



### 3 RELATÓRIO DE GESTÃO

#### 3.1 ENQUADRAMENTO

##### Enquadramento Macro Económico

Em 2011 a economia portuguesa intensificou o processo de ajustamento estrutural face aos desequilíbrios macroeconómicos precedentes, no quadro da crise da dívida soberana na área do euro.

Os desequilíbrios macroeconómicos conduziram a necessidades de financiamento extremamente elevadas e contribuíram para a perda de acesso do sector público a financiamento de mercado em condições regulares. Assim, o Estado português solicitou assistência financeira externa junto do Fundo Monetário Internacional e da União Europeia e formalizou um Programa de Assistência Económica e Financeira em que se comprometeu a adotar medidas de ajustamento de carácter estrutural.

Estas medidas embora tenham como objetivo a prossecução de um crescimento sustentável no âmbito do novo quadro de funcionamento dos mercados financeiros internacionais, têm tido um efeito de contração da economia no curto prazo e de redução do emprego.

Como consequência destes efeitos as necessidades de deslocações de lazer e casa / emprego sofreram acentuadas quebras, com impacto na quebra de procura do transporte ferroviário.

A situação a nível internacional também não foi muito dinâmica, em particular dos mercados com maior integração económica que em alguns casos, enfrentaram problemas de financiamento. O financiamento da economia, sobretudo para os países europeus que perderam o rating A, tornou-se muito escasso e caro.

## Enquadramento do Sector

Em 2011, tomou posse o XIX Governo Constitucional cujo programa inclui um conjunto de reformas que o nosso país se comprometeu a implementar na sequência da assinatura do Memorando de Entendimento com as autoridades externas. Relativamente ao sector dos Transportes assume a maior importância a aprovação do Plano Estratégico de Transportes (PET).

Neste documento são estabelecidos os princípios orientadores da atuação do Governo no sector das infraestruturas e transportes para esta legislatura e concretiza um conjunto de reformas estruturais a levar a cabo em cada uma das áreas. A implementação dessas reformas assenta em três vetores de atuação prioritária:

- Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;
- Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social;
- Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional.

No PET é também clarificado o papel do Estado no sector das infraestruturas e transportes, em quatro domínios de atuação: coordenação estratégica, regulação, investimento e operação e exploração.

Neste último capítulo, e após um resumo da situação atual económico-financeira das empresas do sector empresarial do Estado, é apresentado o programa de equilíbrio operacional que contempla na primeira fase a reestruturação do Sector Empresarial do Estado com o objetivo de atingir um EBTIDA equilibrado no final de 2012. Para a concretização deste objetivo serão realizadas intervenções a vários níveis, das quais se destacam as medidas que irão conduzir a uma acentuada redução dos custos com pessoal, um conjunto de reformas na oferta e a adoção de um novo tarifário. Na vertente da oferta, serão desativados serviços de baixa procura e reestruturado o modelo de exploração de outros.

A nível legislativo são de realçar os seguintes diplomas:

- Decreto-Lei nº 27/2011, de 17 de fevereiro que transpõe diversas diretivas da Comissão e do Parlamento Europeu e do Conselho e que estabelece as condições técnicas que

contribuem para o aumento da segurança do sistema ferroviário e de circulação segura e sem interrupção de comboios;

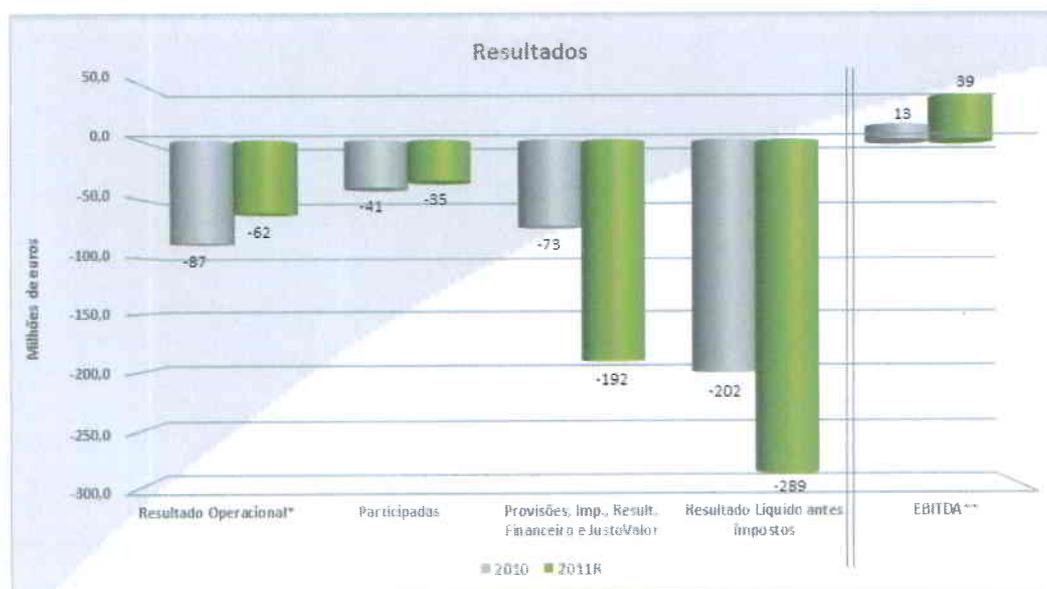
- Lei n.º 16/2001, de 3 de maio, transpondo a Diretiva 2007/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho e que aprova o regime de certificação dos maquinistas de locomotivas e de comboios do sistema ferroviário;
- Regulamento n.º 630/2011, de 12 de dezembro que tem por objeto estabelecer os métodos e as regras de cálculo na fixação, determinação e cobrança das tarifas devidas pela prestação dos serviços essenciais, adicionais e auxiliares a operadores, por um gestor da infraestrutura ferroviária ou por outro prestador de serviços.

### 3.2 ATIVIDADE OPERACIONAL

A atividade da CP em 2011 decorreu enquadrada pelas orientações estratégicas transmitidas pela Tutela Financeira ao Sector Empresarial do Estado considerando que o grande desafio seria o de alcançar, tão breve quanto possível, o equilíbrio económico-financeiro da atividade após o recebimento das dotações relativas ao Serviço Público.

Com essa finalidade a Empresa fixou um conjunto de objetivos e programou ações para os atingir.

Salienta-se em breve síntese que os resultados alcançados melhoraram significativamente ao nível operacional.



\* Sem Participadas, Provisões, Imparidades e Justo valor

\*\* Sem Rescisões, Participadas e Justo valor

Considerando apenas os factores normais do negócio, ou seja, não considerando as provisões, as imparidades, as variações de justo valor dos derivados e as participadas, encerrámos o exercício de 2011 com um Resultado Operacional negativo de 62 milhões de euros, o que representa uma melhoria de cerca de 26 milhões de euros face a 2010. Alcançámos um EBITDA de 39 milhões de euros, melhor 26 milhões de euros que em 2010, claramente no caminho da autossustentabilidade pretendida.

Os rendimentos operacionais aumentaram face a 2010 cerca de 2 milhões de euros na sequência dos aumentos tarifários ocorridos já que o número de passageiros transportados diminuiu em resultado da situação económica que o país vive e das perturbações laborais ocorridas. Pode no entanto ter ocorrido também alguma retração da procura por efeito desse aumento.

As Indemnizações Compensatórias (IC) atribuídas em 2011 foram superiores às de 2010, em cerca de 1,3 milhões de euros.

Os gastos operacionais reduziram 24 milhões de euros em resultado essencialmente da contenção dos gastos com pessoal em cerca de 20 milhões de euros, mas também em FSE.

Assim, o agravamento do Resultado Líquido da CP em 87 milhões de euros face a 2010 fica a dever-se essencialmente às variações de justo valor (-69 milhões de euros), imparidades e reversões de provisões (-26 milhões de euros), resultados financeiros (-24 milhões de euros) e indemnizações por rescisões por mútuo acordo (+6 milhões de euros).

No que se refere às Participadas também se verificou uma melhoria face a 2010 de cerca de 6 milhões de euros.

