a presidência da União Europeia no mês de Julho de 2010.
- Em Dezembro, a UIC (União Internacional dos Caminhos de Ferro) associando-se à Conferência das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, realizou uma campanha de comunicação para atrair atenções para o transporte sustentável que denominou de "Train to Copenhagen – De Comboio até Copenhaga", iniciativa à qual a CP – Comboios de Portugal se associou.

Como factos relevantes de 2009 **no sector ferroviário a nível nacional**, destaca-se pela sua importância, a aprovação do Decreto-Lei nº 137-A/2009 que alterou o regime jurídico da CP e os seus Estatutos. A CP passou a ser considerada uma Entidade Pública Empresarial e a sua designação foi alterada para **CP – Comboios de Portugal, E.P.E.** Este decreto-lei permitiu também a constituição, a partir de 1 de Agosto, da **CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.**

O citado Decreto-Lei enquadra ainda a "contratualização dos serviços de transporte ferroviário de passageiros prestados pela CP, E.P.E., estabelecendo que o respectivo instrumento contratual deve incluir disposições específicas sobre os serviços relativamente aos quais se justifica a existência de obrigações de serviço público".

A este propósito o IMTT dirigiu às tutelas sectorial e financeira uma Recomendação relativa à necessidade de se prosseguir a reforma do sector ferroviário através da





contratualização das obrigações de serviço público prestadas pela CP.

Foi disponibilizado, pelo IMTT, para consulta, a revisão do Projecto de Regulamento do Regime de Melhoria de Desempenho, com adaptações aos imperativos comunitários, nomeadamente com a inclusão de uma disposição normativa que permite maior transparência na relação das Tutelas sectoriais com as empresas do sector, visando-se desta forma reforçar o carácter obrigatório do Regime. No Projecto apresentado, o IMTT preconiza uma forte intervenção do Regulador e a assumpção pelos Gestores e Operadores das suas obrigações através de mecanismos de contratualização.

Em Março, o IMTT submeteu a consulta pública o Regulamento para Aprovação de Sistemas de Gestão da Segurança no Sistema Ferroviário, os quais deverão no futuro garantir o cumprimento das prescrições técnicas em matéria de segurança, em termos adequados ao carácter e dimensão da exploração.

O IMTT submeteu igualmente a consulta pública os Regulamentos para Emissão de Autorizações de Segurança, para Emissão de Certificados de Segurança e para Aprovação de Planos de Emergência no Sistema Ferroviário e ainda sobre formação, exames e certificação do pessoal com funções relevantes para a segurança no sistema ferroviário.

No que respeita à Alta Velocidade foi anunciada a adjudicação da Concessão do troço Poceirão – Caia integrado na ligação ferroviária de alta velocidade entre Lisboa e Madrid e foi lançado o concurso público internacional para a Concessão relativa às infra-estruturas ferroviárias do troço Lisboa-Poceirão, incluindo a Terceira Travessia do Tejo (TTT). Estas Concessões prevêem também intervenções na Rede Convencional no troço Évora – Caia, na ligação entre a Linha de Cintura e a Linha do Alentejo, através da TTT e na ligação ao novo Aeroporto de Lisboa.

Relativamente à Rede Convencional verificou-se a interrupção da exploração ferroviária nas Linhas do Tâmega e do Corgo, por razões de segurança da circulação e numa decisão conjunta da Tutela e do Gestor da infra-estrutura, (REFER). Devido a intervenções na infra-estrutura foi também suspensa a circulação na Linha Coimbra – Figueira da Foz (por Cantanhede) e encerrada em Dezembro a exploração ferroviária num troço do Ramal da Lousã (Miranda do Corvo – Serpins).



CP

[Handwritten signatures]

13
SEDE
• Calçada do Duque, 20
1249-109 Lisboa



Síntese da Actividade

Em 2009 e ao nível do **transporte de passageiros**, e tendo como objectivo o **aumento sustentado da procura**, são de destacar:

- Reabertura do serviço de passageiros na Linha de Leixões, operado pela CP Porto;
- Reactivação, pela CP Regional, do serviço de passageiros entre Setil e Coruche.

Este último constitui um exemplo para futuras parcerias, com o protocolo estabelecido entre a CP, Refer e os Municípios de Coruche, de Salvaterra de Magos e do Cartaxo envolvendo todos os intervenientes, na partilha do risco e do défice financeiro de exploração, na captação de Clientes e na divulgação do transporte ferroviário, numa perspectiva de cooperação que potenciam e concorrem para viabilizar o Caminho de Ferro como modo de transporte sustentável.

Registou-se também um reforço da oferta na Linha do Douro com o objectivo de tirar maior partido das potencialidades turísticas da Região.

