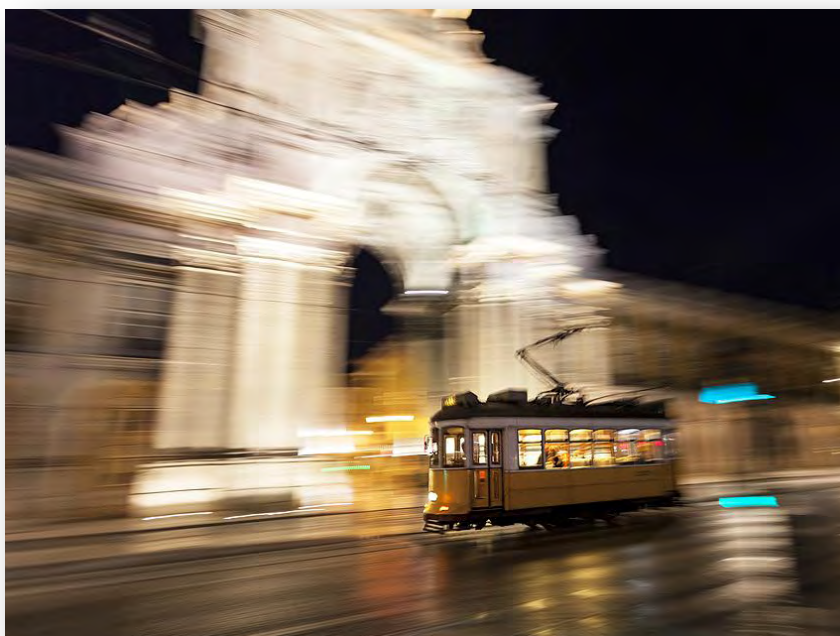




Auditoria ao desempenho de empresas públicas

CARRIS







Auditoria ao desempenho de empresas públicas

CARRIS

Maio 2013



Ficha Técnica

EQUIPA AUDITORIA

João Rodrigues
Maria José Brochado

COORDENAÇÃO GERAL

Gabriela Ramos
(Auditora Coordenadora do DA IX)

António Garcia
(Auditor Chefe do DA IX)

CONCEPÇÃO, ARRANJO GRÁFICO E TRATAMENTO DE TEXTO

Ana Salina

*Este Relatório de Auditoria está
disponível no sítio do Tribunal de Contas
www.tcontas.pt*

*Para mais informações sobre o Tribunal
de Contas contacte:*

TRIBUNAL DE CONTAS
*Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA*

*Tel: 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt*





COMPOSIÇÃO DA 2.ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU ESTE RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro José Manuel Monteiro da Silva

Adjuntos:

Conselheiro José Luís Pinto de Almeida

Conselheiro Eurico Manuel Ferreira Pereira Lopes

ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I Sumário Executivo

II Corpo do Relatório

III Vista ao Ministério Público, Decisão, Destinatários, Publicidade e Emolumentos

IV Anexos







ÍNDICE

I	SUMÁRIO EXECUTIVO	5
1.	INTRODUÇÃO	5
1.1.	Natureza e âmbito	6
1.2.	Objetivos	6
1.3.	Metodologia	6
2.	EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO	6
3.	CONCLUSÕES	7
4.	RECOMENDAÇÕES	10
II	CORPO DO RELATÓRIO	11
5.	ENQUADRAMENTO E CARATERIZAÇÃO DA EMPRESA	11
6.	ATIVIDADE DESENVOLVIDA	12
7.	ORIENTAÇÕES E OBJETIVOS DE GESTÃO	14
7.1.	Contrato de gestão	14
7.2.	Atingimento dos objetivos do contrato de gestão	16
7.3.	Qualidade do serviço	17
7.4.	Avaliação por parte do Conselho Fiscal da empresa	20
7.5.	Avaliação por parte do acionista	20
8.	MEDIDAS DE CONTROLO E RACIONALIZAÇÃO DE CUSTOS (2008-2010)	21
9.	MEDIDAS DE CONTROLO E RACIONALIZAÇÃO DE CUSTOS PEC 2010-2013	27
10.	REMUNERAÇÕES DOS GESTORES PÚBLICOS	30
11.	APOIOS PÚBLICOS	34
12.	DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO DA EMPRESA	35
13.	SITUAÇÃO PATRIMONIAL DA EMPRESA	37
14.	CONTRATUALIZAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO E REEQUILÍBRIO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA EMPRESA	38
15.	GOVERNO DAS SOCIEDADES	40
III	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, DECISÃO, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	47
16.	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO	47
17.	DECISÃO	47
18.	DESTINATÁRIOS	48



19.	PUBLICIDADE.....	48
20.	EMOLUMENTOS.....	48

IV	ANEXOS.....	51
----	-------------	----



ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – GASTOS COM O PESSOAL	22
GRÁFICO 2 – FLUXOS FINANCEIROS DOS SWAPS CONTRATADOS	27



ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1 – OFERTA DE SERVIÇO	12
QUADRO 2 – PROCURA DE SERVIÇO	13
QUADRO 3 – EVOLUÇÃO DE RECEITAS E RESULTADOS.....	14
QUADRO 4 – OBJETIVOS DE GESTÃO PARA O TRIÉNIO 2009 - 2011.....	15
QUADRO 5 – GRELHA DE AVALIAÇÃO PARA ATRIBUIÇÃO DA COMPONENTE VARIÁVEL DE REMUNERAÇÃO.....	16
QUADRO 6 – CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE GESTÃO PARA OS ANOS DE 2009 A 2011	16
QUADRO 7 – OBJETIVOS DE GESTÃO – QUALIDADE DE OFERTA - PARA O TRIÉNIO 2009 - 2011	19
QUADRO 8 – CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE QUALIDADE DE OFERTA PARA OS ANOS DE 2009 2010 E 2011.....	19
QUADRO 9 – REMUNERAÇÕES DO PESSOAL	23
QUADRO 10 - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS.....	25
QUADRO 11 - LIMITE MÁXIMO DE CRESCIMENTO DO ENDIVIDAMENTO	29
QUADRO 12 – REMUNERAÇÕES DOS ORGÃOS DE GESTÃO EM 2009, 2010 E 2011.....	33
QUADRO 13 – VEÍCULOS AUTOMÓVEIS AO DISPOR DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	33
QUADRO 14 – REDUÇÃO REMUNERATÓRIA	34
QUADRO 15 – ESFORÇO FINANCEIRO DO ESTADO	35
QUADRO 16 – ENCARGOS FINANCEIROS	37
QUADRO 17 – TAXAS E CUSTOS DE FINANCIAMENTO.....	37
QUADRO 18 – COMPOSIÇÃO MESA DA A.G. ATÉ 23-03-2009	41
QUADRO 19 – COMPOSIÇÃO AG APÓS 24-03-2009.....	41
QUADRO 20 – COMPOSIÇÃO CA ATÉ 23-03-2009	41
QUADRO 21 – COMPOSIÇÃO CA APÓS 23-03-2009.....	41
QUADRO 22 – COMPOSIÇÃO CF	42
QUADRO 23 – PELOUROS ATRIBUÍDOS AOS MEMBROS DO CA	42
QUADRO 24 – ACUMULAÇÃO DE FUNÇÕES DOS MEMBROS DO CA	43
QUADRO 25 – CUMPRIMENTO DO DESPACHO Nº 101/09	44
QUADRO 26 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO SITE DO SEE	46
QUADRO 27 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO SITE DA EMPRESA.....	46
QUADRO 28 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO RELATÓRIO DE GESTÃO DA EMPRESA.....	47





GLOSSÁRIO DE TERMINOLOGIA INGLESA

All-in-cost	Diminutivo de “all-included” – referindo-se a todos os custos incluídos, que são a expressão dos juros pagos ou recebidos pelo total dos custos de determinada transação. Estes custos podem incluir o “spread”, comissão, juros ou quaisquer outros encargos resultantes da transação.
Covenants	A promessa, num contrato de financiamento, através de uma cláusula contratual ou qualquer outro acordo de dívida formal, acerca da realização de determinadas atividades, como a especificação de limites ao endividamento que o devedor deve cumprir. São postas em prática pelos credores para se protegerem de mutuários com risco de incumprimento.
EBITDA	EBITDA é a sigla em inglês para “Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization”. Literalmente, em português, seria “Resultados Antes de Juros, Impostos, Depreciação e Amortizações”.
EBITDAR	EBITDAR é a sigla em inglês para “Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation Amortization and Rent”. Literalmente, em português, seria “Resultados Antes de Juros, Impostos, Depreciação, Amortizações e Rendas”.
Net cost contract with investments	Neste tipo de contrato, é chamada uma entidade fora da Administração Pública, com o objetivo de fornecer ou melhorar um conjunto de bens e/ou prestar um serviço de acordo com parâmetros definidos. Deste modo, o operador deve fornecer todos os recursos de inventário necessários ao fornecimento dos bens e/ou serviços, sejam eles obtidos internamente ou via financiamento externo. O operador ficará, também, com as receitas e absorverá os riscos (total ou parcialmente) de tráfego ou de construção - <i>Guide to contracts and contracting in public transport, Collin Buchanan and partners</i> .
Mark-to-market	Fazer o <i>Mark-to-market (MTM)</i> consiste em avaliar um ativo/posição ao seu valor de mercado, tal como expresso pela sua cotação mais recente. A ideia é que cada posição seja avaliada por um valor que corresponda ao que se pensa seria possível realizar se quiséssemos liquidar essa posição no mercado.
Outsourcing	Forma de acrescentar valor a um negócio convertendo um centro de custos interno num serviço externo através da subcontratação.
Roace	ROACE é a sigla em inglês para “Return on Average Capital Employed”. Em Português pode ser representado como o quociente entre os “Resultados Operacionais Antes de Impostos” e o “Capital Médio Empregue” durante o ano.
Spread	O <i>spread</i> bancário é um valor percentual que os bancos aplicam a uma taxa de referência e que pode ser considerado como a margem de lucro do banco.
Swap de taxa de juro	Acordo entre duas partes de troca de pagamentos de taxa de juro durante um determinado período de tempo. Através do <i>swap</i> um agente económico compromete-se a pagar a outro o produto de uma taxa de juro fixa sobre um capital notional, em contrapartida do recebimento do produto de uma taxa de juro variável sobre o mesmo capital notional. Este acordo destina-se, por isso, a transformar uma posição em taxa de juro fixa numa posição em taxa de juro variável (ou vice-versa) - Glossário de Termos Relativos a Instrumentos Financeiros - CMVM





SIGLAS

AG	Assembleia-Geral
AMTL	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa
APCER	Associação Portuguesa de Certificação
CA	Conselho de Administração
CF	Conselho Fiscal
CP	Capital Próprio
CSC	Código das Sociedades Comerciais
DGTF	Direcção-Geral do Tesouro e Finanças
EBITDA	<i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i>
EBITDAR	<i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and Rent</i>
EGP	Estatuto do Gestor Público
EPE	Entidade Pública Empresarial
EPNF	Empresa Pública Não Financeira
IASB	<i>International Accounting Standards Board</i>
IC	Indemnização Compensatória
IGCP	Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública - IGCP, E.P.E.,
IGF	Inspeção-Geral de Finanças
IGRF	Instrumentos de Gestão de Risco Financeiro
NCCI	<i>Net cost contract with investment</i>
OHSAS	<i>Occupational Health and Safety Assessment Services</i>
PAEF	<i>Programa de Assistência Económica e Financeira</i>
PBG	Princípios de Bom Governo
PEC	Plano de Estabilidade e Crescimento
PET	Plano Estratégico dos Transportes
PMP	Prazo Médio de Pagamentos
S.P.	Serviço Público
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
RJSEE	Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado
ROACE	<i>Return on Average Capital Employed</i>
SEE	Setor Empresarial do Estado
VEÍCULO HORA	Medida de tráfego obtida multiplicando o número de veículos numa dada rede de transporte, pela duração média das suas viagens, medida em horas
VEÍCULO KM	Medida de tráfego obtida multiplicando o número de veículos numa dada rede de transporte, pelo valor médio das suas viagens, medida em quilómetros





I SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO

1. Os transportes públicos urbanos assumem uma elevada importância como modo de assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social. Assim, este serviço público apresenta um conjunto de vantagens¹ que deve ser levado em consideração quando se analisa o seu desempenho, nomeadamente:
 - i) ser um modo de transporte motorizado seguro, cómodo e com menor custo unitário;
 - ii) contribuir para a democratização da mobilidade;
 - iii) ser um meio de transporte com menor impacto no congestionamento, poluição, consumo de energia, sinistralidade, contribuindo para a humanização do espaço urbano e para o ganho de eficiência económica das cidades;
 - iv) diminuir a necessidade de investimento para ampliação do sistema de infraestruturas rodoviário, estacionamento e utilização de sistemas de controlo de tráfego;
 - v) proporcionar uma ocupação mais racional (eficiente e humana) do solo nas cidades.
2. Dada a sua importância, o serviço público de transportes urbanos de superfície em Lisboa foi concessionado em regime de exclusividade à sociedade Carris de Ferro de Lisboa, S.A., empresa de capitais integralmente públicos.
3. Considerando os objetivos de contenção de custos impostos às empresas do SEE, no quadro da intervenção internacional sob a forma de um pacote de ajuda financeira, importa avaliar o cumprimento destes objetivos por parte das respetivas empresas.
4. A Carris não foi uma das empresas que entraram no perímetro de consolidação das contas do Estado. Porém, em função da fusão com a empresa Metro de Lisboa passará a entrar, contribuindo diretamente para a realização dos objetivos de redução do défice negociados no memorando de entendimento sobre as condicionalidades de política económica.
5. Pelo exposto, o Tribunal considerou pertinente a inclusão desta empresa pública no âmbito de uma auditoria temática que se propôs realizar, com vista à apreciação do desempenho de um conjunto de empresas públicas como entidades que devem realizar a sua missão ao serviço do interesse público, utilizando de forma eficaz e eficiente os recursos financeiros públicos que lhes são afetos.