## Procura e Oferta

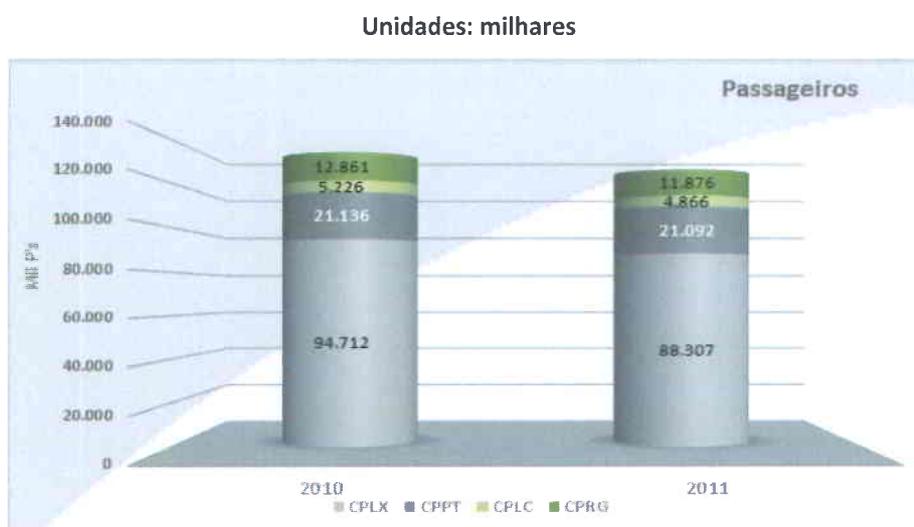
O número de passageiros transportados em 2011 foi de 126 milhões ou seja uma redução de cerca de 6% face a 2010. Certamente a redução da atividade económica estará na base desta menor procura por deslocações, mas a concorrência de outros modos de transporte também explica, em parte, este comportamento.

Para além da conjuntura económica difícil, as greves tiveram um impacto significativo na redução da procura quer nos dias em que ocorreram, quer na medida em que, eventualmente contribuíram para a transferência de clientes do modo ferroviário para outros modos de transporte alternativos.



Por outro lado, os fortes aumentos tarifários ocorridos no ano, de 5% em janeiro e de 15% em agosto, terão provocado uma retração imediata da procura.

Estes factores tiveram efeitos distintos nas diferentes unidades de negócio:



Procura (milhares)	2010	2011	11/10	Estrutura (%)
<b>Passageiros</b>	<b>133.936</b>	<b>126.142</b>	<b>-5,8%</b>	
CP Lisboa	94.712	88.307	-6,8%	70,0%
CP Porto	21.136	21.092	-0,2%	16,7%
CP Longo Curso	5.226	4.866	-6,9%	3,9%
CP Regional	12.861	11.876	-7,7%	9,4%
<b>Pk's</b>	<b>3.983.339</b>	<b>3.749.788</b>	<b>-5,9%</b>	
CP Lisboa	1.477.462	1.368.613	-7,4%	36,5%
CP Porto	622.767	636.057	2,1%	17,0%
CP Longo Curso	1.353.202	1.243.882	-8,1%	33,2%
CP Regional	529.908	501.235	-5,4%	13,4%
<b>Proveitos Tráfego</b>	<b>210.005</b>	<b>212.413</b>	<b>1,1%</b>	
CP Lisboa	73.166	76.442	4,5%	36,0%
CP Porto	20.951	23.254	11,0%	10,9%
CP Longo Curso	86.847	83.075	-4,3%	39,1%
CP Regional	29.042	29.642	2,1%	14,0%

Observa-se que a maioria da Procura (94%) ocorre nas áreas suburbanas de Lisboa e Porto e na Linha do Norte. O mapa seguinte evidencia essa inserção espacial no mapa de Portugal, observando-se uma relação direta entre ordenamento do território e procura de serviços de transporte. Podemos observar que algumas linhas de caminho-de-ferro não têm procura com significado para este meio de transporte.

### Total de Passageiros por linha em 2011

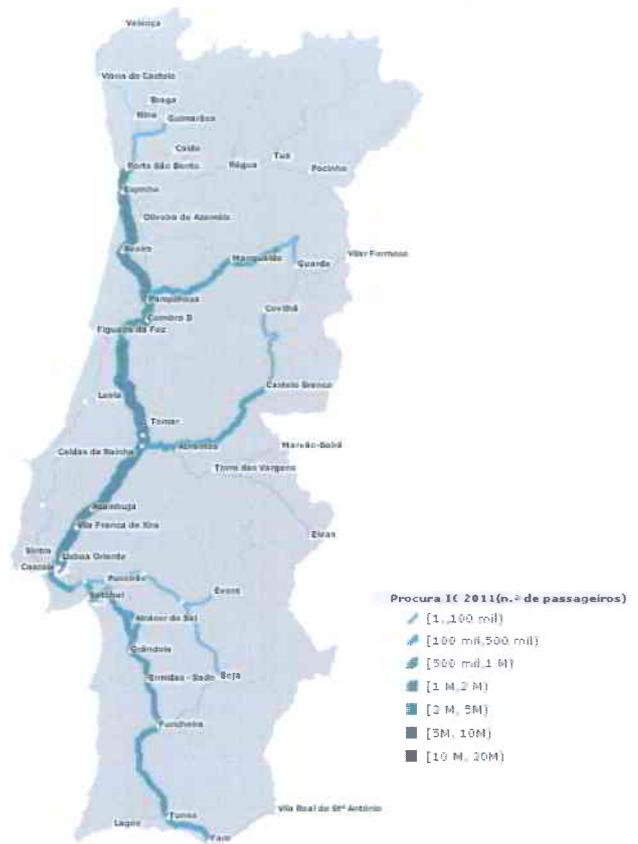


Uma análise sobre a frequência de passageiros no Serviço Alfa, no eixo Braga-Faro, evidencia forte procura apenas na ligação Lisboa-Porto.

Passageiros dos Serviços de Longo Curso

Passageiros Alfa (2011)

Passageiros Intercidades (2011)

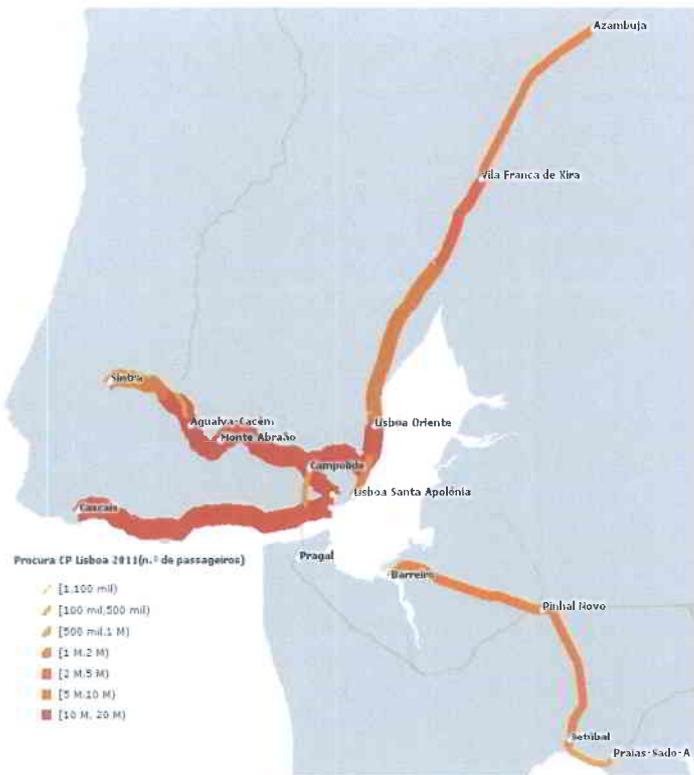


Nos serviços Intercidades, de novo a procura predominante verifica-se no eixo Lisboa-Porto. As ligações intercity Lisboa-Évora/Beja, Covilhã e Guarda, têm baixos índices de procura.

Ao nível dos suburbanos de Lisboa, verifica-se uma maior concentração de passageiros nas Linhas de Sintra e de Cascais, menor na ligação Azambuja-Lisboa por ter sobreposição de ofertas e uma fraca procura na Linha Barreiro-Setúbal.