Desenvolveram-se, em paralelo, diversas acções de cariz comercial e acções potenciadoras da Intermodalidade. Estas acções levaram ao estabelecimento de parcerias, junto de Autarquias e de outros operadores, à criação de títulos combinados, à realização de Protocolos com concessionários de Parques de Estacionamento em estações servidas pela CP e à associação da CP a eventos mobilizadores de deslocações de expressão significativa.

A campanha realizada com a Galp "abasteça o carro e vá de comboio" que consistiu na troca de pontos do cartão FastGalp, por bilhetes de comboio CP, é um dos melhores exemplos.

Desenvolveram-se produtos de sucesso de que são exemplos o CP Empresas, o comboio Aventura, e outros comboios temáticos, para além da usual participação nos festivais de música.

Lançou-se ainda um novo título de transporte para a CP Lisboa, o **CP24**, e aderiu-se ao passe **sub23@superior.tp**, destinado aos alunos do ensino superior, até aos 23 anos, e que lhes garante um desconto de 50% sobre o preço dos passes mensais.

Implementaram-se projectos facilitadores do sistema de venda e foram



Handwritten signature
14
SEDE
Calçada do Duque, 20
1249-109 Lisboa
Handwritten initials

disponibilizados novos Canais de Distribuição e Informação. No âmbito do projecto "Bilhética sem Contacto" foram instaladas novas máquinas de venda automática e concluída a 1.ª fase do Acesso Controlado a estações da CP Lisboa, com a implementação das *Gates* de acesso nela incluídas. Procedeu-se à disponibilização de novas funcionalidades na bilheteira on-line.

Para a optimização da Rede de Vendas e para a melhoria da utilização dos recursos contribuiu igualmente a concentração da venda de diversas Unidades de Negócios em algumas estações.

No **transporte de mercadorias**, a forte crise económica e também as opções energéticas a nível nacional, justificaram a redução de actividade verificada com o consequente impacto ao nível dos indicadores de procura e oferta.

Em Março lançou-se o novo serviço ferroviário de mercadorias entre Lisboa e Madrid, designado por "IBERIAN Link" que resulta de uma parceria estabelecida entre a CP e a RENFE.

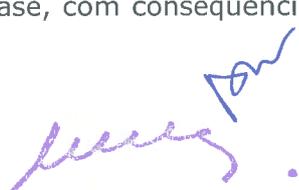
Em Maio / Junho, foi estabelecida uma parceria com a rede HUPAC, operador suíço de transporte combinado, através do qual a CP passou a poder dar resposta a solicitações do mercado europeu alargado além Pirinéus, realizando transporte de e até Irun.

Iniciaram-se ainda trabalhos conjuntos com diversos Clientes no sentido de dar início a novos tráfegos ainda durante 2009, tendo começado em Abril o transporte de aço com destino a Espanha.

A CP Carga realizou diversos transportes especiais, disponibilizando meios humanos e materiais capazes de conceber as melhores soluções de logística e de transporte dos mais variados tipos de mercadorias, demonstrando assim capacidade e flexibilidade para ir de encontro às necessidades de transporte mais variadas. Como anteriormente referido a partir de 1 de Agosto, a CP Carga foi autonomizada.

Tendo em vista a **adequação da Política Tarifária** a CP Longo Curso implementou as primeiras medidas de *Yield Management* com o objectivo de captar Clientes para alguns comboios com menores taxas de ocupação.

Relativamente à implementação do novo modelo tarifário do Serviço Regional, não foi viabilizada, a implementação da 2.ª fase, com consequências comerciais,



15

SEDE

Calçada do Duque, 20
1249-109 Lisboa

www.cp.pt



económicas e financeiras.

Saliente-se que em 2009 não se verificou actualização tarifária nos preços dos Serviços Urbanos, Regionais e de Longo Curso, prevalecendo assim o tarifário existente em 2008.

Apresentaram-se propostas de extensão do Tarifário Social do Sistema Intermodal Andante aos Títulos Monomodais CP Porto com Tarifário Social e, de adopção do critério de repartição da receita por Passageiro -Quilómetro nos títulos multimodais.

Para a CP Lisboa iniciaram-se estudos tendentes à apresentação de um novo modelo tarifário que procure elevar a racionalidade e coerência do *pricing* dos serviços de transporte prestados.

Com vista à **melhoria da produtividade dos recursos** procedeu-se à reformulação da oferta e foram desenvolvidos projectos no âmbito dos Recursos Humanos e projectos, com vista ao aumento da eficiência energética.

A CP celebrou com a Endesa dois contratos de fornecimento de Energia Eléctrica para Tracção, o primeiro para a Linha de Cascais e o segundo para sete, das vinte e uma subestações ao longo do País (cerca de 25% do consumo da Empresa), que conduziram a uma optimização dos custos de electricidade para tracção.

Foram ainda assinados novos Acordos de prestação de Serviços entre a CP Serviços e as Unidades de Negócio.