¹ Ferraz, A.C.P. & Torres, I.G.E. (2004). Transporte Público Urbano. Editora RiMa, São Carlos, Brasil (2ª edição, 428 p.). ISBN: 85-86552-88-7



1.1. Natureza e âmbito

6. Assim, o presente relatório traduz os resultados de uma auditoria temática, de natureza operacional, realizada à Carris S.A., que está incluída nos seus Planos de Fiscalização de 2011 e 2012. O âmbito temporal incidiu nos exercícios económicos de 2009, 2010 e 2011, havendo referências a outras datas quando tal se tenha julgado relevante.

1.2. Objetivos

7. Tendo em consideração as diversas vertentes e áreas que podem concorrer para a melhoria do desempenho operacional e financeiro da empresa, formularam-se os seguintes objetivos:
- Identificar e analisar as Orientações e Objetivos de Gestão estabelecidos para a Carris para os anos 2009 a 2011;
 - Analisar as medidas de controlo e racionalização de custos tomadas pela empresa no período 2009 a 2011;
 - Analisar a situação patrimonial da empresa;
 - Analisar a estrutura de governo da sociedade;

1.3. Metodologia

8. A metodologia utilizada teve, genericamente, subjacentes os princípios, métodos e técnicas de auditoria adotados pelo Tribunal e que constam do respetivo Manual de Auditoria e Procedimentos, bem como as práticas e normas aceites pelas organizações internacionais de controlo público externo, de que se destaca a INTOSAI, da qual o Tribunal de Contas é membro.
9. A informação que sustenta o presente trabalho de auditoria é baseada em documentação solicitada (demonstrações financeiras e outros documentos) fornecidos pela Carris, que se mostrou célere e eficaz nas respostas às solicitações da auditoria, bem como num questionário elaborado pelo Tribunal de Contas. Foram realizadas, em trabalho de campo, várias entrevistas na empresa.

2. EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

10. Nos termos da Lei nº 98/97, de 6 de agosto, que vincula o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas, o relatório com os resultados e conclusões de auditoria, para que aquelas, querendo-o, se pronunciassem sobre o mesmo:
- Ministro de Estado e das Finanças;
 - Ministro da Economia e do Emprego;
 - Presidente do Conselho de Administração da empresa Carris;
11. As respostas recebidas foram devidamente analisadas e ponderadas pelo Tribunal e, em tudo o que contribuíram para aclarar e fixar a matéria de facto e de direito, foram tidas em conta na redação final deste relatório.
12. O Tribunal entende, ainda, fazer figurar, em anexo a este relatório e dele fazendo parte integrante, as respostas que recebeu, na sua versão integral, e dar-lhes a mesma publicidade que a este documento, tendo em vista contribuir para o mais amplo esclarecimento possível da opinião pública e dos contribuintes.



3. CONCLUSÕES

Quanto ao serviço prestado

13. De acordo com os censos de 2011, **a população de Lisboa cresceu 5,3%** entre 2001 e 2011.
14. A oferta de transporte, por parte da empresa, cresceu ligeiramente entre 2006 e 2010, mas no ano de 2011 verificou-se uma contração de 7,9% na oferta de lugares/km, devido aos objetivos de contenção de gastos impostos às empresas do setor empresarial do Estado. Esta redução **colocou a oferta em níveis inferiores aos de 2006.**
15. Também o número de passageiros transportados pela Carris aumentou ligeiramente no período 2006/2010, mas em 2011 ocorreu uma inversão, **tendo os “Passageiros com título pago” diminuído 5,9%.**
16. Assim, a taxa de ocupação dos veículos da Carris cresceu em 2011, atingindo 21,3%, **o que indicia um melhor aproveitamento dos veículos disponíveis.**

Quanto ao contrato de gestão

17. Em 29 de Maio de 2009, foi assinado um contrato de gestão entre cada um dos membros da administração da empresa e a tutela, que vigorou para o triénio 2009/2011. **Este contrato possuía indicadores claros e definidos que permitiram a avaliação dos resultados obtidos pela gestão.**
18. Os objetivos propostos naquele contrato de gestão **não refletiram, porém, objetivos de melhoria significativa da operação** da empresa.
19. **Não foram também contemplados objetivos relativos à grave situação financeira** e de endividamento em que a empresa se encontrava na altura, já que, segundo a Senhora Secretária de Estado do Tesouro e de acordo com a Direção Geral do Tesouro, estava a ser estudada, na altura, uma solução para o saneamento financeiro da empresa.
20. A este propósito, refira-se ainda que o contrato assinado entre o Estado e os administradores da Carris, em 2009, contemplava a possibilidade de estes obterem remuneração variável. **Mesmo que não fossem atingidos os objetivos definidos, essa remuneração podia ser atribuída, pois o cumprimento de 85% dos objetivos definidos já dava lugar ao pagamento de uma retribuição no montante de 10% da remuneração fixa.**
21. **Nem sempre a posição do Estado, como acionista das empresas públicas, tem sido coerente.** Assim, os objetivos assinados em 2009 no contrato de gestão, para os 3 anos seguintes, foram ultrapassados por outros que foram impostos de forma avulsa, **sem que o contrato de gestão fosse revisto, tornando-os por vezes até, conflitantes.**
22. No que respeita aos objetivos estabelecidos no Contrato de Gestão 2009-2011, estes **têm vindo a ser globalmente cumpridos.** Em 2009 e 2010 o grau de cumprimento dos objetivos ascendeu a 102,35% e 100,39% respetivamente. Já no ano de 2011 os objetivos foram largamente superados, atingindo uma taxa de concretização de 129,23%.
23. A Carris analisa anualmente o perfil e a variação das reclamações e realiza inquéritos de satisfação dos clientes. Se, por um lado, **as reclamações, até 2011, têm vindo a decrescer, também os inquéritos de satisfação têm revelado uma crescente satisfação com o serviço prestado.**
24. A qualidade do serviço prestado foi também incluída no contrato de gestão com os administradores da empresa. Alguns dos **objetivos vertidos neste contrato, assinado no ano de 2009, ficaram aquém do verificado realmente no ano de 2008**, como por exemplo as reclamações, a taxa de cumprimento do serviço, os acidentes e as avarias.



25. Considerando os objetivos estipulados no “Índice de qualidade da oferta” para 2009, **a administração da empresa superou-as consistentemente nos anos analisados**, atingindo taxas de concretização de 105,34%, 105,05% e 102,62% respetivamente para 2009, 2010 e 2011.

Quanto às medidas de controlo e racionalização de custos

26. Na última década, a empresa tem atravessado **um período de forte redução nas despesas salariais**, passando de um gasto de 124,5 milhões de euros, em 2002, para 83,5 milhões em 2010. Estes gastos **representaram, ainda, em 2010, 58% do rédito da empresa** e ultrapassaram o total das vendas e serviços prestados.
27. Em 2010, os ordenados base e os subsídios de natal e de férias dos trabalhadores da Carris representavam 56,3% das remunerações, sendo o restante, 25,2 milhões de euros, atribuídos a título de outros subsídios e remunerações adicionais. Em 2009 e 2010 já se vinha assistindo a uma estagnação na evolução destas rúbricas, mas **em 2011 assistiu-se a uma significativa redução das remunerações pagas (19,9%)**.
28. Para esta redução contribuiu uma **forte contração das indemnizações e complementos de pensão** (6,5 milhões de euros), a **redução remuneratória contemplada no OE de 2011** (0,9 milhões de euros) e a **diminuição da constituição da provisão para pagamento de subsídio de férias e de natal para o ano de 2012** (2,8 milhões de euros).
29. No que respeita aos **fornecimentos e serviços externos, 2011 foi também um ano de forte contração**. A diminuição ou encurtamento de carreiras e a renegociação de contratos de prestação de serviços de manutenção da frota refletiram-se numa redução de 30%, tendo passado de 29.405.830€, em 2010, para 20.571.418€ em 2011. Em 2009 e 2010 esta rubrica vinha manifestando um crescimento entre 3 e 5% respetivamente.
30. Os consumos estão fortemente associados ao preço dos combustíveis. Em 2009 assistiu-se a um forte decréscimo, uma vez que 2008, ano anterior, tinha sido um ano de preços recorde do petróleo. Por seu lado, 2010 e 2011 apresentaram um crescimento fruto dos sucessivos aumentos do preço dos combustíveis.
31. Na sequência das restrições impostas ao endividamento, **a Carris tem vindo a controlar o seu crescimento, que se cifrou em 6,94% e 2,99% em 2010 e 2011, cumprindo deste modo os objetivos preconizados no PEC 2010-2013**. Desta situação decorreu a estagnação do plano de investimentos da empresa, nomeadamente na sua frota de autocarros, e terá estado na origem do incumprimento dos objetivos do contrato de gestão referentes ao “prazo médio de pagamentos” e “plano de investimentos”.
32. **Foi respeitada a determinação do PEC, Pacto de Estabilidade e Crescimento, Lei nº 12-A/2010, de 30 de Junho no sentido da redução dos vencimentos dos gestores públicos e equiparados num montante de 5%**. Esta redução foi aplicada pela empresa, relativamente a 9 dos 14 pagamentos no ano de 2010, respeitando a temporalidade da Lei, e à totalidade dos pagamentos relativos a 2011, gerando uma redução de gastos de 35.693€ no que respeita ao CA.
33. Também o orçamento para 2011, Lei nº 55-A/2010, de 31 de Dezembro impôs restrições às remunerações pagas aos gestores públicos. **Na sequência da aplicação do OE/2011 foram reduzidas adicionalmente as remunerações totais ilíquidas dos membros dos órgãos sociais da Carris em 10%, gerando uma redução de gastos adicional de 41.208€**.
34. **Num balanço global, a remuneração efetivamente paga aos órgãos sociais decresceu 2,2% em 2010 e 15,2% em 2011**.



35. **A contratualização de serviço público, embora tenha sido determinada por diversas vezes², quer no direito nacional, quer no direito comunitário não existe na Carris, não obstante a criação de um grupo de trabalho para o fazer, em 2010.** Ainda que se entenda que, num momento atual em que se vislumbra a fusão da empresa com o Metro de Lisboa, possa não ser oportuno a contratualização deste serviço, isso não afasta a obrigação que decorre da lei.
36. O Estado tem, desta forma, postergado o dever que lhe incumbe de definir, com clareza, o serviço público cuja prestação vem exigindo à empresa, seus parâmetros e requisitos, por forma a assegurar o adequado ressarcimento financeiro da empresa. A este propósito veio, porém, a Senhora Secretária de Estado do Tesouro afirmar, em sede de contraditório, que conta "...a breve trecho concluir o processo de elaboração de contratos de prestação de serviço público com todas as empresas que se incluem no SEE e que prestem este tipo de serviço."

Quanto ao enquadramento financeiro

37. Ao contrário dos anos anteriores, em 2011, a Carris apresentou um EBITDA positivo em 34,5 milhões de euros, a que corresponderam Resultados Operacionais de 15,2 milhões de euros. Porém, há que considerar os 53 milhões de euros que a empresa recebeu a título de indemnização compensatória, sem os quais não teria sido possível atingir aqueles resultados.
38. Os Resultados Operacionais foram, todavia, absorvidos pelos custos financeiros que a empresa teve de suportar, empurrando os Resultados Líquidos da empresa para valores negativos em 29 milhões de euros.
39. Acresce ainda, que as indemnizações compensatórias deverão decrescer, no sentido do imposto no PAEF, o qual aponta para uma redução da subsídio estatal das empresas de transporte, como se viu já no ano de 2012, em que as mesmas foram de 20,7 milhões de euros.
40. **Os custos financeiros suportados pela Carris ameaçam a sustentabilidade financeira da empresa.** O agravamento destes custos refletiu-se no valor contabilizado em 2011, 51 milhões de euros. Isto traduziu-se num agravamento significativo face aos anos anteriores, quando o seu montante atingiu 30 e 32 milhões de euros para 2010 e 2009. A dificuldade de refinar a dívida de longo prazo vencida, assim como as perdas avultadas nos contratos de *swap*, estiveram na base deste aumento dos gastos de financiamento em 68,8%.
41. **Mesmo com uma situação positiva nos Resultados Operacionais, o que sucedeu em 2011, o enquadramento financeiro irá continuar a agravar-se se entretanto não forem tomadas medidas de saneamento financeiro.** Atente-se que os custos financeiros suportados pela Carris representaram, em 2011, 63% das vendas e serviços prestados pela empresa.
42. **Sem uma solução para a situação de endividamento em que a empresa se encontra, não é certo que seja possível a atividade da empresa ter viabilidade no futuro,** até porque a indemnização compensatória dada pelo Estado tem tendência a diminuir, como o demonstra o ano de 2012 em que reduziu 63%.