*[Handwritten signatures and initials]*

## Passageiros Suburbano Lisboa (2011)



## Passageiros Suburbano Porto (2011)

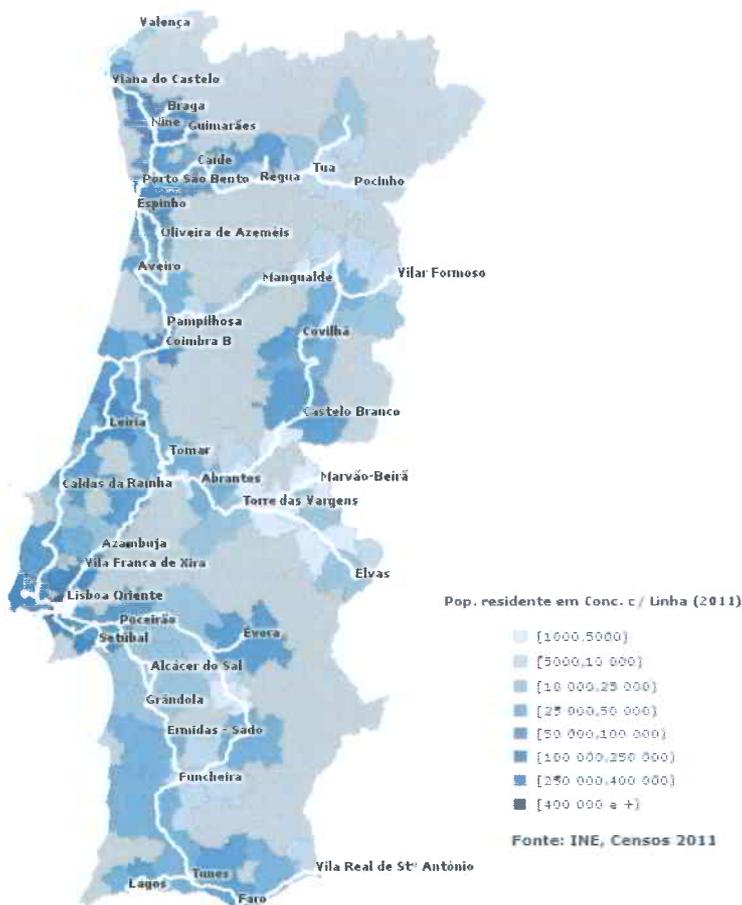


Na área suburbana do Porto a intensidade de procura é bem menor, numa maior extensão de rede.

O Serviço Regional apresenta uma distribuição de procura idêntica à do serviço Intercidades, evidenciando a vantagem de uma gestão conjunta destes serviços e objetivamente a fraca procura nas Linhas do Alentejo, Beira-Baixa, Beira-Alta, Vouga e Oeste a norte das Caldas da Rainha.



## População residente servida por comboio



## População servida por comboio (\*)

	2001 <sup>(1)</sup>	2011 <sup>(2)</sup>
Portugal	7.542	7.604

(\*) Total de População residente nos concelhos com infraestrutura ferroviária

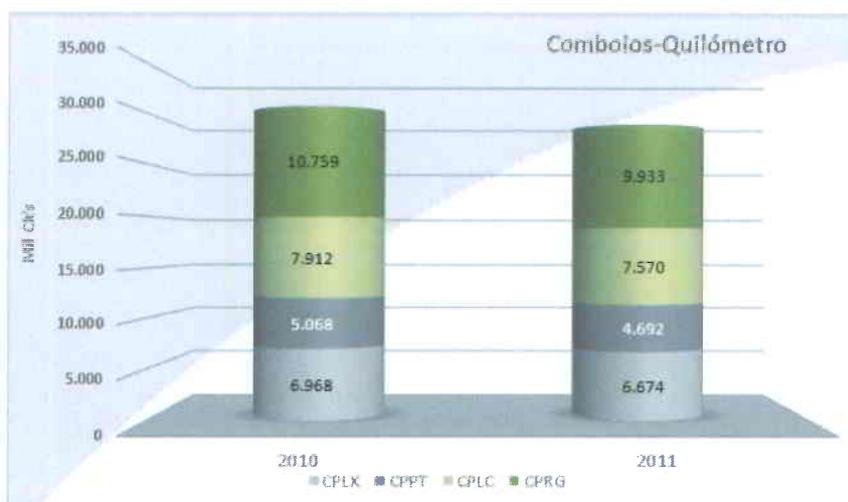
(1) INE, Censos 2001

(2) INE, Censos 2011, dados provisórios

Podemos concluir que, numa década, a população portuguesa praticamente não se alterou nas áreas servidas por caminho-de-ferro. Mas sabemos que nesta última década os meios de mobilidade individual e a preferência pelo seu uso cresceu reduzindo a procura potencial para o comboio.

Por força destas circunstâncias, suprimimos alguns serviços por não terem procura que justificasse este meio de transporte caro e vocacionado para grandes massas populacionais.

Apesar das supressões de serviços, em 2011 apenas registámos uma quebra de 6% em Comboios\*Quilómetro e de 7% em Lugares\*Quilómetro oferecidos.



Oferta	2010	2011	11/10	Estrutura (%)
milhares				
<b>Ck's (mil)</b>	<b>30.707</b>	<b>28.870</b>	<b>-6,0%</b>	
CP Lisboa	6.968	6.674	-4,2%	23,1%
CP Porto	5.068	4.692	-7,4%	16,3%
CP Longo Curso	7.912	7.570	-4,3%	26,2%
CP Regional	10.759	9.933	-7,7%	34,4%
<b>LKO'S (milhões)</b>	<b>14.199</b>	<b>13.198</b>	<b>-7,1%</b>	
CP Lisboa	6.825	6.297	-7,7%	47,7%
CP Porto	2.348	2.184	-7,0%	16,5%
CP Longo Curso	2.458	2.460	0,1%	18,6%
CP Regional	2.568	2.257	-12,1%	17,1%
<b>Taxa de Ocupação</b>	<b>28,1%</b>	<b>28,4%</b>	<b>1,3%</b>	
CP Lisboa	21,6%	21,7%	0,4%	
CP Porto	26,5%	29,1%	9,8%	
CP Longo Curso	55,1%	50,6%	-8,2%	
CP Regional	20,6%	22,2%	7,6%	

O gráfico seguinte contém o número de comboios oferecidos nas respectivas linhas sendo clara a sobreposição às zonas mais populosas e à procura anteriormente mencionadas.

### Número de comboios (2011)



A comparação da oferta com a procura evidencia baixas taxas de ocupação e necessidades de ajustamento adicionais.

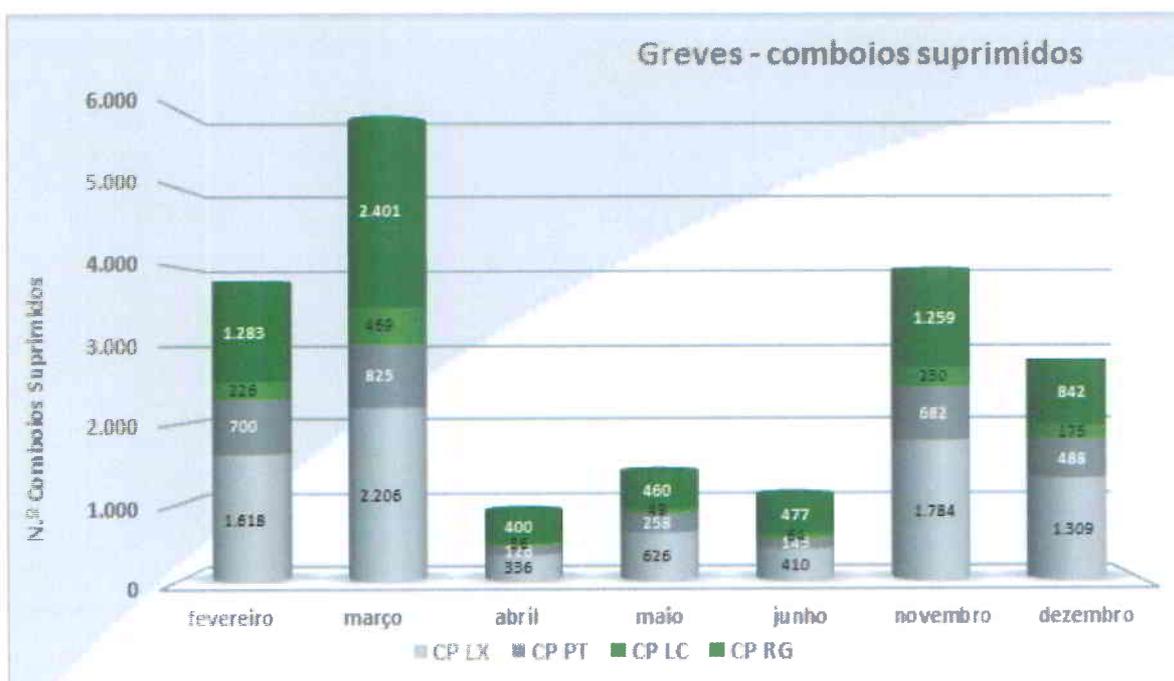
## Greves

Como anteriormente referido, 2011 foi muito penalizado pelas greves, que ocorreram maioritariamente nos meses de fevereiro, março, novembro e dezembro.