Uma nota para o facto do Comboio Lusitânia ter voltado a ser efectuado via Valência de Alcântara.

No âmbito da **gestão de material circulante**, foram lançados concursos para aquisição de automotoras eléctricas para o Serviço Urbano em Lisboa e Porto, bem como para aquisição de automotoras que irão substituir, parcialmente, o parque actual de automotoras diesel dedicado ao Serviço Regional. Foi ainda lançado concurso para aquisição do material circulante a ser utilizado pelo Sistema de Mobilidade do Mondego.

Complementarmente celebrou-se um contrato de Prestação de Serviços de Manutenção Integral do parque de Locomotivas Eléctricas de Grande Potência com o ACE EMEF/SIEMENS, constituído entre estas Empresas.





De referir que se concluiu a definição do posicionamento estratégico da CP na Alta Velocidade e das bases do modelo de negócio. Procedeu-se á elaboração conjunta com a RAVE / Ferbrietas do documento "Articulação dos serviços de Alta Velocidade e Convencional", onde se apresenta o modelo de exploração integrado.

Após a certificação total da CP pela Norma ISO 9001 em 2008, procedeu-se à manutenção e desenvolvimento dos vários sistemas de Gestão da Qualidade implementados na Empresa.

No âmbito da Gestão Ambiental destaca-se o processo de certificação, em curso, junto da APCER (Associação Portuguesa de Certificação). Foram realizadas auditorias internas ao Sistema de Gestão Ambiental da CP, com os consequentes planos de acções correctivas.

Em 2009 a CP elaborou e publicou o seu primeiro Relatório de Sustentabilidade 2007 / 2008 que se encontra disponível no site www.cp.pt.

Ainda em 2009 ocorreu a reeleição do Sr. Presidente do Conselho de Administração da CP para o Comité de Gestão da UIC Europa. Por força desta eleição fará igualmente parte do Comité de Gestão da CER.

Tiveram lugar as cerimónias de comemoração dos 120 anos da Linha de Cascais e dos 100 anos da Linha do Vouga.

Síntese dos Resultados

A CP encerrou o exercício de 2009 com um EBITDA de -22,1 milhões de euros, cerca de 17% melhor que o registado no ano anterior. O Resultado Líquido foi de -217,3 milhões de euros e o Resultado Operacional situou-se nos -107,7 milhões de euros.

Importa referir que, na sequência do Decreto-Lei nº 137-A/2009 que alterou o regime jurídico da CP e os seus Estatutos, a partir de 1 de Agosto a Unidade de Negócios CP Carga foi autonomizada por cisão simples, passando a sociedade anónima: a CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A, com capital social inicial detido na íntegra pela CP. Assim, a comparabilidade dos dados económico-financeiros de 2009 em relação ao ano anterior surge dificultada, nomeadamente, no que se refere à análise dos Resultados Operacionais e dos



[Handwritten signatures]
17
SEDE
Calçada do Duque, 20
1249-109 Lisboa
www.cp.pt



Resultados Financeiros.

Efectivamente e no que diz respeito aos Resultados Financeiros, há a considerar em 2009, o registo pela primeira vez da imputação dos resultados da CP Carga, S.A. (-14,3 milhões de euros, relativos ao período de Agosto a Dezembro) e a recomposição do capital da EMEF e da Fernave.

Como nota relevante ainda no âmbito dos Resultados Financeiros, refere-se o acréscimo dos encargos financeiros suportados em resultado do crescimento da dívida financeira remunerada. O Passivo continuou a agravar-se em 2009 impulsionado pela necessidade de financiar o défice de exploração, os investimentos, mas sobretudo os encargos financeiros decorrentes da dívida histórica, evidenciando-se assim a urgência da concretização de um plano de saneamento financeiro da Empresa e da contratualização das Obrigações de Serviço Público.

O valor das Indemnizações Compensatórias (IC's) atribuídas à CP aumentou 7,5% face ao ano anterior.

Em termos operacionais, importa destacar, pela sua materialidade, o custo com rescisões por mútuo acordo e a alteração da vida útil do material automotor da Linha de Cascais.

No primeiro caso, os custos estruturantes ascenderam em 2009 a 7,1 milhões de euros (+5,6 milhões de euros que no ano anterior), em função das saídas por mútuo acordo ocorridas na CP e em algumas das empresas Participadas.

No caso do material de Cascais, atendendo ao concurso lançado para a sua substituição, houve a necessidade de acelerar as amortizações, com conseqüente acréscimo do seu valor em 4,3 milhões de euros.

Em termos de procura, num cenário económico difícil, a CP voltou a aumentar o número de Clientes transportados nos serviços de Longo Curso e nos Urbanos do Porto.