Quanto ao governo da sociedade

43. **A empresa fez a divulgação das políticas remuneratórias dos membros dos órgãos sociais e a sua aplicação efetiva.** Esta informação inclui as remunerações fixas e outras regalias, tendo sido dado cumprimento ao Despacho nº 5696-A/2010, de 25 de março de 2010, do Ministro de Estado e das Finanças, que determinou a não atribuição aos membros do órgão de administração de prémios de gestão, nos anos de 2010 e 2011.
44. A Comissão de Fixação de Remunerações, em 2009, alterou o quadro remuneratório para o triénio 2009/2011, tendo sido determinado um aumento nominal das remunerações do Conselho de Administração.

² Nomeadamente no Relatório n.º 30/2009 – 2.ª Secção



Quanto aos apoios públicos do Estado

45. **Entre 2003 e 2010, os montantes atribuídos pelo Estado em indemnizações compensatórias aumentaram 36%, de 39 para 51 milhões de euros.** Em 2011, as compensações financeiras atribuídas pelo Estado ascenderam a 53 milhões de euros, enquanto em 2009 e 2010 foram no valor de 51 milhões de euros.
46. **Não obstante ter sido formado um grupo de trabalho que tinha como missão apresentar uma proposta de contratualização da prestação de serviço público para a Carris, o valor a atribuir sob a forma de indemnizações compensatórias continua a não se encontrar devidamente contratualizado,** sendo atribuído de acordo com uma negociação entre as várias tutelas e as respetivas empresas em cada ano, carecendo de um processo transparente e devidamente justificado, o que provoca incerteza e cria a impossibilidade de um efetivo planeamento financeiro a longo prazo por parte das empresas.

4. RECOMENDAÇÕES

47. Tendo em atenção o conteúdo e as conclusões do presente relatório, bem como as respostas das entidades que se pronunciaram em sede de contraditório, o Tribunal de Contas formula as seguintes recomendações:

Ao Governo, em particular aos Ministros das Finanças e responsável pelos setor dos transportes, que:

48. Contratualize com os administradores da empresa objetivos de gestão ambiciosos, que reflitam objetivos de melhoria da operação da empresa, mas realistas, atento à grave situação financeira e económica do país. Neste sentido não pode deixar de estar contemplada a necessidade de contrariar a grave situação de endividamento em que a empresa se encontra;
49. Contratualize com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A., a prestação do serviço de interesse geral através do ministro responsável pela área das finanças e do ministro que tenha a responsabilidade pelo sector em que se insere a entidade.
50. Que promova, juntamente com o IGCP³ (Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E.) uma solução que resolva a situação de endividamento da empresa.
51. Que prepare, juntamente com o IGCP (Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E.) uma estratégia de negociação com as entidades financeiras envolvidas que permita resolver, ainda que parcialmente, os elevados encargos incorridos com os contratos de SWAP negociados pela empresa.

Ao Conselho de Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.

52. Garanta a diminuição mais acelerada do prazo médio de pagamentos.
53. Que consolide as reduções de gastos com o pessoal efetuadas nos anos recentes, considerando o carácter temporário das medidas que permitiram essa redução.
54. Em futuras revisões dos Acordos de Empresa pondere a alteração dos complementos remuneratórios pagos aos trabalhadores da empresa, focalizando-os naqueles que contribuam para um aumento da produtividade e na qualidade do desempenho.

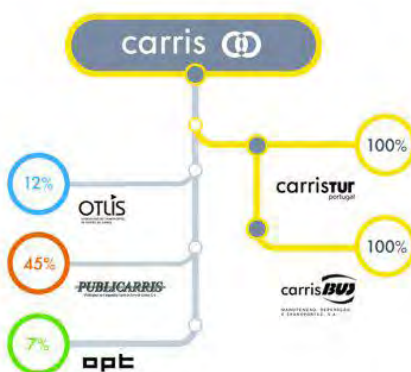
³ O IGCP é a entidade pública a quem compete, nos termos do Decreto-Lei nº 200/2012 de 27 de Agosto, gerir, de forma integrada, a tesouraria, o financiamento e a dívida pública direta do Estado, a dívida do setor público empresarial cujo financiamento seja assegurado através do Orçamento do Estado

55. Nos termos já contemplados no Plano de Estabilidade e Crescimento, reveja os Acordos de Empresa no sentido de fechar os planos de pensão, que não se configurem como sendo de contribuição definida, à admissão de novos beneficiários. Do mesmo modo o TdC recomenda que a empresa proceda à constituição de novos planos de pensões e de saúde para os novos colaboradores, que se configurem como de contribuição definida, com sujeição à regulação e supervisão do Instituto de Seguros de Portugal.
56. Consolide as reduções de gastos efetuadas nos anos recentes respeitantes aos fornecimentos e serviços externos, atendendo à manutenção de um nível de qualidade adequado e da segurança dos passageiros e rodoviária.

II CORPO DO RELATÓRIO

5. ENQUADRAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DA EMPRESA

57. A Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A., é uma sociedade anónima de capitais integralmente detidos pelo Estado português, que tem por objeto a exploração de concessões de transporte terrestres já existentes ou futuras, feitas pelo Estado ou por Autarquias locais e, bem assim, qualquer outra atividade compreendida na indústria dos transportes terrestres.
58. Em 31-12-1973 foi celebrado, entre a empresa e o Município de Lisboa, um contrato⁴ de concessão por um prazo de cinquenta anos, para, em regime de exclusividade, “manter e desenvolver o funcionamento regular e contínuo do serviço público de transportes coletivos urbanos de passageiros na cidade de Lisboa, utilizando autocarros, carros elétricos e ascensores mecânicos”.
59. “A missão da Carris é assegurar o transporte rodoviário urbano de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa, predominantemente na cidade, em termos que contribua para a efetiva mobilidade das pessoas e que disponibilize uma alternativa credível ao transporte individual privado, gerando, pela sua atividade, benefícios sociais e ambientais num quadro de racionalidade económica e de sustentabilidade ambiental e social.”⁵
60. Para atingir a sua missão, que consiste na prestação do serviço de transporte público urbano de superfície de passageiros, a Carris deve dar resposta às necessidades diárias de mobilidade de cerca de 630 mil clientes (em 2011) que utilizam os seus serviços.
61. O universo Carris é composto pelas entidades apresentadas no esquema seguinte:



⁴ Decreto-Lei nº 346/75 de 3 de Julho

⁵ Contrato de gestão entre os administradores da empresa e o Estado Português

62. Em 31-12-2011 a frota de serviço público da Carris era composta por 769 veículos (704 autocarros, 57 elétricos e 8 ascensores/elevadores), uma redução de 5,9% em relação ao ano anterior.
63. Os 704 autocarros estavam distribuídos da seguinte forma:
- 562 Autocarros “Standard”, 60 dos quais movidos a gás natural (73 a 87 lugares);
 - 35 Autocarros do segmento “Mini” (27 lugares);
 - 20 Autocarros do segmento “Médio” (58 lugares);
 - 87 Autocarros “Articulados” (155 lugares).
64. A rede de Autocarros englobava, em 2011, 80 carreiras com uma extensão de 680 km. A rede de Elétricos estendia-se ao longo da cidade de Lisboa num total de 48 km, com 5 carreiras regulares diurnas. Esta rede utilizava uma frota de 57 elétricos, sendo 10 articulados e 47 ligeiros, dos quais 39 históricos.
65. A Carris tem ainda um serviço de 3 Ascensores (Glória, Bica e Lavra) e de 1 Elevador (Santa Justa).

6. ATIVIDADE DESENVOLVIDA

66. **A oferta de serviço da Carris evoluiu em sentido positivo entre 2006 e 2010**, constatando-se um crescimento de todos os indicadores apresentados nesse período: “veículo km S.P.”, “veículos hora S. P.” e “lugares km”, conforme se apresenta no quadro seguinte.

QUADRO 1 – OFERTA DE SERVIÇO

un: milhares

OFERTA	2006	2007	2008	2009	2010	2011
veículo km S.P.	39.688	40.610	41.009	41.577	41.376	38.176
veículos-hora S.P.	2.791	2.868	2.889	2.933	2.921	2.688
lugares-km	3.534.129	3.621.032	3.716.921	3.748.885	3.726.362	3.431.537

Fonte: Relatórios e Contas da empresa

67. Porém, os anos 2010 e 2011 revelaram uma inversão nesta tendência de crescimento, porquanto **todos os indicadores revelaram ter decrescido relativamente a 2009**, em especial no ano de 2011. Este último ano foi marcado por uma acentuada restrição financeira que determinou a **adoção de um conjunto de reduções da oferta** com vista à diminuição dos custos operacionais. Esta restrição foi consequência dos objetivos impostos no “*Memorando de entendimento das condicionalidades de política económica*” assinado pelo Estado Português e entidades internacionais. Estas alterações de serviço traduziram-se numa redução da oferta de “lugares km” em cerca de 7,9% relativamente a 2010.
68. Ao longo do ano de 2011, foi concretizado um conjunto de medidas sobre a oferta do serviço da Carris, que implicaram a supressão ou encurtamento de várias carreiras, sendo de destacar as seguintes:

Carreira 1 (“Night Bus”)	Supressão (fevereiro);
Carreiras 7, 39, 92, 204, 752, 780	Supressão (março);
Carreira A / 400	Implementada a exploração conjunta da carreira, concessão da Carristur, assumindo a identificação de carreira 400 (março);
Carreira 12	Encurtamento de percurso a Campolide aos fins de semana e feriados, passando a circular entre Est. Sta. Apolónia e Campolide (março);
Carreiras 768 e 781	Supressão do funcionamento aos fins de semana e feriados (março);
Carreira 706	Encurtamento do percurso ao Cais Sodré, passando a circular entre Cais Sodré e Est. Sta. Apolónia (março);



Carreira 727	Encurtamento do percurso ao Saldanha aos sábados à tarde, domingos e feriados, passando a circular entre Saldanha e Restelo (março);
Carreira 745	Encurtamento de percurso ao Terreiro do Paço, passando a circular entre o Terreiro do Paço e Prior Velho (março);
Carreira 702	Encurtamento de percurso ao Marquês de Pombal, aos dias úteis, passando a circular entre Marquês de Pombal e Serafina (março);
Carreira 740	Supressão (setembro);
Carreiras 21, 713, 716 e 777	Supressão do funcionamento aos fins de semana e feriados (setembro);
Carreiras 79, 732 e 18E	Supressão do funcionamento aos sábados à tarde, domingos e feriados (setembro);
Carreira 760	Encurtamento ao Martim Moniz, aos fins de semana e feriados, ficando a funcionar entre Martim Moniz e Cemitério da Ajuda (setembro).

69. Das alterações efetuadas às carreiras da Carris, resultou uma diminuição de 133km, ou seja 6,9%, passando a extensão total das carreiras de 1.917,4km, em 2010, para 1.784,4km, em 2011.
70. **Entre 2006 e 2010, a procura revelou uma tendência globalmente crescente**, como se observa pelo crescimento de 2,4% do número de passageiros transportados.

QUADRO 2 – PROCURA DE SERVIÇO

	un: milhares					
PROCURA	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Passageiros S.P. com título pago	226.365	227.405	228.524	233.634	231.184	219.149
Passageiros S.P.	234.895	236.356	234.371	240.436	240.557	232.718
Passageiros-km S.P.	775.758	768.869	758.302	786.105	794.970	769.038

Fonte: Relatórios e Contas da empresa

71. Já no que se refere ao ano de **2011, assistiu-se a uma retração da procura do serviço da Carris**, à qual não será alheia a evolução negativa da economia e o agravamento do desemprego, com diminuição das necessidades de mobilidade de alguns setores da população. Neste ano os “Passageiros S.P. com título pago” sofreram uma quebra que atingiu os 5,2%.
72. Em 2010 verificou-se uma estagnação da oferta, por um lado, e um aumento da procura, por outro, conduzindo a um crescimento de 1,6% na taxa de ocupação⁶, a qual veio a atingir 21,3%, **o que indicia um melhor aproveitamento da oferta disponível**. Em 2011, essa taxa voltou a registar um aumento para 22,4%, dada a diminuição da oferta ter sido mais do que proporcional à procura.
73. No que respeita às receitas por título pago, assistiu-se a dois picos: um respeitante a 2008, motivado pela receita extraordinária de 5.636.146,50€ correspondente à dívida histórica do Ministério da Justiça⁷, e outro, em 2011, **suportado pelos aumentos do tarifário (4,5%, em média, em janeiro, e 16,1% em agosto) mais que compensando a perda de passageiros nesse ano**.
74. No que respeita aos resultados operacionais, a empresa alcançou valores positivos assinaláveis em 2011, ano em que atingiu mais de 15 milhões de euros. Se não se considerar a receita extraordinária de 5.636.146,50€ (em 2008), correspondente à dívida histórica do Ministério da Justiça, esta foi a primeira vez (nos anos analisados) que a empresa apresentou Resultados Operacionais positivos. Sublinhe-se a melhoria que os resultados operacionais apresentam face a 2006, ano em que atingiram -42 milhões de euros.