N.º de Dias	2011							Total 2010	Total 2011
	fevereiro	março	abril	maio	junho	novembro	dezembro		
Greves Totais	2	1	1	1	1	3	3	6	12
Greves Parciais	15	30	20	3	7	5	3	9	83

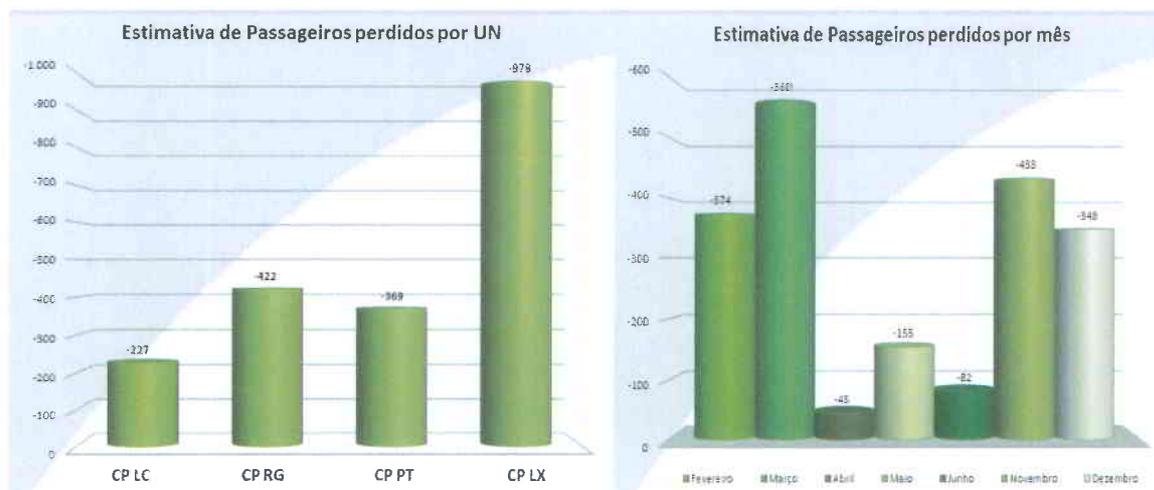
Foram suprimidos neste ano cerca de 20 mil comboios, sendo que o maior número de supressões ocorreu no serviço suburbano de Lisboa. As maiores taxas de supressão verificaram-se, contudo, nos serviços de longo curso e regional, conforme se pode observar de seguida.

	Comboios realizados	Comboios suprimidos	% supressão
CP LX	222 858	8 289	3,6%
CP PT	92 736	3 224	3,4%
CP RG	123 864	7 122	5,4%
CP LC	22 066	1 269	5,4%
TOTAL	461.524	19.904	4,1%



*Assinaturas manuscritas em azul.*

Estas greves tiveram um impacto direto muito significativo estimando-se a perda de cerca de 2 milhões de passageiros apenas por via de bilhetes não vendidos.



Para além do impacto direto há ainda a considerar, se bem que não mensurável, o efeito definitivo de perda de passageiros para outros modos de transporte alternativos.

Relativamente à receita, estima-se uma perda de cerca de 8 milhões de euros, sendo o valor mais significativo registado no serviço de longo curso.

### 3.3 QUALIDADE

É frequente associarmos o transporte em caminho-de-ferro a pontualidade, regularidade e segurança.

Com efeito, a CP mantém altos índices de **pontualidade diária**, correspondente à percentagem de comboios chegados ao destino com atrasos inferiores a 3 minutos, no caso dos suburbanos, e de 5 minutos nos restantes serviços. Isto apesar das enormes perturbações causadas por greves.

Comparativamente com o ano anterior verificou-se uma evolução positiva nos índices de pontualidade, com exceção da Linha de Cascais e do serviço Regional. Na Linha de Cascais devido a problemas relacionados com avarias de material. Não tendo sido possível, por constrangimentos financeiros, a renovação do material salvaguardou-se a segurança, prejudicando-se a pontualidade.

No serviço Regional a redução dos índices de pontualidade é devida sobretudo a restrições ao nível da infraestrutura que provocaram afrouxamentos, nomeadamente nas Linhas da Beira Baixa e Vouga.

<b>CP Lisboa</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Sintra/Azambuja	86,4%	89,3%	2,9 p.p.
Cascais	94,9%	94,2%	-0,7 p.p.
Sado	92,2%	92,1%	-0,1 p.p.

<b>CP Porto</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Aveiro	77,5%	83,7%	6,2 p.p.
Braga	86,8%	93,5%	6,7 p.p.
Caíde	88,3%	91,6%	3,3 p.p.
Guimarães	83,6%	93,5%	9,9 p.p.

<b>CP Regional</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
	87,9%	84,2%	-3,7 p.p.

<b>CP Longo Curso</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Alfa	67,4%	80,7%	13,3 p.p.
Intercidades	68,6%	73,5%	4,9 p.p.
Internacional	88,0%	94,7%	6,7 p.p.

Relativamente aos índices de **regularidade**, que correspondem à percentagem de comboios realizados em relação ao programado, a evolução face a 2010 foi negativa.

Esta redução dos índices de regularidade, face a 2010, prende-se com a ocorrência de greves e supressões de serviços não previstas e entretanto efetuadas.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

<b>CP Lisboa</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Sintra/Azambuja	98,5%	96,1%	-2,4 p.p.
Cascais	98,8%	96,5%	-2,3 p.p.
Sado	98,9%	97,7%	-1,3 p.p.

<b>CP Porto</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Aveiro	98,0%	96,0%	-2,0 p.p.
Braga	99,0%	97,5%	-1,5 p.p.
Caíde	99,0%	96,5%	-2,5 p.p.
Guimarães	98,0%	96,3%	-1,7 p.p.

<b>CP Regional</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
	98,6%	94,4%	-4,2 p.p.

<b>CP Longo Curso</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Δ</b>
Alfa	98,2%	90,9%	-7,3 p.p.
Intercidades	98,4%	95,3%	-3,1 p.p.
Internacional	97,7%	97,6%	-0,1 p.p.

A melhoria destes índices exige um trabalho conjunto da CP com o gestor da infraestrutura (REFER) e com a EMEF (Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário). Embora não tivesse sido promovido nenhum inquérito de avaliação da qualidade percebida dos nossos serviços, foi realizado um Estudo Europeu (EU 27) em 2011 que avalia a Satisfação dos Clientes e reflete a percepção qualitativa aos serviços ferroviários de médio e longo curso.

De uma forma global, a avaliação realizada à performance dos serviços ferroviários nacionais pelos portugueses foi bastante positiva. A percentagem de clientes muito satisfeitos e satisfeitos é superior aos valores médios europeus, em todos os parâmetros sujeitos a avaliação.