A CP Porto registou um acréscimo de 3,1% nos Passageiros transportados, com um percurso médio superior, pelo que os Passageiros-Quilómetro registaram um acréscimo de 4,1%. A CP Longo Curso apresentou um acréscimo de Passageiros de cerca de 1%, e de Passageiros-Quilómetro de 0,2%, crescimento este impulsionado pelo Serviço IC e pelo Alfa Porto/Faro. Em termos globais, os Passageiros transportados em 2009 apresentaram uma diminuição de 3,1% (-4,2 milhões)





Indicadores - CP Global

CP	2008	2009	09 / 08	09 - 08
Resultados				
Resultado Operacional (mil)	-99.747	-107.667	-7,9%	-7.920
Proveitos Operacionais (mil)	344.959	318.220	-7,8%	-26.739
Custos Operacionais (mil)	444.706	425.887	-4,2%	-18.819
Grau de Cobertura Operacional	77,6%	74,7%	-3,7%	-2,9
EBITDA (mil)	-26.707	-22.060	17,4%	4.647
Procura Passageiros				
Passageiros (milhares)	135.518	131.278	-3,1%	-4.240
CP Lisboa	96.377	92.105	-4,4%	-4.272
CP Porto	19.969	20.580	3,1%	611
CP Longo Curso	5.314	5.364	0,9%	50
CP Regional	13.857	13.230	-4,5%	-627
Passageiros.Quilómetro (milhões)	3.814	3.766	-1,3%	-48
CP Lisboa	1.297	1.240	-4,5%	-58
CP Porto	577	600	4,1%	23
CP Longo Curso	1.372	1.375	0,2%	3
CP Regional	569	552	-2,9%	-17
Proveitos de Tráfego (mil €) *	216.225	213.189	-1,4%	-3.035
CP Lisboa	78.493	76.071	-3,1%	-2.422
CP Porto	19.745	20.457	3,6%	712
CP Longo Curso	86.023	86.404	0,4%	381
CP Regional	31.964	30.257	-5,3%	-1.707
* Os valores dos Proveitos de Tráfego constantes do quadro não incluem em 2008 e 2009, respectivamente, 5 milhares de euros e 8 milhares de euros contabilizados noutros Órgãos da CP.				
Oferta Passageiros(mil CK's)				
Passageiros	31.603	31.587	-0,1%	-16
CP Lisboa	6.990	6.953	-0,5%	-37
CP Porto	4.627	4.948	6,9%	320
CP Longo Curso	8.499	8.402	-1,1%	-98
CP Regional	11.487	11.285	-1,8%	-202
Procura Mercadorias **				
Toneladas (milhares) ***	6.442	4.889	-24,1%	-1.552
Toneladas.Quilómetro (milhões)***	1.580	1.177	-25,5%	-404
Proveitos de Tráfego (mil €)	43.148	33.335	-22,7%	-9.813
*** Vagão Completo				
Oferta (mil CK's) **				
Mercadorias	5.025	3.842	-23,5%	-1.183
** Actividade de Mercadorias em 2008 e 2009 apenas compreende período de Janeiro a Julho.				



[Handwritten signature]
20
SEDE
Calçada do Duque, 20
1249-109 Lisboa



sendo que a quebra registada nos Passageiros-Quilómetro foi inferior, (-1,3%), traduzindo um aumento do percurso médio.

A quebra na procura teve maior expressividade na CP Lisboa (-4,4% em Passageiros e -4,5% em Passageiros-Quilómetro) e na CP Regional (-4,5% em Passageiros e -2,9% em Passageiros-Quilómetro). Destaca-se, no caso da CP Lisboa, o crescimento da Linha do Sado (+6,9% em Passageiros), onde as alterações introduzidas ao nível da infra-estrutura e do material circulante permitiram compensar o efeito da crise e no caso da CP Regional, a redução do fraccionamento de títulos em consequência da implementação do novo modelo tarifário.

Os proveitos de Tráfego de Passageiros apresentaram um desempenho análogo ao da procura, com um decréscimo global de 1,4% (-3 milhões de Euros), tendo a CP Porto registado um crescimento de 3,6% (+712 milhares de euros) e a CP Longo Curso um aumento de 0,4% (+381 milhares de euros). Para esta evolução, para além da referida quebra na procura, contribuíram decisivamente a ausência de actualização tarifária e a diminuição do número de bilhetes vendidos, com impacto ao nível da degradação da BTM. A diminuição dos bilhetes vendidos é o exemplo mais evidente do impacto negativo da crise económica na mobilidade das pessoas, que afectou as movimentações pendulares, mas sobretudo as viagens de lazer.

No que se refere ao tráfego de Mercadorias, a CP Carga teve nos primeiros sete meses um comportamento semelhante às suas congéneres europeias, com uma importante diminuição da procura em consequência do forte impacto da crise económica na actividade desta Unidade.

Handwritten signature and initials in blue ink.