⁶ O indicador Taxa de Ocupação relaciona a Procura, medida em “Passageiros x km”, com a oferta, medida em “Lugares x km”

⁷ A entrada em vigor a 1 de março de 2008, da Portaria nº 105/2008, de 5 de fevereiro veio estabelecer a aplicação, de forma generalizada, do regime constante do Decreto-Lei nº106/87, de 6 de março, e Portarias 719/88, de 28 de outubro, e 588/93, de 12 de junho, aos funcionários das entidades pertencentes ao Ministério da Justiça e Magistraturas Judicial e do Ministério Público, que pelo respetivo estatuto beneficiem de transporte gratuito. Esta alteração veio estabelecer que os Operadores de Transporte devem ser ressarcidos da prestação de transporte aos funcionários que, pelo respetivo estatuto, a ele tenham direito.



QUADRO 3 – EVOLUÇÃO DE RECEITAS E RESULTADOS

un: milhares de euros

RECEITAS	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Receitas por título pago S.P.	73.084	75.433	83.974	78.363	78.846	84.201
RESULTADOS						
Resultados Operacionais	-42.986	-22.967	2.220	-13.725	-17.724	15.197

Fonte: Relatórios e Contas da empresa

7. ORIENTAÇÕES E OBJETIVOS DE GESTÃO

7.1. Contrato de gestão

75. Nos termos do RJSEE e do EGP, o Estado, na qualidade de acionista único da Carris, definiu objetivos de gestão para o mandato 2009/2011, no âmbito das orientações estratégicas específicas. Em 11-05-2007, foi assinado um contrato de gestão entre cada um dos membros do Conselho de Administração da Carris e as entidades tutelares para vigorar até 31-12-2008, data do fim do mandato. Em 29-05-2009, foi assinado um segundo contrato para o mandato de 2009/2011.
76. Neste contrato constam, além dos “Princípios Orientadores da gestão da empresa”, das “Orientações Gerais do Setor” e das “Orientações estratégicas específicas”, os “Objetivos do Contrato de Gestão”.
77. Este documento apresenta um valor muito importante, já que ficaram definidas, de modo quantificado, as metas a atingir pela empresa, concretizadas num conjunto de indicadores perfeitamente auditáveis, quer do ponto de vista financeiro, quer de qualidade do serviço prestado sem esquecer a componente ambiental. Este instrumento permitiu ao acionista realizar uma avaliação objetiva e independente do desempenho da equipa responsável pela gestão da empresa, responsabilizando-a por esses mesmos resultados face aos objetivos definidos.
78. Da sua leitura, percebe-se a preocupação em evitar a deterioração da operação da empresa, traduzida na definição de objetivos operacionais estáveis, nomeadamente o “Volume de Negócios”, os “Custos Operacionais” ou a “Margem do EBITDAR”. A qualidade do serviço não foi desprezada, tendo sido contemplada uma avaliação individualizada mais em pormenor (que se abordará mais à frente) e com um peso nos objetivos globais de 17%.
79. Assim, de modo a traduzir as orientações estratégicas específicas em metas quantificáveis, foram estabelecidos os seguintes objetivos de gestão e respetivas metas quantificadas, os quais corporizaram os “Contratos de Gestão” com cada um dos administradores da empresa:



QUADRO 4 – OBJETIVOS DE GESTÃO PARA O TRIÉNIO 2009 – 2011

	peso (%)	2008	2009	2010	2011
		real	objetivo	objetivo	objetivo
Volume de Negócios (milhares de euros)	7,0	86.991	86.504	86.416	86.812
Margem do EBITDAR ⁸ (%)	10,0	-56,77	-55,73	-55,32	-54,77
Custos Operacionais (milhares de euros)	7,0	156.436	156.271	156.277	156.447
Return on Average Capital Employed - ROACE ⁹ (%)	7,0	-50,33	-47,55	-47,20	-48,52
Custos Operacionais por Passageiro (euros)	9,0	0,67	0,66	0,67	0,67
Tx. Cobertura Custos Operac. pelos Proveitos (%)	10,0	55,61	55,36	55,30	55,49
Peso dos títulos intermodais (%)	12,0	70,58	70,70	70,80	70,90
Emissão de poluentes (g/LK)	12,0	16,05	16,00	15,90	15,80
Índice de Qualidade da Oferta	17,0	100,00	100	100	100
PMP (dias)	3,0	47,46	41,00	39,00	39,00
Grau de cumprimento do Plano de investimentos	3,0	84,90	86,00	87,00	88,00
Eficiência (Custos operacionais/EBITDA) (%)	3,0	-2,95	-3,24	-3,27	-3,29

Fonte: contrato de gestão assinado em 29 de maio de 2009

80. Um contrato de gestão deve estimular a gestão por objetivos, de modo a serem proporcionados níveis de produtividade crescentes, traduzidos em melhores níveis de eficiência e eficácia. **Não desdenhando a efetiva melhoria de resultados apreciados na última década, os objetivos propostos no contrato de gestão não refletiram intenção de melhoria da operação da empresa**, especialmente tendo em consideração a situação perigosamente deficitária em que a mesma se encontrava. **Não foram, também, contemplados objetivos com vista à resolução da situação financeira e de endividamento** da Carris.
81. De acordo com a Senhora Secretária de Estado do Tesouro, pronunciando-se sobre o assunto em contraditório “...**não foram contemplados objetivos de natureza financeira, pelo facto de à data se encontrar em estudo a proposta de saneamento financeiro apresentada pela Carris...**”.
82. Por outro lado, refira-se também que a empresa não considerou, para efeitos do cumprimento do contrato de gestão, o recebimento extraordinário de 5.636.146,50€ correspondente à dívida histórica do Ministério da Justiça que foi paga em 2008, expurgando-a dos valores reais desse ano, o que se compreende por se tratar de um recebimento extraordinário.
83. Foram, também, expurgados dos custos operacionais de 2008 os efeitos decorrentes da alteração do critério de contabilização dos complementos de reforma e das indemnizações por rescisão dos contratos de trabalho, os quais ascenderam a cerca de 13 milhões de euros, pelo que os valores apresentados como reais para o ano de 2008 **não poderão ser diretamente comparáveis com os apresentados nas demonstrações financeiras daquele ano**.
84. No que respeita à remuneração variável a atribuir aos membros do Conselho de Administração, esta é definida no próprio contrato de gestão, sendo atribuída em função do nível médio de consecução dos objetivos estabelecidos de acordo com a seguinte grelha:

⁸ EBITDAR = Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization and Rent; Margem EBITDAR=EBITDAR/volume de negócios.

⁹ ROACE=EBIT/Average Total Assets - Average Current Liabilities



QUADRO 5 – GRELHA DE AVALIAÇÃO PARA ATRIBUIÇÃO DA COMPONENTE VARIÁVEL DE REMUNERAÇÃO

Taxa de atingimento \geq 115%	0,35 x Rem. Fixa anual
107,5% \leq taxa de atingimento \leq 114,9%	0,30 x Rem. Fixa anual
100,0% \leq taxa de atingimento \leq 107,4%	0,25 x Rem. Fixa anual
90,0% \leq taxa de atingimento \leq 99,9%	0,20 x Rem. Fixa anual
85,0% \leq taxa de atingimento \leq 89,9%	0,10 x Rem. Fixa anual
Taxa de atingimento \leq 85,0%	0

Fonte: contrato de gestão assinado pelos administradores da empresa e pelo Estado

85. Não deixa de se registar que **mesmo o cumprimento de apenas 85% da taxa de atingimento dos objetivos de gestão daria direito a remuneração variável e que mesmo um atingimento de 90,0% dos objetivos de gestão daria direito a 20% da remuneração fixa anual a título de componente variável.**

7.2. Atingimento dos objetivos do contrato de gestão

86. No que respeita ao grau de atingimento dos objetivos apresenta-se, agora, um quadro resumo para os anos de 2009 a 2011.

QUADRO 6 – CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE GESTÃO PARA OS ANOS DE 2009 A 2011

	peso (%)	2009		2010		2011	
		índice real	desvio	índice real	desvio	índice real	desvio
Volume de Negócios (milhares de euros)	7,0	6,80	-2,28	7,00	-0,32	7,30	3,90
Margem do EBITDAR (%)	10,0	10,50	4,60	9,80	-1,50	25,80	158,33
Custos Operacionais (milhares de euros)	7,0	7,20	3,35	7,00	0,57	8,50	21,39
Return on Average Capital Employed - ROACE (%)	7,0	6,90	-2,12	6,30	-9,72	11,40	63,26
Custos Operacionais por Passageiro (euros)	9,0	9,50	5,39	9,30	3,72	10,90	20,98
Tx. Cobertura Custos Operac. pelos Proveitos (%)	10,0	10,10	0,98	10,00	0,25	12,60	26,23
Peso dos títulos intermodais (%)	12,0	12,10	0,99	12,20	1,84	12,20	1,71
Emissão de poluentes (g/LK)	12,0	12,50	4,23	12,60	5,37	12,80	6,54
Índice de Qualidade da Oferta	17,0	17,90	5,34	17,90	5,05	17,40	2,62
PMP (dias)	3,0	2,80	-7,45	2,40	-19,14	2,40	-18,82
Grau de cumprimento do Plano de investimentos	3,0	3,00	-1,37	2,70	-8,44	1,70	-44,02
Eficiência (Custos operacionais/EBITDA) (%)	3,0	3,10	3,66	2,90	-1,78	6,10	104,84
		102,35		100,39		129,23	

Fonte: Relatórios de prestação de contas de 2009, 2010 e 2011

87. **De uma forma geral, os objetivos estabelecidos no Contrato de Gestão para 2009-2011 têm vindo a ser cumpridos.** Em 2009 e 2010, o grau de cumprimento dos objetivos ascendeu a 102,35% e 100,39% respetivamente. Cumpre destacar a superação dos objetivos “emissão de poluentes e “índice de qualidade da oferta”, superando significativamente os objetivos estabelecidos. Em sentido oposto, os resultados respeitantes ao ROACE (*return on average capital employed*), ao “Prazo médio de pagamento” e do “Grau de cumprimento do plano de investimentos” ficaram muito aquém das metas fixadas.
88. **Já no que respeita ao ano de 2011, os objetivos foram largamente superados na maioria dos casos, merecendo particular destaque a “Margem do EBITDAR” que atingiu 258% do valor proposto. Globalmente, os objetivos atingiram um grau de cumprimento de 129,23%.**



89. **Chama-se a atenção para o facto de os constrangimentos ao endividamento, colocados pelo acionista, terem limitado o investimento e contribuído para o atraso nos pagamentos a fornecedores**, provocando os maiores desvios aos objetivos estabelecidos em qualquer dos anos analisados, embora com particular acuidade no ano de 2011. Recorde-se que a diminuição dos prazos médios de pagamento foi inclusivamente objeto de regulamentação própria via Resolução do Conselho de Ministros nº 34/2008, de 22 de fevereiro, onde se assumia o objetivo de redução dos prazos de pagamento nas transações comerciais na economia portuguesa, afirmando que o Estado devia contribuir para essa redução e acrescentando ainda que a prática de prazos de pagamento alargados pelas administrações públicas e empresas públicas tinha um efeito de arrastamento em toda a economia.
90. A propósito, foi a Resolução do Conselho de Ministros nº 34/2008, de 22 de fevereiro, que aprovou o programa “Pagar a tempo e Horas”, com a alteração introduzida pelo Despacho nº 9870/2009, de 13 de abril, que definiu que as empresas com PMP superiores a 45 dias deveriam reduzi-lo em pelo menos 15%. O PMP da Carris passou de 44 dias em 31/12/2009, para 48 dias em 31/12/2011, não cumprindo com o objetivo proposto naquele programa.
91. Esta situação revela algumas contradições entre múltiplos objetivos definidos¹⁰ para as empresas em diversos documentos e em vários momentos. Se é verdade que a situação financeira que atinge o país atualmente é grave, tendo mesmo obrigado ao recurso a ajuda financeira internacional, também é verdade que muitos daqueles documentos foram vertidos em compromissos escritos que não foram revistos.
92. Vem a Senhora Secretária de Estado do Tesouro, em sede de contraditório, afirmar que “...não existe qualquer impedimento a que os objetivos inicialmente acordados possam ser objeto de posteriores ajustamentos por forma a promover a respetiva adequação à dinâmica da empresa e da própria envolvente.” Porém, deve ser sublinhado que os objetivos estipulados inicialmente no contrato de gestão não foram revistos e mantiveram-se válidos para aferir o desempenho dos administradores da empresa durante o triénio em que estiveram em vigor.
93. **Nos casos em que alterações de política governamental, supervenientes à assinatura dos contratos de gestão, venham ultrapassar algum dos objetivos traçados, como no caso da Carris, a responsabilidade pelo incumprimento não deve ser assacado às empresas¹¹. Parece ainda legítimo concluir que o Estado, como acionista destas empresas, não tem vindo a apresentar uma estratégia clara, ou um rumo para as suas empresas.**

7.3. Qualidade do serviço

94. No que respeita à qualidade do serviço, as empresas públicas devem adotar metodologias que lhes permitam **melhorar continuamente a qualidade do serviço prestado e o grau de satisfação dos clientes/utentes**, analisando o perfil e a variação das **reclamações** e realizando **inquéritos** que possibilitem avaliar os resultados obtidos nessa matéria¹².
95. Foi incumbido ao Provedor do Cliente da Carris analisar as reclamações e sugestões apresentadas pelos Clientes, assegurar as respostas adequadas em tempo útil e oportuno e recomendar soluções tendentes à melhoria da qualidade do serviço prestado. Desde março de 2003 a dezembro de 2011, foram rececionadas 41.007 comunicações: 21.023 reclamações de serviço, 11.419 pedidos e sugestões, 7.959 queixas de pessoal e 606 elogios (464 dirigidos a pessoal e 142 ao serviço prestado).
96. Em 2009, foram recebidas 4.808 comunicações (2.969 por e-mail, 681 cartas, 563 via Livro de Reclamações, 456 por telefone, 81 pessoalmente e 58 por fax). Face a 2008, registou-se um acréscimo de 8% no número de comunicações recebidas e responderam-se a 2.805 reclamações de serviço e queixas de pessoal, no tempo médio de 6,11 dias.