Destacaram-se pela positiva, os seguintes parâmetros que obtiveram para Portugal resultados superiores a 85% de clientes muito satisfeitos e satisfeitos:

- Conforto dos lugares (95%)
- Tempo de viagem/velocidade comercial (93%)
- Pontualidade/regularidade dos serviços (91%)
- Facilidade na aquisição de títulos de transporte (90%)
- Adequação da oferta de lugares/capacidade instalada (89%)



- Segurança de pessoas e bens a bordo dos comboios (88%)
- Informação de horários e sinalética das plataformas (86%)

São percecionados de forma menos positiva os seguintes indicadores:

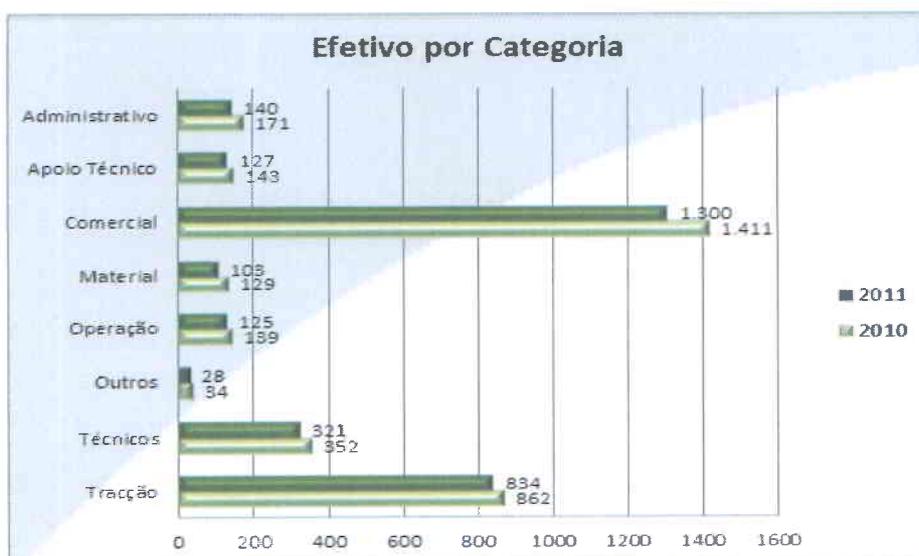
- Parqueamento nas estações (54%)
- Assistência e informação a pessoas idosas e de mobilidade reduzida (46%)
- Facilidade de apresentar reclamações (40%).

### 3.4 RECURSOS HUMANOS

#### Efetivo

Em 2011 e na sequência dos objetivos traçados, nomeadamente a melhoria dos processos de gestão internos com vista ao aumento da eficiência e da redução dos custos, procedemos ao reajustamento dos nossos recursos humanos às novas situações resultantes entre outras da supressão de serviços. Também ao nível das funções não operacionais se verificou uma significativa redução, reflexo da melhoria do desempenho e com impacto na redução dos custos operacionais.

O gráfico seguinte representa o efetivo por categoria e a sua variação 2010/2011.

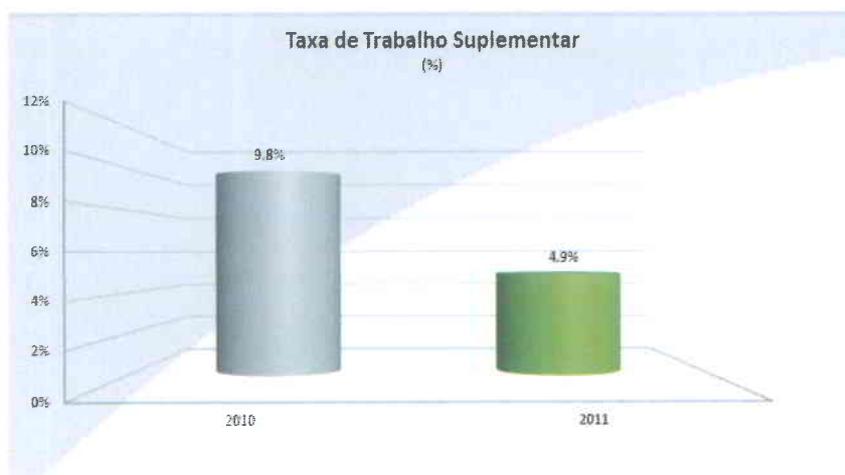


Assim o quadro de efetivos com vínculo contratual à CP no final de 2011, era composto por 2.978 trabalhadores, tendo-se alcançado uma redução de 263 colaboradores face a 2010, dos quais 200 através de revogação do contrato de trabalho por mútuo acordo. As reformas e a caducidade dos contratos a termo foram também dois motivos com relativa expressão nas saídas.

Saídas 2011	Total
Rescisões por mútuo acordo	200
Reformas	25
Fim contrato a termo	27
Outros motivos	14
<b>Total</b>	<b>266</b>

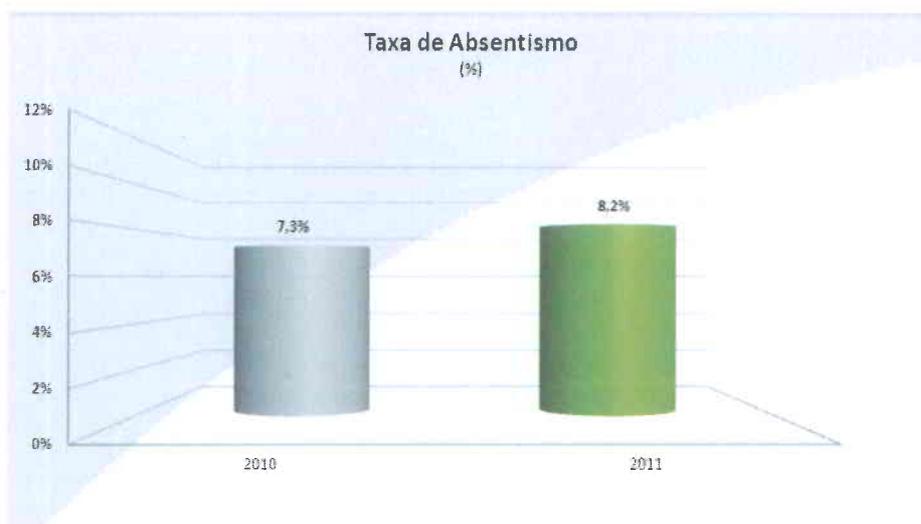
### Trabalho suplementar

O esforço desenvolvido em termos da organização interna do trabalho, em particular na gestão dos recursos humanos afetos á operação, permitiram uma redução do trabalho suplementar em 2011 para metade do ocorrido em 2010, correspondendo a uma taxa média de 4,9%, contra 9,8% em relação ao ano anterior, conforme o gráfico seguinte.



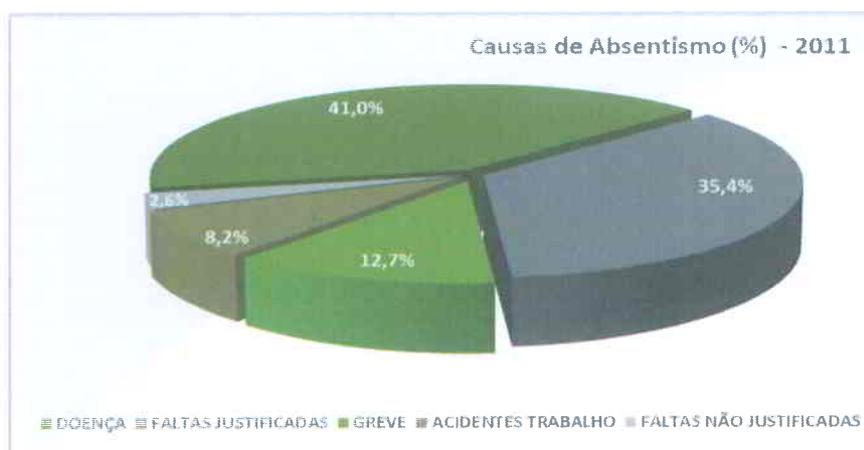
### Absentismo

Durante o ano de 2011 a taxa de absentismo global foi de 8,2%, registando um ligeiro acréscimo de 0,9 p.p., face a 2010 (7,30%)



O acréscimo verificado resulta fundamentalmente do aumento das Baixas por doença.

O impacto das greves ocorridas durante o ano de 2011 potenciou também a taxa de absentismo como se pode verificar no gráfico abaixo.



### Formação profissional

A CP investe na formação profissional contínua e adequada.

Assim, tendo por objetivo a manutenção/aumento das competências dos seus colaboradores, a empresa, realizou ao longo de 2011, 287 ações de formação envolvendo 1.709 formandos, num total de 28.927,5 horas de formação.

A formação ministrada abrangeu as áreas técnicas, de gestão e vertente comportamental, tendo a sua execução sido conduzida em grande parte, pela empresa nossa participada, Fernave, SA, por razões que se prendem essencialmente com a especificidade técnica da CP, sobretudo no domínio da operação ferroviária.