¹⁰ No caso em concreto, por exemplo, o plano de investimentos delineado em 2009 ou a diminuição do prazo médio de pagamentos, face aos constrangimentos ao endividamento posteriormente estabelecidos no PEC 2010-2013.

¹¹ A propósito, refira-se que os prémios de gestão contratualizados com os administradores, que representariam a recompensa pelo atingimento dos objetivos, foram suspensos.

¹² Resolução do Conselho de Ministros nº 70/2008, de 22 de Abril.



97. Já em 2010 foram recebidas 4.652 comunicações (3.226 por e-mail, 456 via Livro de Reclamações, 453 cartas, 422 por telefone, 54 pessoalmente e 41 por fax). Face a 2009, registou-se um decréscimo de 3% no número de comunicações recebidas, tendo sido respondidas 2.748 reclamações de serviço e queixas de pessoal no tempo médio de 5,34 dias.
98. Em 2011, foram recebidas 4.684 comunicações (3.500 por e-mail, 531 via Livro de Reclamações, 326 por telefone, 263 cartas, 42 pessoalmente e 22 por fax). Face a 2010, registou-se um acréscimo de 1% no número de comunicações recebidas. Em 2011, respondeu-se a 3.052 reclamações de serviço e queixas de pessoal no tempo médio de 4,87 dias.
99. Entre 2009 e 2011, as situações mais críticas apontadas, em reclamações e queixas, ao serviço da Carris foram as seguintes:
- Supressão de carreira/paragem
 - Bilhética
 - Não cumprimento de horários pelos condutores
 - Não abertura de portas pelos condutores
 - Atuação da fiscalização comercial
 - Fiscalização dos corredores BUS
 - Irregularidade do serviço
 - Informação ao cliente
 - Alteração de percurso / horário
 - Manutenção
 - Relação comercial entre condutor e cliente
 - Condução agressiva
 - Condutores não efetuam paragens
 - Transporte de bagagens
 - Serviço nos PVIP¹³
100. A empresa tem também realizado anualmente inquéritos de satisfação dos clientes, serviço efetuado por uma entidade externa à empresa, que **conclui observar uma continuada tendência de aumento dos níveis de satisfação dos clientes da Carris desde 2002**. Esta situação culminou no facto de, pela primeira vez, em 2010, mas também em 2011, mais de metade dos inquiridos revelarem níveis de satisfação bastante elevados.
101. Também no que respeita à qualidade do serviço, a Carris tomou a decisão de avançar com vários processos de certificação no sentido de otimizar os seus processos de funcionamento.
102. Em abril de 2009 e de 2010, foram realizadas, pela APCER, auditorias de acompanhamento de forma integrada aos Sistemas de Gestão da Qualidade e do Ambiente, **tendo sido mantidas as certificações obtidas em 2006 e 2008**.
103. Também em 2009, foi iniciado o processo de desenvolvimento do Sistema de Gestão de Segurança e Saúde no Trabalho, de acordo com a norma NP 4397 (OHSAS 18001), com vista à sua certificação e integração no Sistema de Gestão Integrado da Qualidade e Ambiente. **Em setembro de 2010, foi obtida a respetiva certificação**.
104. No âmbito do contrato de gestão assinado em maio de 2009, foi prevista ainda uma componente denominada “Índice de qualidade da oferta”. Esta componente é a que apresenta o maior peso percentual na avaliação do cumprimento dos objetivos do contrato de gestão, 17%, apresentando-se de seguida de forma detalhada nos seus diferentes itens:

¹³ Postos de venda e de informação ao público.





QUADRO 7 – OBJETIVOS DE GESTÃO – QUALIDADE DE OFERTA - PARA O TRIÊNIO 2009 – 2011

	peso (%)	2008 real	2009	2010	2011
			objectivo	objectivo	objectivo
Reclamações/PK	15,0	3,96	5,00	4,80	4,60
taxa de cumprimento do serviço (veícxkm)	30,0	99,27	98,40	98,60	98,80
taxa de cumprimento do serviço	15,0	99,99	99,10	99,20	99,30
Acidentes/10 ⁶ LK	5,0	0,51	0,52	0,52	0,52
Avarias/10 ⁶ LK	15,0	2,65	3,00	2,90	2,80
Idade média das viaturas (anos)	5,0	7,30	6,40	6,90	7,00
Veículos com AC/frota (%)	5,0	0,93	0,99	1,00	1,00
Veículos com piso rebaixado/frota (%)	5,0	0,80	0,86	0,91	0,92
Veículos com rampa/frota (%)	5,0	0,35	0,42	0,45	0,52

Fonte: contrato de gestão assinado em 29 de maio de 2009 e relatórios e contas de 2008, 2009, 2010 e 2011

105. Recordando que o contrato de gestão foi assinado em 29 de maio de 2009, cumpre assinalar que os objetivos estabelecidos para índices não relacionados com a idade ou especificações dos veículos ficaram quase todos aquém do verificado realmente no ano de 2008, nomeadamente as reclamações, a taxa de cumprimento do serviço, os acidentes e as avarias, o que revela pouca ambição na fixação de alguns valores no contrato de gestão.
106. No que respeita ao seu cumprimento, este pode ser analisado no quadro que se segue:

QUADRO 8 – CUMPRIMENTO DOS OBJETIVOS DE QUALIDADE DE OFERTA PARA OS ANOS DE 2009 2010 E 2011

	peso (%)	2009		2010		2011	
		índice real	desvio	índice real	desvio	índice real	desvio
Reclamações/10 ⁶ PK	15,0	19,13	27,55	18,80	25,33	16,83	12,20
taxa de cumprimento do serviço (veícxkm)	30,0	30,24	0,79	30,11	0,37	30,04	0,14
taxa de cumprimento do serviço	15,0	15,14	0,91	15,12	0,81	15,10	0,69
Acidentes/10 ⁶ LK	5,0	5,65	13,04	6,05	20,93	6,67	33,33
Avarias/10 ⁶ LK	15,0	15,00	0,00	14,70	-2,03	14,53	-3,11
Idade média das viaturas (anos)	5,0	5,05	1,27	5,15	3,45	4,79	-4,24
Veículos com AC/frota (%)	5,0	5,00	0,00	5,00	0,00	5,00	0,00
Veículos com piso rebaixado/frota (%)	5,0	5,00	0,00	4,94	-1,21	4,88	-2,42
Veículos com rampa/frota (%)	5,0	5,12	2,38	5,17	3,33	4,78	-4,39
			105,34		105,05		102,62

Fonte: contratos de gestão de 2009, 2010 e 2011

107. Como se pode observar, a Carris **cumpriu totalmente os objetivos** constantes no “Índice de qualidade da oferta” em 2009, superando mesmo esses objetivos, globalmente, em 5,34%. No que respeita ao ano de 2010, **cumpriu, também, de forma genérica**, os objetivos estabelecidos superando-os globalmente em 5,05%. Neste ano, apenas os índices respeitantes a “avarias” e veículos com piso rebaixado não foram atingidos. Por fim, em 2011, foram cumpridos os objetivos de modo global, ultrapassando-os em 2,6%, embora os constrangimentos, quer do mercado financeiro quer referente às reduções de custo impostas pelo acionista tenham conduzido ao incumprimento de 4 objetivos.



7.4. Avaliação por parte do Conselho Fiscal da empresa

108. O CF da Carris, no âmbito da sua competência na avaliação do desempenho dos membros do CA, concluiu que, intervindo o CA, de uma forma geral, em toda a atividade estratégica, operacional e de controlo dos negócios da empresa, as suas decisões, em geral, foram “confortadas por relatórios e propostas dos administradores responsáveis pelos respetivos pelouros, não sendo identificáveis elementos distintivos de desempenho, qualitativos ou quantitativos, que permitam diferenciar...o mérito individual de cada um dos administradores, **num desempenho que é globalmente de rigor, qualificado e muito positivo**”¹⁴.
109. Tendo sido os exercícios de 2009 e 2010 marcados por um conjunto de fatores conducentes à imposição de contenção nos gastos, cumpridos pela administração da empresa, o ano de 2011 marcou a definição de objetivos de redução de custos ainda mais severos. No que respeita àquele ano, vem o Conselho Fiscal afirmar que “o CA empenhou-se com sucesso no plano de redução de custos compaginável com as orientações do Governo...”.
110. Não obstante o contratualizado no que se refere aos objetivos de desempenho e prémios de gestão, o Despacho n.º 5696-A/2010, de 25 de março de 2010, do Ministro de Estado e das Finanças, determinou, a título excecional, que fosse adotada por todo o sector empresarial do Estado uma política assente na contenção acrescida de custos no que toca à remuneração dos membros dos respetivos órgãos de administração. **Determinou, ainda, não haver lugar, nos anos de 2010 e 2011, à atribuição de qualquer componente variável da remuneração**, desvalorizando-a, assim, como estímulo à produtividade. Como tal, mesmo tendo sido atingidos os objetivos de gestão propostos à administração da Carris, **a componente variável não foi paga em 2010 e 2011.**

7.5. Avaliação por parte do acionista

111. À Direção Geral do Tesouro e Finanças cumpre avaliar as respetivas administrações quanto ao cumprimento das orientações e objetivos de gestão fixados, dos deveres especiais de informação e das boas práticas de governação societária. **No que respeita e este acompanhamento, a DGTF baseia-se na análise dos reportes trimestral e anual efetuados pelos Órgãos de Administração e de Fiscalização das respetivas empresas** e que se encontram, por regra, no Relatório de Gestão que integra o Relatório e Contas anual que é acompanhado do parecer dos Órgãos de Fiscalização. **Sublinhe-se que validar e verificar o seu cumprimento configura um ato de auditoria que aquela entidade considera extravasar as suas funções e as suas capacidades em termos de recursos humanos, pelo que essa verificação fica por realizar**, limitando-se a uma mera verificação do cumprimento nominal dos objetivos por parte do CA.
112. Os seus Relatórios e Contas e respetivos objetivos de gestão **são, porém, analisados todos os anos por técnicos da DGTF**. No que respeita aos anos de 2009, 2010 e 2011, considerou a DGTF, à semelhança do CF da empresa, **terem os objetivos vertidos no contrato de gestão sido atingidos ou superados na sua globalidade**. No que respeita à avaliação de 2010 e 2011, considerou ainda que, não obstante o grau de apuramento dar lugar a um prémio de 20% de acordo com o estabelecido no contrato de gestão, **não haveria, porém, lugar à atribuição de qualquer componente variável da remuneração tendo presente as determinações legais sobre a matéria em questão.**
113. A DGTF acompanha, ainda, trimestralmente, as contas das empresas que constituem a sua carteira principal através de uma aplicação informática. Os dados são tratados e analisados os principais desvios, sendo solicitadas, sempre que necessário, justificações junto dos órgãos de gestão das empresas. Estes boletins trimestrais e relatórios anuais são publicados no sítio da internet da DGTF¹⁵.

¹⁴ Relatório e Contas de 2009, 2010 e 2011.

¹⁵ www.dgtf.pt.



8. MEDIDAS DE CONTROLO E RACIONALIZAÇÃO DE CUSTOS (2008-2010)

114. Como consequência, em parte, do aumento salarial de 2,9% decretado para o ano de 2009, de acordo com o estabelecido para a generalidade da administração pública, registou-se um acréscimo dos custos com pessoal de 4,35% nesse ano (sem complementos de pensões¹⁶ e sem as indemnizações pela cessação de contratos de trabalho por mútuo acordo). Recorde-se, a este propósito, que a política de aumentos salariais é determinada pelo acionista, limitando a ação da Administração da empresa neste campo. O ano de 2009 foi ainda afetado pela alteração do critério de contabilização do pagamento de complementos de reforma e das indemnizações pela cessação de contratos de trabalho por mútuo acordo, o que justificou o acréscimo total dos custos com pessoal em 14,3% comparativamente com o ano de 2008.
115. No que se refere ao ano de 2010, os gastos com o pessoal, sem complementos de pensões e sem as indemnizações pela cessação de contratos de trabalho por mútuo acordo, tiveram uma redução de 0,5%, em linha com o congelamento dos salários da administração pública decretado para aquele ano, ainda que se tenha verificado um ligeiro aumento do número de trabalhadores efetivos da empresa. Porém, levando em consideração o crescente encargo que os demais benefícios pós-emprego registaram nesse ano, os gastos com o pessoal cresceram 2,7%.
116. **Em 2010, os Gastos com o pessoal¹⁷ na Carris atingiram 83.555.229€, representando 58% do rédito da empresa e ultrapassando em 5.246.120€ as suas vendas e serviços prestados.**
117. Constata-se ainda que o número de colaboradores da empresa se manteve estável no período 2008/2010.
118. O montante dos complementos de reforma e de sobrevivência pagos em 2010 e 2009 ascenderam a 12.244 e 12.776 milhares de euros, respetivamente, verificando-se que, destes, 9.472 e 6.912 milhares de euros, não se encontravam suportados pela provisão, pelo que no quadro que se apresenta de seguida estão evidenciados apenas os valores não suportados pela provisão¹⁸. Este tipo de gastos representa 11,7% do montante total dos Gastos Com o Pessoal.

¹⁶ A Empresa paga Complementos de Pensões de reforma, ou invalidez, às atribuídas pela Segurança Social, calculados na base da incidência do valor percentual de 1,5 XN sobre a retribuição mensal do trabalhador, à data da retirada do serviço, sendo N o número de anos da sua antiguidade na Empresa, desde que a soma do valor assim calculado com o da pensão não ultrapasse aquela retribuição.

A Empresa assegura o valor das pensões, sob a forma de complemento à pensão concedida pela Segurança Social, ou na totalidade, se a esta não houver direito, no que se refere às pensões de reforma ou invalidez atribuídas pela Segurança Social nas seguintes situações:

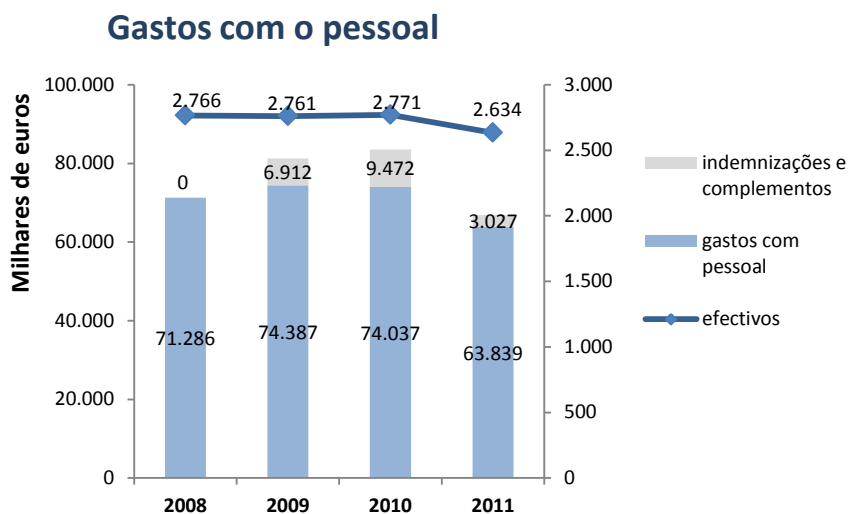
1. Enquanto se encontrar na situação de viuvez, o cônjuge ou a pessoa que anteriormente vivia com o trabalhador em comunhão de vida e habitação, terá direito a receber 50% do valor total do vencimento ou da pensão que o trabalhador vinha recebendo à data do falecimento.
2. No caso de existirem filhos menores ou equiparados, com direito a abono de família, e enquanto os mesmos se encontrarem nesta situação, a percentagem atrás referida passará a ser de 75%.
3. Se houver incapacitados, – filhos ou equiparados – enquanto se mantiverem nesta situação, aplica-se o disposto no número anterior.
4. Ocorrendo o falecimento de algumas das pessoas referidas n.º 1, deixando filhos menores ou incapacitados com direito ao abono de família, estes terão direito à percentagem prevista no n.º 1 desta cláusula enquanto subsistir o direito ao referido abono.

¹⁷ A Carris passou, na primeira década do séc XXI, por uma redução gradual dos seus Custos com o Pessoal, passando de 124,5M€ em 2002 para 84M€ em 2010, uma redução de 32,5%, refletindo uma diminuição de cerca de 30% no número de trabalhadores.

¹⁸ Segundo a Diretriz Contabilística 19, o gasto do exercício com os benefícios de reforma, exceto para o efeito de quaisquer cortes ou liquidação, é debitado à conta 64 – Custos com o pessoal, por contrapartida da conta 29 – Provisões para riscos e encargos.



GRÁFICO 1 – GASTOS COM O PESSOAL



Fonte: Relatórios e contas da empresa

119. A trajetória de redução dos Gastos com o pessoal da Carris, que no ano de 2003 ultrapassavam os 131 milhões de euros e em 2010 atingiram os 83,5 milhões de euros – em linha com a diminuição de pessoal de 3.573 para 2.773 trabalhadores no mesmo período, demonstra o importante esforço de contenção feito pela empresa. Assinale-se, porém, que a componente respeitante aos pagamentos relativos a complementos de pensão não acompanhou esta evolução, passando de 13,3 milhões de euros, em 2003, para 12,8 milhões, em 2010, ou seja, registando uma diminuição bastante inferior (3,7%) à verificada na remuneração do pessoal.
120. **No que respeita ao ano de 2011, a evolução desta rubrica sofreu uma forte contração** na sequência dos objetivos quantificados e calendarizados no memorando de entendimento sobre as condicionalidades de política económica com o Fundo Monetário Internacional, o Banco Central Europeu e a Comissão Europeia e outros instrumentos legais, com o objetivo de diminuir os custos de funcionamento das empresas públicas. Assim, em 2011, **os gastos com o pessoal ascenderam a 66,9 milhões de euros**, representando uma **diminuição de 19,9% face a 2010 ano em que aqueles gastos se cifraram no valor de 83,6 milhões de euros**. Caso se excluam os complementos de pensões e as indemnizações, estes valores passam a 63,8 e 74 milhões de euros em 2011 e 2010, respetivamente, representando um decréscimo de 13,8% entre aqueles anos.
121. Para esta evolução contribuíram a redução das remunerações pagas, e a redução de 5,2%, do número de efetivos da empresa. Também importante para esta evolução foi o montante registado como “gasto” na demonstração de resultados de 2011 relativo à variação do saldo das responsabilidades entre exercícios dos benefícios pós-emprego, apurado pela *Mercer*, o qual sofreu uma forte contração passando de 9,5 milhões de euros em 2010 para 3 milhões em 2011. A este respeito, a diminuição da taxa de desconto em 0,15 p.p., **o envelhecimento natural, o decréscimo da população inativa e a rescisão amigável de contratos de trabalho (redução de efetivos), situação em que os colaboradores em causa perdem o respetivo complemento, constituem as principais razões para redução**.
122. A este propósito, e no que respeita ao ano de 2011, veio ainda o Despacho 155/2011, de 28 de abril, do Ministro de Estado e das Finanças, fixar novos limites ao programa de redução de custos para as entidades do sector empresarial do Estado, tendo em vista o cumprimento do estimado na Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, e a atualização do Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, aprovado pela Resolução da Assembleia da República 29/2010, de 12 de abril.



123. No que respeita estritamente às remunerações dos trabalhadores efetivos, e de acordo com a Carris, o respetivo Acordo de Empresa complementa a remuneração base com um conjunto de subsídios, prémios e benefícios sociais cuja discriminação se pode observar no quadro seguinte, referente aos anos de 2008 a 2011.

QUADRO 9 – REMUNERAÇÕES DO PESSOAL

un: euros

	2008	2009	2010	2011
TOTAL	54.656.126	57.628.540	57.721.183	49.965.064
Ordenados e Salários :	38.594.470	40.595.652	40.893.148	36.908.208
Salário base	24.375.872	25.712.902	25.834.312	24.785.682
Diuturnidades	2.385.931	2.476.266	2.824.179	2.667.811
Prémios de chefia	103.315	94.694	91.828	93.634
Isenção de horário de trabalho	270.785	298.679	304.431	307.434
Bolsas de estágio	0	0	0	0
Prémio de assiduidade	671.392	673.278	665.652	640.438
Subsídio de férias	3.232.023	3.439.648	3.272.335	490.861
Subsídio de natal	3.115.240	3.272.840	3.376.378	3.230.024
Licenças remuneradas	4.210.074	4.440.544	4.321.280	4.478.371
Complemento de subsídio de doença	229.837	186.802	202.753	213.953
Remunerações Adicionais :	10.887.729	11.717.772	11.554.821	8.005.140
Abono por trabalho em dias feriados	1.119.756	1.149.540	1.148.709	1.003.394
Serviço noturno	1.668.340	1.754.182	1.767.181	1.199.505
Subsídio de agente único	2.929.404	3.045.551	3.058.581	2.906.010
Trabalho extraordinário	1.819.967	2.126.808	2.040.321	2.253.949
Outros subsídios	671.806	698.536	682.649	886.120
Prémio de produtividade	295.972	223.876	145.813	118.769
Outras remunerações	645.637	829.072	894.929	521.273
Redução ao abrigo do art.º 19 da Lei n.º 55A de 2010				-883.880
Refeições sociais	5.173.927	5.315.116	5.273.214	5.051.716

Fonte: informação financeira da empresa

124. **O salário base na Carris representa 52,9% do total das remunerações** (expurgada a redução ao abrigo do art.º 19, da Lei 55-A/2010, de 31 de Dezembro, e as refeições sociais) com um valor que atingiu, em 2011, 24.785.682€. Tendo revelado um crescimento de 5,5% em 2009 e estagnado em 2010, **sofreram uma inflexão em 2011, apresentando, nesse ano, uma redução de 4,1%, situando-se ligeiramente acima (1,7%) do valor do salário base retribuído pela empresa em 2008.**
125. **Por outro lado, a Carris complementa a remuneração dos seus trabalhadores com a atribuição de várias compensações financeiras.** Nos anos em análise, o salário base mais os subsídios de férias e natal representaram pouco mais do que 55% (56,21, 56,27, 56,28 e 57,05% para 2008, 2009, 2010 e 2011 respetivamente), tendo as restantes remunerações atingido quase 45% do total das remunerações auferidas pelos trabalhadores da empresa.



126. Recorde-se que a este respeito o Plano Estratégico dos Transportes¹⁹ afirma que: “Face à situação financeira das empresas do Sector Empresarial do Estado de transportes públicos terrestres, serão ativados os mecanismos legais previstos no Decreto-Lei n.º 353-H/77, de 29 de Agosto, através da Declaração de Empresa em Situação Económica Difícil, envolvendo, nomeadamente:

- A suspensão da vigência dos atuais acordos de empresa, desfasados da realidade das empresas do SEE e do País;

- O início de negociações com as organizações representativas dos trabalhadores, com vista à celebração de novos acordos de empresa, adequados à situação financeira das empresas e do País, e em linha com as práticas e regalias vigentes para a generalidade dos trabalhadores portugueses.”

127. **Em 2011, o total das remunerações, excluindo as refeições sociais, decresceu 14,37%, atingindo o valor de 49.965.064€.** Para esta redução contribuiu a diminuição do salário base em 1.048.630€, a redução ao abrigo do art.º 19 da Lei n.º 55/A de 2010, de 31 de dezembro, no montante de 883.880€, e algumas rubricas das remunerações adicionais como o serviço noturno com 567.676€. Porém, a componente que mais contribuiu para esta redução foram os custos com os subsídios de férias, cujo decréscimo em 2011 se cifrou em cerca de 85%.

128. Com efeito, considerando que os subsídios de férias são pagos ao longo do ano com recurso à provisão existente em 31 de dezembro do ano anterior, não foi necessário reconstituir a provisão no final de 2011, por, em 2012, não irem ser pagos subsídios à esmagadora maioria dos trabalhadores da Carris. Neste sentido, foi possível à empresa poupar 2.781.474€ no montante gasto como remunerações dos trabalhadores da Carris em 2011.

129. Os **fornecimentos e serviços externos**, que em 2010 representavam 37,5% das “vendas e serviços prestados”, cresceram 4,64% entre 2008 e 2009 (, e 2,92% entre 2009 e 2010). Já em 2011, a evolução desta rubrica foi bastante favorável, uma vez que a renegociação de contratos de prestação de serviços, que se traduziu, por um lado, na redução de preços e, por outro, na redução dos serviços conforme orientação da tutela, consubstanciou uma redução de 30%, tendo passado de 29.405.830€, em 2010, para 20.571.419€, em 2011, como se pode observar no quadro seguinte.

¹⁹ Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro.