Formação	2011
Nº ações de formação	287
Nº formandos	1.709
Total de horas de formação	28927,5

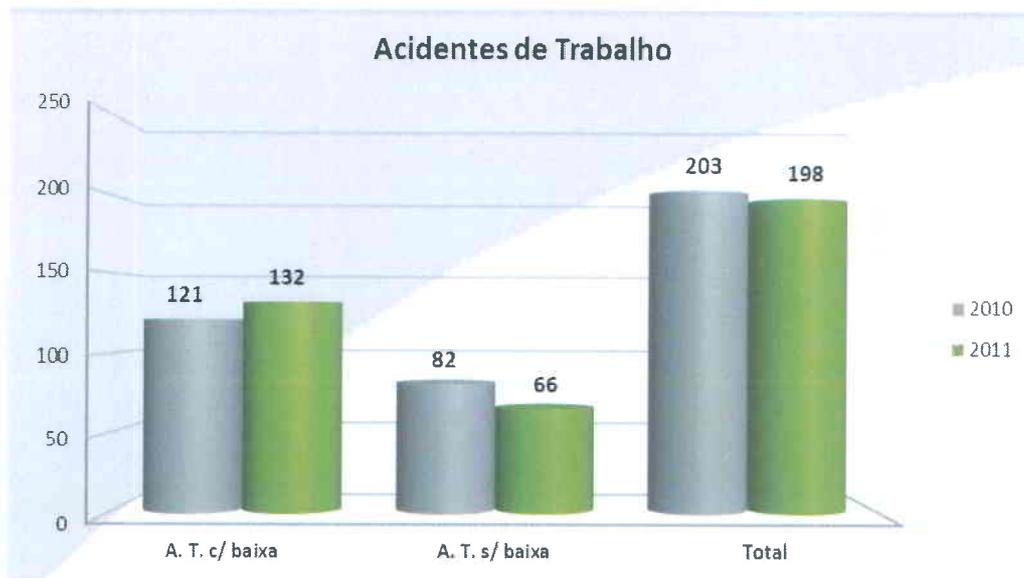
As horas de formação realizadas durante o ano de 2011 tiveram a seguinte distribuição por categorias profissionais:

Categorias profissionais	Horas de Formação 2011
Técnicos	4.593,5
Apoio Técnico e gestão	401,0
Administrativa	708,0
Comercial	8.410,0
Material	744,5
Operação de Transportes	634,0
Tracção	13.307,0
Outros	129,5

### Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho

Ao longo do ano de 2011, ocorreram 198 acidentes de trabalho (A.T.), menos 5 do que em 2010, apesar dos A.T. com dias de Baixa terem ultrapassado em 11 o número verificado no ano anterior, como se mostra no gráfico seguinte.

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

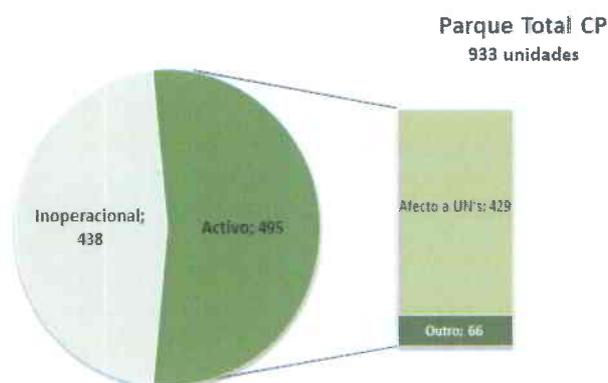


Foram realizadas as atividades inerentes à proteção da saúde e prevenção dos riscos profissionais, com vistorias planeadas aos locais de trabalho, para avaliação das respetivas condições e implementação das medidas necessárias à sua regularização.

Por último, foram ainda realizados durante o ano de 2011, através da nossa empresa participada Ecosaúde, SA, os exames periódicos e ocasionais e de retoma, no âmbito da Medicina do Trabalho.

### 3.5 FROTA

A CP dispõe de um vasto parque de material motor e rebocado constituído por 933 unidades. Destas, 495 no ativo e 438 inoperacionais disponíveis para venda, conforme detalhe do quadro abaixo.



MATERIAL CIRCULANTE	
<b>Activo</b>	<b>495</b>
Afecto a Unidades de Negócio:	
CP Lisboa	90
CP Porto	39
CP Longo Curso	230
CP Carga	70
<b>Outro</b>	<b>66</b>
<b>Inoperacional</b>	<b>438</b>
<b>Total</b>	<b>933</b>

*M. Soares*  
*L. Afonso*

O material no ativo está ao serviço nas Unidades de Negócio da CP. Igualmente são propriedade da CP as locomotivas utilizadas pela CP Carga, SA.

Ao longo do ano 2011 procedeu-se a uma redução do número de unidades devido a alterações ocorridas na oferta do serviço comercial e a abates de material inoperacional por obsolescência.

Em contrapartida, o parque ativo também incorporou 12 automotoras diesel alugadas à RENFE, parte de um total de 17 destinadas à substituição das automotoras já obsoletas que circulavam nas Linhas do Douro e do Algarve e que já não possuíam os requisitos necessários à prestação de um serviço de qualidade.

A manutenção do material circulante é assegurada pelas oficinas da EMEF, de acordo com as características e utilização desse material. Em duas séries de locomotivas eléctricas, a manutenção é prestada pelo SIMEF, ACE entre a EMEF e a SIEMENS.

### 3.6 INVESTIMENTOS

Face às restrições financeiras, os investimentos em 2011 limitaram-se ao estritamente necessário e em particular à manutenção das condições de segurança e fiabilidade do material circulante. O aluguer de automotoras a Espanha e a não renovação do material circulante da Linha de Cascais resultam da insuficiência financeira que referimos.

Os investimentos realizados em 2011 foram da ordem dos 17 milhões de euros, dos quais cerca de 70% dizem respeito a Material Circulante, 14% a Equipamento Comercial e 10% a Instalações Fixas.

Milhares de €	REAL 2011
Material Circulante	11.733
Instalações Fixas	1.698
Equip. Comerciais	2.367
Outros Investimentos	1.151
<b>Total de Investimentos</b>	<b>16.949</b>

Os projetos de material circulante que registaram os valores mais significativos foram:

Milhares de €	REAL 2011
Modernização de CPA's, com intervenções nos <i>bogies</i> de 2 unidades do serviço <i>Alfa Pendular</i>	2.325
Subst. de bancos de 3 UTE's 2240 + 2 UDD's 450	1.127
Reparações R2+R3 em automotoras ao serviço nas linhas de Sintra, Azambuja e Oeste, em carruagens do serviço IC e locomotivas ao serviço da CP carga	6.199

Nos Equipamentos Comerciais, o projeto "*Controlo de Acessos na CP LX – 2.ª fase*", corresponde a 94% da verba deste programa de investimentos. Este projeto consiste na instalação de *gates* de acesso em 12 estações nas Linhas de Cascais e Sintra.

No que respeita a Instalações Fixas, os principais investimentos foram o "*Reordenamento geral da área de Sta. Apolónia*" e o adiantamento para aquisição de imóveis pertencentes à FERNAVE.

Em alguns investimentos tivemos financiamento parcial do PIDDAC e FEDER, como se identifica no quadro seguinte. O investimento remanescente foi financiado por recurso a endividamento.

Co-Financiamento (mil €)	Recebido
PIDDAC	1.925
Controlo de Acessos - 2.ª fase	1.575
Alterar Velocidade Máxima de 45 Carr. Mod.	88
Subst. Caixa Transmissão Rodados UDD's 450	219
Sistema de Escalas e Gestão de Pessoal	44
FEDER	129
Projecto START	71
Mod. de 57 Carruagens CORAIL	57
<b>TOTAL</b>	<b>2.054</b>
Endividamento	14.895

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

### 3.7 PARTICIPADAS

A CP é uma empresa pública detida a 100% pelo Estado e que por sua vez controla empresas na esfera dos fornecimentos no sector e detém participações minoritárias casuísticas.

O Conselho de Administração traçou uma estratégia de grupo sustentável o que significa estruturar as participações de controlo, desenvolver uma cultura de eficiência e valor acrescentado focada no respetivo *core business* com o objetivo de alcançar um EBITDA positivo em 2012.

No exercício de 2011, foram desenvolvidos esforços de reequilíbrio das sociedades em que se detém o controlo. Nesse contexto, e por não ter sustentabilidade, foi tomada a decisão de liquidar a Fergráfica. Na sequência desta decisão foi desencadeado o processo de cessação de todos os contratos de trabalho existentes à data no total de 26, o que veio efetivamente a concretizar-se no prazo fixado para o *terminus* da laboração, tendo sido também proporcionado a todos os trabalhadores que o desejaram um programa de *outplacement*.