QUADRO 10 - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

un: euros

	2010	2011	variação
água	171.531	165.547	-5.984
eletricidade	865.790	959.111	93.321
gasóleo, gasolina, gás e lubrificantes	107.214	66.265	-40.949
outros fornecimentos de terceiros	301.743	127.252	-174.491
aluguer de viaturas	66.131	37.003	-29.128
licenciamento e manutenção de produtos informáticos	702.529	610.189	-92.340
pneus	847.135	830.348	-16.787
outros alugueres	138.332	157.599	19.267
manutenção e reparação de autocarros	378.647	363.460	-15.187
manutenção e reparação autocarros - <i>outsourcing</i>	9.458.281	5.482.882	-3.975.399
manutenção e reparação elétricos - <i>outsourcing</i>	1.348.395	1.918.269	569.874
materiais para veículos de serviço público	150.707	30.908	-119.799
manutenção e reparação de veículos diversos	120.342	94.802	-25.540
manutenção e reparação equipamento SAEIP; vending; bilhética	1.364.653	1.284.740	-79.913
outras manutenções e reparações	891.937	425.463	-466.474
comunicações	771.692	633.204	-138.488
seguros	2.963.012	1.852.580	-1.110.432
indenizações	550.308	393.749	-156.559
deslocações e estadas	56.941	70.158	13.217
limpeza, lavagens e desinfestações	696.604	522.516	-174.088
limpeza de material circulante	790.748	541.544	-249.204
vigilância e segurança	976.920	666.688	-310.232
auditoria, consultadoria, honorários e serviços	2.093.700	1.112.123	-981.577
comissões e intermediários	1.501.197	1.626.655	125.458
publicidade e propaganda	1.395.721	243.457	-1.152.264
gastos ambientais	99.668	65.188	-34.480
outros serviços de terceiros	595.952	289.719	-306.233
TOTAL	29.405.830	20.571.419	-8.834.411

Fonte: informação financeira da empresa

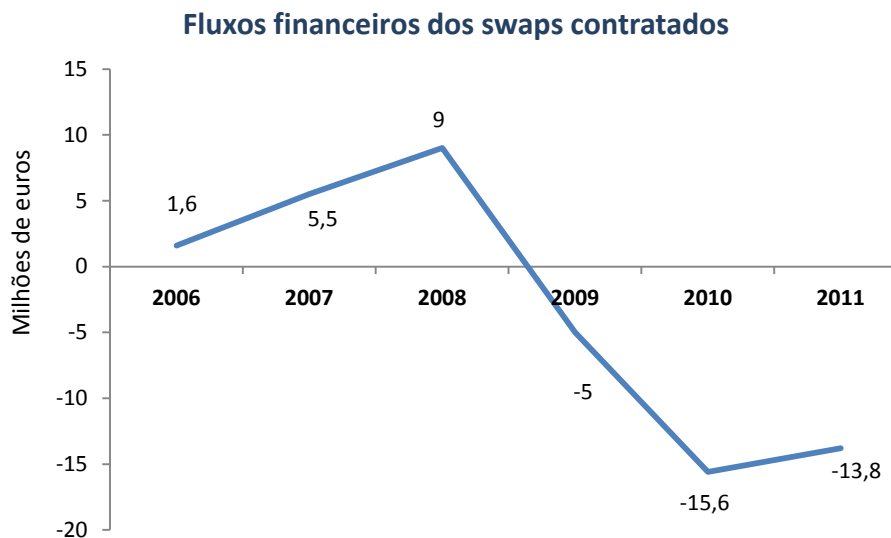
130. Para esta evolução contribuiu decisivamente a **redução dos gastos com a manutenção e reparação dos autocarros da empresa**, perfazendo 45% do total dos ganhos obtidos em 2011. Por um lado, a redução da oferta de serviço público permitiu diminuir a utilização de veículos com maiores custos operacionais, e, por outro, a necessidade de prolongar, para além do previsto, a vida útil de diversos segmentos de frota, obrigou ao lançamento de um programa de grandes reparações em alguns veículos, **cujos encargos foram levados ao imobilizado**.
131. No que respeita aos **consumos**, uma fatia importante dos gastos da Carris destacando-se os de gasóleo e gás que abastecem a frota, revelaram um forte decréscimo entre 2008 e 2009 (19%), já que o ano de 2008 viu os preços dos combustíveis atingirem os valores mais elevados do período, revelando uma tendência decrescente nos dois anos seguintes. Também a transferência para *outsourcing* de operações de manutenção da frota, anteriormente contabilizados como consumos, contribuiu para a evolução registada em 2008 e 2009.



133. Já no que respeita a 2010, essencialmente motivada pela evolução do preço dos combustíveis, aquela tendência inverteu-se, revelando um crescimento de 7,9%, ainda que sem alcançar os valores verificados em 2008. Já em 2011, não obstante o esforço de contenção verificável numa significativa contração dos gastos com “peças e acessórios para veículos” e “outros consumos”, a tendência crescente dos preços dos combustíveis implicou um crescimento de 5% nesta rubrica.
134. Nos anos de 2008, 2009 e 2010, a empresa suportou **custos financeiros** de 33,7; 32,0 e 30,4 milhões de euros, respetivamente. Este decréscimo sucessivo deve-se, essencialmente, à diminuição dos custos de financiamento da empresa que se situaram em 5,17%, 2,97% e 2,56%, respetivamente. Já para o ano de 2011, para fazer face às necessidades de reembolso, era necessária a obtenção de um empréstimo de médio e longo prazo, com aval do Estado, no montante de 110 milhões de euros. Não tendo sido possível obter este financiamento com maturidades de médio e longo prazo, as necessidades de financiamento foram satisfeitas com empréstimos de muito curto prazo e com elevados “spreads”, comparativamente com as operações em processo de reembolso. **Esta situação provocou um elevado aumento dos custos financeiros, os quais, para o ano de 2011, ascenderam a 51,3 milhões de euros, perfazendo um acréscimo de 68,8%.**
135. **Atente-se que os custos financeiros suportados pela Carris representaram, em 2011, 63% das vendas e serviços prestados pela empresa.** Uma vez que a crítica situação financeira da empresa se irá manter em 2012, a melhoria de resultados na sua atividade operacional será vã e mais que absorvida pelos crescentes custos financeiros que irão, se nada for feito, asfixiar totalmente a empresa.
136. A partir de 2005, face à subida das taxas de juro²⁰, a empresa contratou *swaps* para cobertura do risco de taxas de juro. Dada a tendência de aumento das taxas de juro, os contratos de *swap* geraram fluxos financeiros, em termos líquidos de + 1,6, +5,5 e + 9,0, milhões de euros entre 2006 e 2008.
137. Apesar da crise financeira de 2008, **as taxas de juro caíram abrupta e significativamente desde então, tendo atingido valores historicamente baixos. Consequentemente, em 2009, o fluxo financeiro líquido foi de -5,0 milhões de euros, -15,6 e -13,8 milhões em 2010 e 2011, respetivamente.**
138. Cabe aqui referir que, na sequência do Despacho 101/09-SETF de 30 de janeiro que considerou que “...na atual conjuntura dos mercados financeiros, as avaliações “mark-to-market” encerram um elevado grau de volatilidade, pouco adequado a corretas valorizações de ativos e passivos nos termos da estrutura conceptual do IASB”, ficou a empresa obrigada a valorizar, desde 2009 o efeito das variações do justo valor dos contratos de *swap* anualmente avaliados por entidade especializada.
139. **Estes instrumentos de cobertura de risco, devido à evolução descendente das taxas de juro nos últimos anos revelaram-se assim, para a empresa, um encargo adicional de montante assinalável.** O gráfico seguinte evidencia de forma clara os fluxos financeiros dos *swaps* contratados no período que medeia entre 2006 e 2011.

²⁰ De acordo com os dados publicados pelo BCE as taxas de juro médias das operações de financiamento aumentaram de 2,25% em Junho de 2005 para 4,25% em Julho de 2008

GRÁFICO 2 – FLUXOS FINANCEIROS DOS SWAPS CONTRATADOS



Fonte: informação financeira da empresa

140. O peso do Valor de Mercado, à data de 31 de dezembro de 2011, Mark to Market (MtM) dos IGRF contratados, face ao endividamento da Carris, apresentava uma variação de -13,8%, ligeiramente acima da média do conjunto das empresas que recorriam a estes instrumentos (9,1%).

9. MEDIDAS DE CONTROLO E RACIONALIZAÇÃO DE CUSTOS PEC 2010-2013

141. Tendo em vista a conjuntura económica e financeira, quer nacional quer internacional, bem como a necessidade de levar a cabo um esforço de consolidação das finanças públicas, foi apresentado pelo Governo o Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013 (PEC 2010-2013), aprovado pela Resolução da Assembleia da República nº 29/2010, de 12 de abril, de forma a adotar um conjunto de medidas de consolidação orçamental, as quais abrangeram também o Setor Empresarial do Estado (SEE), com o objetivo de diminuir o esforço real ou eventual do Estado com as respetivas empresas do SEE.

Contratualização do serviço público

142. Consideram-se serviços de interesse geral “os serviços desenvolvidos por entidades públicas ou privadas, por determinação do Estado, com vista a assegurar a provisão de bens e serviços essenciais, tendentes à satisfação das necessidades fundamentais dos cidadãos, sempre que não haja garantia de que os mecanismos de mercado assegurem por si só a sua provisão de forma plena e satisfatória.”²¹ Tem sido entendido que a Carris se enquadra nesta definição de prestador de serviços de interesse geral.
143. Por outro lado, está fixada legalmente, quer pelo direito interno²², quer pelo direito comunitário²³, a exigibilidade da determinação contratual das obrigações de serviço público impostas à empresa.
144. Por seu turno, também o PEC 2010-2013 estabeleceu que todas as empresas de transportes iriam proceder, até ao final do ano de 2010, à contratualização do serviço público.

²¹ Artigo 4º do Decreto-Lei 167/2008, de 26 de Agosto

²² Decreto-Lei 167/2008, de 26 de Agosto

²³ Regulamento (CEE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho



145. Neste sentido afirmou a Senhora Secretária de Estado do Tesouro, em sede de contraditório, que “...foi criado um grupo de trabalho, através de Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, datado de 1 de Julho de 2010, o qual tinha como missão apresentar uma proposta de contratualização da prestação de serviço público relativamente às empresas do setor dos transportes, onde se insere a Carris. No entanto, na sequência da alteração da política governamental associada às medidas impostas no âmbito do Plano de Assistência Económica e Financeira (PAEF), não se chegou a formalizar o contrato de prestação de serviço público com a Carris.”
146. **Por seu lado, também a empresa tomou a iniciativa de enviar à Direção Geral do Tesouro e Finanças, à Inspeção Geral de Finanças e à Secretaria de Estado dos Transportes, em 26 de fevereiro de 2010, uma proposta para saneamento e sustentabilidade financeira da Carris, onde se propunha também a contratualização do serviço público.**
147. Em Assembleia Geral realizada em 26 de março de 2010, o acionista deliberou que a proposta apresentada pela Carris fosse objeto de deliberação posterior, na medida em que a mesma carecia de análise aprofundada. Até final de junho de 2012, não se dispunha de evidência de que tivesse sido proferida qualquer decisão sobre a referida proposta, facto que determina que o **incumprimento desta medida não deva ser assacado à empresa.**

Unidade de Tesouraria para Empresas não Financeiras do Sector Empresarial do Estado

148. No quadro da gestão financeira das empresas públicas não financeiras (EPNF)²⁴, a todas sociedades anónimas ou EPE foi igualmente imposta a obrigatoriedade de manutenção das suas disponibilidades e aplicações financeiras na Tesouraria Central do Estado, junto do IGCP, contribuindo, assim, para a redução das necessidades de financiamento externo da República, além do seu reflexo positivo ao nível do custo líquido dessa mesma dívida.
149. Sobre esta matéria, a empresa solicitou, junto do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, ao abrigo do nº1 do art.º 77º da Lei nº 55-A/2010 (OE/2011), de 31 dezembro, a dispensa de movimentação de todos os fundos, à exceção dos movimentos relativos a aplicações financeiras, através do IGCP. A justificação deste pedido teve em conta a necessidade da empresa em manter as operações de débito e de crédito com os bancos comerciais, nomeadamente os créditos de curto, de médio e longo prazo. **Não tendo recebido resposta, no que se refere ao cumprimento do previsto no artigo 17º da Lei nº 12-A/2010, de 30 de junho, a empresa, apenas em 2011, procedeu à abertura de conta no IGCP.**
150. **A autorização foi dada em 18 de abril de 2012, reconhecendo que a dependência de financiamento bancário por parte da Carris justificava esta autorização.**

Seletividade no Investimento e Estabelecimento de Limites ao Endividamento das Empresas do Sector Empresarial do Estado

151. Durante o período 2002 a 2009, o endividamento das empresas do SEE cresceu a uma taxa anual média de 11%, considerada uma taxa elevada, pelo que foi definido um limite máximo para o crescimento anual deste endividamento que, no curto prazo, deverá ser progressivamente reduzido para um nível mais sustentável de 4%, em 2013.
152. Assim, o PEC 2010-2013 veio vincar a exigência de maior seletividade no investimento público e exigir a adequação do crescimento do nível do endividamento do SEE à realidade do país, compatibilizando a aposta na modernização e no desenvolvimento, com a manutenção do investimento e endividamento em níveis sustentáveis. Neste sentido, foi fixado um limite máximo para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras de acordo com o quadro que ora se apresenta:

²⁴ Salienta-se o facto de as EPE estarem obrigadas ao cumprimento do Princípio da Unidade da Tesouraria do Estado (UTE) desde 2005.



QUADRO 11 - LIMITE MÁXIMO DE CRESCIMENTO DO ENDIVIDAMENTO

ano	taxa
2010	7%
2011	6%
2012	5%
2013	4%
média	5,5%

Fonte: Decreto-Lei n.º 137/2010, de 28 de dezembro

153. **A empresa cumpriu os limites máximos de acréscimo de endividamento fixados pelo Governo para 2010.** A dívida remunerada, que no final de 2009 ascendia a 629.913 milhares de euros, teve um acréscimo abaixo da meta de 7% definida pelo Governo, tendo atingido 673.638 milhares de euros no final de 2010, isto é, um acréscimo de 6,94%.
154. **No que respeita a 2011, a evolução da dívida remunerada ficou abaixo da meta de 6%,** tendo atingido a importância de 693.787 milhares de euros, isto é, um acréscimo de apenas 2,99% em relação ao ano anterior.
155. É de referir, porém, que a empresa alega que os constrangimentos colocados ao endividamento obrigaram ao atraso nos pagamentos a fornecedores, o que atesta as dificuldades financeiras que a mesma enfrenta, acabando por recorrer ao financiamento por parte dos seus fornecedores para cumprir os objetivos de financiamento bancário impostos pelo Governo.