De referir que este processo de liquidação não foi ainda encerrado dada a existência de passivo da sociedade.

Das empresas controladas a 100% merecem relevo a CP Carga, a EMEF, a FERNAVE e a ECOSAÚDE.

Sem prejuízo de no relatório e contas consolidado apreciarmos com maior detalhe as atividades das empresas Participadas, apresentamos desde já algumas informações.

Empresa participada	Capital social			Volume de negócios	
	Montante em euros	Participação da CP	Participação da FERNAVE	no Grupo CP	fora do Grupo CP
CP CARGA - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A.	5.000.000	100 %		3.364.806	55.607.649
EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.	8.100.000	100 %		67.480.230	8.558.285
FERNAVE — Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultoria em Transportes e Portos, S.A.	50.000	70 %		605.017	689.725
ECOSAÚDE – Educação, Investigação e Consultoria em Trabalho, Saúde e Ambiente, S.A.	50.000		100 %	1.150.929	1.159.283

A **CP Carga** é uma operadora de transporte de mercadorias, que opera com locomotivas CP e vagões de propriedade própria.

Nos termos do PET – Plano Estratégico dos Transportes, aprovado conforme Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011 de 13 de outubro, a privatização da CP Carga realizar-se-á

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

durante o ano de 2012, atribuindo prioridade à entrada de um parceiro estratégico que viabilize economicamente a empresa, num ambiente concorrencial, e que potencie o seu âmbito de atuação no contexto nacional, ibérico e europeu.

Volume de negócios (€)	58.972.455
Resultado Operacional (€)	-26.939.806
Resultado Líquido (€)	-30.431.024
Toneladas transportadas	9.143.269

**A EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A.**, constituída em 1992, tem um vasto objeto nos domínios da engenharia ferroviária.

No exercício de 2011, continuou a construção de vagões para a CP Carga, prosseguiu a manutenção de todos os comboios da CP e do metro do Porto.

Em parceria com a Siemens tem em funcionamento um ACE para a reparação de 47 locomotivas eléctricas.

Volume de negócios (€)	76.038.514
Resultado Operacional (€)	244.293
Resultado Líquido (€)	-1.341.031

**A FERNAVE — Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultoria em Transportes e Portos, S.A.**, é uma empresa estratégica para a CP nos domínios da formação profissional, psicologia e recrutamento.

Tem desenvolvido a sua atividade, quer no sector ferroviário quer rodoviário, no País e em África, nos países de expressão portuguesa.

FERNAVE — Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultoria em Transportes e Portos, S.A.	
Volume de negócios (€)	1.294.742
Resultado Operacional (€)	-1.320.388
Resultado Líquido (€)	-1.629.501

**A ECOSAÚDE – Educação, Investigação e Consultoria em Trabalho, Saúde e Ambiente, S.A.**, presta serviços de cuidados de saúde nas empresas do grupo e no mercado,

Volume de negócios (€)	2.310.212
Resultado Operacional (€)	-23.546
Resultado Líquido (€)	-88.474

*Handwritten signature and initials in blue ink.*

As restantes empresas sobre as quais a CP exerce controlo constam do quadro que a seguir se apresenta:

Designação Empresa participada	Participação Direta CP	% Controlo	Observações	
SIMEF, A.C.E.		51%	Participação EMEF (51%)	
EMEF INTERNACIONAL	5%	100%	Participação EMEF (95%)	
FERGRÁFICA, SA	Artes gráficas	100%	100%	Em liquidação
SAROS, SA	Sociedade de Mediação de Seguros	100%	100%	
TIP, ACE	Transportes Intermodais do Porto	33,33%	33,33%	
OTLIS, ACE	Operadores de Transportes da Região de Lisboa	14,28%	14,28%	
MLM, SA	Metropolitano Ligeiro de Mirandela	10%	10%	
METRO DO PORTO, SA		3,33%	3,33%	
METRO-MONDEGO, SA		2,50%	2,50%	
APOR	Agência para a Modernização do Porto	0,47%	0,47%	
TRANSCOM, SARL	Sociedade de Formação, Consultoria e Auditoria em Transportes e Comunicações		15,40%	Participação Fernave (22%)
ICF	Intercontainer - Interfrigo	2,09%	2,09%	
EUROFIMA	Société Européenne pour le Financement de Matériel Ferroviaire	2%	2%	
BCC	Bureau Central de Clearing	1,54%	1,54%	

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

### 3.8 ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

As demonstrações financeiras são apresentadas adiante de acordo com as normas contabilísticas em vigor. Para efeitos de análise de gestão construímos o quadro seguinte que ilustra, de forma mais adequada o desempenho da empresa.

(Unidade: mil €)

RENDIMENTOS E GASTOS	PERÍODOS		Variação 2011/2010	
	REAL 31-12-2011	REAL 31-12-2010 (valores reexpressos)	Valor	%
Vendas e serviços prestados	238.256	238.503	-247	-0,1%
Subsídios à exploração	36.761	34.761	2.000	5,8%
Outros rendimentos e ganhos	35.563	35.342	222	0,6%
	310.580	308.605	1.975	0,6%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-11.441	-11.400	-40	-0,4%
Fornecimentos e serviços externos	-165.269	-165.727	2.458	1,5%
Gastos com o pessoal (s/ indemnizações)	-92.623	-112.955	20.332	18,0%
Outros gastos e perdas	-3.880	-5.165	1.285	24,9%
	-271.213	-285.247	24.034	8,1%
<b>Resultado operacional (antes de Rescisões, justo valor, depreciações, gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>39.367</b>	<b>13.359</b>	<b>26.009</b>	<b>194,7%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-84.761	-87.300	2.539	2,9%
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	-967	-4.101	3.134	76,4%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>-46.360</b>	<b>-78.042</b>	<b>31.682</b>	<b>-40,6%</b>
Indemnizações por Mútuo Acordo	-15.450	-9.297	-6.153	-66,2%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos depois de Rescisões)</b>	<b>-61.810</b>	<b>-87.339</b>	<b>25.529</b>	<b>29,2%</b>

Os rendimentos cresceram ligeiramente, 0,6%, devido, por um lado, aos aumentos de preços de cerca de 5% em janeiro e de 15% em agosto e por outro lado devido a uma quebra de procura.

Nos serviços de transporte de passageiros ocorreu uma migração de bilhetes para passes e assinaturas, sobretudo nos serviços suburbanos. Nas ligações internacionais ocorreu uma quebra significativa de procura e de rendimentos.

Ao nível da despesa é de realçar a forte redução dos gastos com pessoal em resultado da redução de efetivos, dos cortes salariais decretados pela lei do Orçamento de Estado 2011 e também do trabalho extraordinário. Na despesa com Fornecimentos e Serviços Externos a redução global não atingiu as metas indicadas pelo Governo por ter havido recurso a aluguer de material circulante para realizar alguns serviços e também pelo aumento dos custos energéticos provocado pelo aumento de preços. Na manutenção do material circulante iniciou-se a manutenção de

locomotivas das séries LE5600 e LE4700 pelo ACE EMEF/SIEMENS. A despesa com aluguer de material circulante inclui os comboios Sudexpresso e o Lusitânia alugados à RENFE e as automotoras UDD592 igualmente alugadas à RENFE que operam nas linhas não electrificadas, nos serviços regionais.

Vários contratos de prestação de serviços foram renegociados tendo sido conseguidas reduções da ordem dos 10%.

Globalmente, a despesa operacional reduziu-se 8,1%. Deste modo, as operações correntes geraram um excedente significativamente melhor do que o ano passado, passando de cerca de 13 milhões em 2010 para cerca de 39 milhões em 2011.

Apesar desta significativa melhoria, o resultado operacional, após rescisões, ainda é negativo, embora tenha melhorado em 29,2% face ao ano anterior. O elevado valor de amortizações poderá vir a ser substancialmente reduzido se for possível a desmobilização de ativos não necessários à operação.

Mas se a operação apresenta resultados positivos já o mesmo não acontece ao nível dos resultados líquidos, fortemente influenciados por medidas reestruturantes e sobretudo pelos custos financeiros associados à dívida.

(Unidade: mi €)

RENDIMENTOS E GASTOS	PERIODOS		Variação 2011/2010	
	REAL 31-12-2011	REAL 31-12-2010 (valores reexpressos)	Valor	%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos depois de Rescisões)</b>	-61.810	-87.339	25.529	29,2%
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreend conjuntos	-1.470	-28.611	27.141	94,9%
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-2.654	-2.573	-80	-3,1%
Provisões (aumentos/reduções)	-31.737	12.112	-43.849	-362,0%
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-2.258	1.648	-3.906	-237,1%
Aumento/Reduções de Justo Valor	-12.608	56.026	-68.635	-122,5%
Juros e rendimentos similares obtidos	11.891	13.242	-1.351	-10,2%
Juros e gastos similares suportados	-188.063	-165.877	-22.187	-13,4%
	-226.899	-114.034	-112.865	-99,0%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-288.709</b>	<b>-201.373</b>	<b>-87.337</b>	<b>-43,4%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-337	-268	-69	-25,7%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-289.047</b>	<b>-201.641</b>	<b>-87.406</b>	<b>-43,3%</b>

O Resultado Líquido apresenta um agravamento face a 2010 de cerca de 87 milhões de euros, em resultado de juros mais elevados (cerca de 24 milhões de euros), alteração no justo valor dos

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

derivados (variação de 69 milhões de euros) e ainda acréscimo de provisões decorrente da contabilização em 2010 da reversão de provisão para IRC (cerca de 26 milhões de euros), por ter sido afastada qualquer imputação de responsabilidade à CP decorrente de processo judicial em curso.

No que se refere às Participadas verificou-se uma melhoria face a 2010 de cerca de 6 milhões de euros.

### EVOLUÇÃO DAS PRINCIPAIS RUBRICAS DO BALANÇO

(Unidade: mi €)

RUBRICAS	PERIODOS		Variação €	Variação %
	31-12-2011	31-12-2010 (Reexpresso)	Dez2011/ Dez2010	Dez2011/ Dez2010
<b>ATIVO</b>				
Ativo não corrente	969.412	1.052.087	-82.675	-8%
Ativo corrente	183.305	173.076	10.229	6%
<b>Total do ativo</b>	<b>1.152.717</b>	<b>1.225.163</b>	<b>-72.446</b>	<b>-6%</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>				
Capital próprio				
Resultado líquido do período	-289.047	-201.641	-87.406	43%
<b>Total do capital próprio</b>	<b>-2.759.276</b>	<b>-2.457.848</b>	<b>-301.428</b>	<b>12%</b>
<b>PASSIVO</b>				
Passivo não corrente	2.472.638	2.996.697	-524.059	-17%
Passivo corrente	1.439.356	686.315	753.041	110%
<b>Total do passivo</b>	<b>3.911.994</b>	<b>3.683.012</b>	<b>228.982</b>	<b>6%</b>
<b>Total do capital próprio + passivo</b>	<b>1.152.717</b>	<b>1.225.163</b>	<b>-72.446</b>	<b>-6%</b>

O Ativo da empresa apresenta uma diminuição de 72.446 milhares de euros (-6%) que resulta essencialmente da depreciação dos ativos fixos tangíveis, apenas parcialmente compensada pelo investimento realizado.

Ao nível do Ativo destacam-se ainda em 2011 os seguintes impactos:

- Transferência de ativo fixo tangível para ativo não corrente detido para venda, de 12. 664 milhares de euros, distribuídos entre terrenos, edifícios e material circulante não afeto à

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

atividade operacional, em resultado do compromisso e empenho da gestão em alienar os ativos que não são necessários à atividade.

- Realização de investimento em ativos fixos tangíveis no montante de 16.949 milhares de euros relacionado essencialmente com intervenções efetuadas em material circulante, grandes reparações R2 e R3 e outras modificações, bem como a aquisição de equipamento no âmbito do projeto Bihética Sem Contacto.
- Aumento da rubrica de Clientes e de Outras Contas a Receber em 4.889 milhares de euros (incluindo o efeito do reconhecimento das imparidades). A dívida bruta dos principais clientes e outros devedores totaliza 100.158 milhares de euros, representando a dívida do Ministério da Defesa Nacional e da CP Carga mais de 80% do total, conforme segue:

(Unidade: mi €)

Principais Dívidas a Receber (Clientes e Outros Devedores)	Dez-11	Dez-10	Var. Dez 10 > Dez 11
MINIST. DEFESA NACIONAL	36.215	33.757	2.458
CP CARGA-LOGÍSTICA E TRANSPORTES FERROVIÁRIOS DE MERCADORIAS	41.719	27.236	14.483
RENFE	368	7.925	-7.557
MINIST.PLANIF.FEDERAL, INVERSION PÚBLICA, SERV. GOB.NAC. ARG	4.869	4.869	
REDE FERROVIARIA NACIONAL-REFER,EPE DIR.ECONOMIA FINANÇAS-CE	3.585	3.776	-191
SEC.GERAL DO MIN.OBRAS PÚBL. TRANSP. E COMUNICAÇÕES	2.686	2.743	-57
REFER	684	1.902	-1.218
METRO DO MONDEGO, SA	234	1.648	-1.414
METROPOLITANO LIGEIRO MIRANDELA SA	987	1.019	-32
TIP - TRANSPORTES INTERMODAIS PORTO	610	646	-36
CP COM-EXPLOR ESP COMER DA CP SA	0	578	-578
EMEF-EMP. MANUT. EQUIP. FERROV. SA	476	485	-10
COMPANHIA CARRIS FERRO LISBOA	198	341	-144
DIR-GERAL ADMINISTRAÇÃO DA JUSTIÇA	93	330	-237
POLÍCIA SEGURANÇA PÚBLICA	464	241	223
IMTT-INST.MOB. TRANSP. TERRESTRES,IP	518	198	320
Sub-total	93.703	87.693	6.010
OUTROS DEVEDORES	6.455	6.059	396
Total	100.158	93.752	6.406
Sub-total / Total	93,56%	93,54%	

## PASSIVO

O Passivo da empresa apresenta em 2011 um incremento de 228.982 milhares de euros para o qual contribuem essencialmente as seguintes rubricas:

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

- Aumento dos financiamentos obtidos, registados no passivo corrente e não corrente, no valor de 197.944 milhares de euros basicamente para pagamento de juros.
- Reforço da Provisão para Investimentos Financeiros em 31.874 milhares de euros face a dezembro 2010, evidenciando a responsabilidade acrescida nas contas da CP por impacto dos prejuízos acumulados das empresas participadas com capital próprio negativo.
- Aumento das dívidas a Fornecedores (+32.687 milhares de euros) devido essencialmente ao acréscimo do saldo da dívida da REFER (+31.780 milhares de euros).

## TESOURARIA

A Tesouraria da empresa é profundamente condicionada pelo serviço da dívida.

No decurso de 2011 a CP foi alvo de várias descidas na notação de *rating*, associadas a idênticas descidas da República. O País assinou um acordo de ajuda externa que não considerou nenhum financiamento específico para as empresas públicas em que a CP se inclui. Em face da ausência de “*rating*”, os financiadores externos fecharam as suas ofertas de financiamento e exigiram o pagamento das operações que se iam vencendo. Vimo-nos assim impossibilitados de renovar financiamentos no mercado externo tendo conseguido pagar todos os compromissos no vencimento com o apoio da banca nacional em articulação direta com o Tesouro.

Apesar de todas as dificuldades, o crescimento do endividamento restringiu-se ao financiamento de juros e rescisões de contratos de trabalho tendo a operação libertado os meios necessários ao funcionamento corrente e investimentos no material circulante.

Descrição	Previsto	Realizado	Desvio
Cash Flow Operacional	4.769	41.828	37.059
Cash Flow de Investimentos	-14.478	-14.520	-42
Cash out c/ Rescisões	-26.000	-14.028	11.972
Cash out de Apoio a Participadas	-20.000	-1.997	18.003
Cash out de Juros e outros custos Financeiros	-180.030	-167.848	12.182
Varição Saldo de Tesouraria	0	32.619	32.619
<b>Necessidades Financeiras = Varição do Endividamento</b>	<b>245.277</b>	<b>197.945</b>	<b>-47.332</b>
Dívida Inicial		3.324.449	
Dívida Final		3.522.394	
Varição absoluta		197.945	
Varição em %		5,95%	

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*