Alinhamento das Empresas e Institutos Públicos com a Administração Pública

156. Na sequência das orientações já aprovadas no PEC 2010-2013, ficou estabelecido que os aumentos salariais nas empresas públicas deveriam seguir o definido, em cada ano, para a Administração Pública. Assim, em 2010, o CA da Carris foi compelido a respeitar as orientações já adotadas para as atualizações salariais na Administração Central – congelamento salarial. Veio ainda a DGTF, por meio do ofício nº 1730, de 25.02.2010, sublinhar a imposição de não serem negociadas cláusulas de efeito pecuniário com implicações em anos seguintes, bem como a prevalência destas orientações, salvo casos excecionais²⁵, sobre decisões já adotadas pelas empresas, mas ainda não executadas, que disponham em sentido diferente.
157. No cumprimento destas orientações sobre negociações salariais para as empresas públicas, e ainda nos termos do ofício nº 1730, de 25 de fevereiro de 2010, da DGTF, no sentido da “...não atualização dos salários nominais para o corrente ano...”, **a empresa não procedeu a qualquer atualização das tabelas salariais em 2010**, tendo-se assistido à estabilização dos gastos com o pessoal entre 2009 e 2010, não obstante um muito ligeiro aumento do número de colaboradores.
158. Adicionalmente, e no que respeita ao ano de 2011, veio ainda o Despacho nº 155/2011, de 28 de abril, do Ministro de Estado e das Finanças, fixar novos limites ao programa de redução de custos para as entidades do Sector Empresarial do Estado, tendo em vista o cumprimento da Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro, e a atualização do Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, aprovado pela Resolução da Assembleia da República 29/2010, de 12 de abril. Desta forma, para 2011, enquanto a Lei 55-A/2010 estabeleceu uma redução das remunerações totais ilíquidas mensais de valor superior a 1500€, quer estivessem em exercício de funções naquela data, quer as iniciassem, a qualquer título, depois dela, aquele Despacho nº 155/2011 veio estipular a “...fixação da despesa máxima anual de custos com pessoal e fornecimentos e serviços externos em 85% do valor registado no ano anterior.”
159. Dando cumprimento ao que lhe foi imposto, em 2011 os gastos com o pessoal, que ascenderam a 66,9 milhões de euros, registaram uma diminuição de 19,9% face a 2010, ano em que totalizaram o montante de 83,6 milhões de euros. Caso se excluam os complementos de pensões e as indemnizações, estes valores passam a 63,8 e 74 milhões de euros em 2011 e 2010 respetivamente, representando um decréscimo de 13,8%.

²⁵ Em casos excecionais e devidamente fundamentados, poderia o Ministério das Finanças e da Administração Pública, em conjunto com a tutela sectorial, autorizar procedimento diferente.



Revisão dos Encargos com Pensões e Planos de Saúde

160. O Plano de Estabilidade e Crescimento²⁶ 2010-2013 previu a revisão dos encargos com pensões e planos de saúde no decurso de 2010, assente no princípio da complementaridade dos referidos planos. Neste documento afirma-se que: “...os planos existentes que não se configurem como sendo de “contribuição definida”²⁷ serão fechados à admissão de novos beneficiários, procedendo-se igualmente à sua adaptação, mediante negociação, sem prejuízo do respeito pelos direitos adquiridos.”²⁸
161. Nesse sentido, era pedido às empresas públicas para proceder à constituição de novos planos de pensões e de saúde, abertos aos novos colaboradores, que deveriam obrigatoriamente assumir-se como de “contribuição definida”, com sujeição à regulação e supervisão do Instituto de Seguros de Portugal.
162. Os reformados da Carris beneficiavam contratualmente²⁹ de proteção para assistência da doença, de complementos de reforma por invalidez e velhice, assim como os respetivos cônjuges, descendentes dependentes e equiparados e de complementos de pensão de sobrevivência, benefícios que, no seu conjunto, representaram, em 2009, 2010 e 2011, um gasto para a empresa de 12,8; 12,5 e 11,6 milhões de euros respetivamente. Por seu turno, as responsabilidades assumidas pela Carris a título de complementos de reforma e de sobrevivência ascenderam a 146, 140,8 e 130,6 milhões de euros em 2009, 2010 e 2011 respetivamente. Em 2011, empresa reduziu as responsabilidades com complementos de pensão num valor de 10,2 milhões de euros através da rescisão amigável de contratos de trabalho, situação em que os colaboradores em causa perdem o respetivo complemento, o envelhecimento natural e o decréscimo da população inativa. Acresce, ainda, que a taxa de desconto evoluiu favoravelmente à empresa, passando de 5,15%, em 2010, para 5%, em 2011.
163. Não obstante esta evolução, não foi encontrada evidência da constituição de qualquer novo plano de tipo “contribuição definida” para os novos colaboradores, pelo que não foi cumprida a exigência colocada no PEC.

Compras no Sector Empresarial do Estado

164. A Carris não aderiu ao Sistema Carris Nacional de Compras Públicas, tendo a empresa afirmado que dispõe de uma área de compras devidamente regulamentada e utiliza a plataforma eletrónica VORTAL³⁰ para os seus procedimentos aquisitivos.

10. REMUNERAÇÕES DOS GESTORES PÚBLICOS

165. As remunerações dos membros dos órgãos sociais das empresas públicas devem ser fixadas em função da complexidade, exigência e responsabilidade inerentes às respetivas funções, e atendendo às práticas normais no respetivo setor de atividade, tendo em conta igualmente os princípios e orientações estabelecidas pelos acionistas e situação do mercado.

26 O Plano de Estabilidade e Crescimento (ou PEC) é um acordo entre os países da União Europeia. O PEC é consubstanciado nos artigos 99º e 104º do Tratado de Roma (tal como alterado pelo Tratado da União Europeia ou de Maastricht), num Protocolo anexo ao referido Tratado, nos regulamentos nº 1466/97 e 1467/97 e uma resolução do Conselho Europeu, publicados no Jornal Oficial das Comunidades Europeias (entretanto designado como Jornal Oficial da União Europeia) em 2 de Agosto de 1997.

De acordo com o PEC, todos os países da União Europeia devem apresentar regularmente programas de estabilidade ou programas de convergência (aqueles para os países que fazem parte da área do euro, estes para os que ainda não adotaram o euro), devem respeitar os objetivos macroeconómicos contidos nesses programas e devem evitar défices públicos superiores a 3% do PIB, bem como valores da dívida pública superiores a 60% do PIB (valores do PIB a preços de mercado). Défices superiores àquele valor podem levar a sanções, incluindo pagamento de multas.

²⁷ Plano de Pensões de Contribuição Definida - plano de pensões em que as contribuições são previamente definidas (por exemplo: uma percentagem sobre o salário mensal de cada trabalhador) e os benefícios são os determinados em função do montante das contribuições entregues e dos respetivos rendimentos acumulados. O benefício irá depender da forma como a empresa decide distribuir as suas contribuições pelos trabalhadores, bem como da valorização e rendimento dos ativos financeiros em que as contribuições forem investidas.

Plano de Pensões de Benefício Definido - plano de pensões em que os benefícios se encontram previamente definidos (por exemplo: uma percentagem do salário à data da reforma) e as contribuições são calculadas por forma a garantir o pagamento daqueles benefícios. O custo de financiamento de um plano de pensões de benefício definido deverá ser estimado através da elaboração de estudos técnicos atuariais.

28 Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013.

29 Acordo de Empresa entre a companhia Carris de Ferro de Lisboa e o Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes, nas suas Cláusulas 60ª, 62ª e 63ª.

30 A Vortal é uma empresa que disponibiliza soluções de plataformas eletrónicas de contratação. Com recurso às tecnologias de informação, desenvolveu ferramentas, através das quais compradores e fornecedores podem adquirir e vender bens e serviços.



166. No que respeita à transparência das políticas remuneratórias dos membros dos órgãos sociais e à sua aplicação efetiva, **a empresa fez a sua divulgação nas respetivas contas anuais**. Esta informação inclui as remunerações fixas e outras regalias, tendo sido dado cumprimento ao Despacho nº 5696-A/2010, de 25 de março, do Ministro de Estado e das Finanças, que determinou a não atribuição de prémios de gestão, nos anos de 2010 e 2011, aos membros do órgão de administração. Esta decisão foi também transmitida pelo acionista à empresa na Assembleia Geral de 26 de março de 2010.
167. O estatuto remuneratório que vigorou para os órgãos sociais da empresa foi o seguinte, até 23 de março de 2009:
168. Mandato I até 23.03.2009

Mesa Assembleia Geral

Presidente – Senha de presença no valor de 598,62€
Vice-Presidente – Senha de presença no valor de 465,88€;
Secretário – Senha de presença no valor de 333,6€.

Conselho Administração

Presidente – Remuneração de 4.204,67€/mês, 14 vezes por ano;
Despesas de representação 1.471,94€/mês a abonar 12 meses por ano;
Adicional mensal de acumulação de funções, no montante de 1.261,81€/mês, pago até 27 de maio de 2008.

Vogais – Remuneração de 3.656,2€/mês, 14 vezes por ano.
Despesas de representação 1.097,29€/mês a abonar 12 meses por ano;
Adicional mensal de acumulação de funções, no montante de 1.261,8€/mês, pago até 27 de maio de 2008.

Órgãos de Fiscalização

Remuneração: 1.375,07€/mês, 12 vezes por ano - Remuneração paga ao Fiscal Único cujo mandato cessou em 29/7/2008

169. O quadro remuneratório dos membros do Conselho de Administração, até Março de 2009, comportava as componentes de remuneração base, despesas de representação e acumulação de funções. **No seu total, anualmente, estas ascendiam a 94.194€ no caso do Presidente e a 84.494,06€ no caso dos vogais.**
170. Acontece que o Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, veio **eliminar a componente remuneratória denominada “despesas de representação”**, passando a mesma a estar exclusivamente associada ao ressarcimento dos montantes despendidos em representação da sociedade³¹.
171. Relativamente às remunerações a título de acumulação de funções, o “Estatuto do Gestor Público”, contemplado no Decreto-Lei nº 71/2007, de 27 de março, veio determinar que a acumulação do exercício de funções executivas com “...o exercício de funções na empresa mãe ou em outras relativamente às quais a própria empresa ou a sua empresa mãe exerçam direta ou indiretamente influência dominante nos termos do nº 1 do artigo 3º do Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de dezembro³²”, não confere direito a qualquer remuneração³³. Em conformidade, foi afirmado pela empresa que os membros dos órgãos sociais da Carris tinham cessado o recebimento do adicional mensal por acumulação de funções a partir de 27 de maio de 2008 de acordo com o nº 4 do art. 39º, conjugado com o 43º do Estatuto do Gestor Público.
172. Neste quadro regulatório, sem direito a estes dois complementos por força do Decreto-Lei nº 71/2007 de 27 de Março, as remunerações anuais dos gestores da empresa atingiriam 58.865,38€ e 51.187,92€ anualmente para o Presidente e Vogais respetivamente.

31 “Remunerações dos Gestores Públicos em 2011” – Relatório de Julho de 2012

32 N.º 4 do artigo 20º Decreto-Lei 71/2007 de 27 de Março

33 N.º 1 do artigo 31º do Decreto-Lei 71/2007 de 27 de Março



173. Com o início de novo mandato em 24/03/2009, a Comissão de Fixação de Remunerações³⁴, reunida em 29 de maio de 2009, alterou as remunerações para o triénio 2009/2011 e fixou-as da forma que se apresenta:

174. Mandato II após 24.03.2009

Mesa Assembleia Geral

Presidente – Senha de presença no valor de 615,98 €

Vice-Presidente – Senha de presença no valor de 479,39 €;

Secretário – Senha de presença no valor de 343,33 €.

Conselho Administração

Presidente – Remuneração fixa: remuneração mensal ilíquida de 6.923,26€ paga 14 vezes por ano;

Remuneração variável anual: atribuição de componente variável anual de remuneração, que se fixa num máximo de 35% da respetiva componente fixa da remuneração em função do cumprimento dos objetivos anuais definidos.

Vogais – Remuneração fixa: remuneração mensal ilíquida de 6.028,52€/mês paga 14 vezes por ano;

Remuneração variável anual: atribuição de componente variável anual de remuneração, que se fixa num máximo de 35% da respectiva componente fixa da remuneração, em função do cumprimento dos objetivos anuais definidos.

Conselho Fiscal

Presidente – Remuneração mensal ilíquida correspondente a 20% da remuneração mensal ilíquida atribuída ao Presidente do Conselho de Administração, 14 vezes por ano.

Membros – Remuneração mensal ilíquida correspondente a 15% da remuneração mensal ilíquida atribuída ao Presidente do Conselho de Administração, 14 vezes por ano.

Revisor Oficial de Contas

Remuneração de 1.625€/mês, 12 vezes por ano.

175. Em consequência deste quadro remuneratório, os gestores da empresa passaram a ser ressarcidos com uma remuneração base anual de 96.925,64€ e 84.399,28€ para o Presidente e os Vogais respetivamente.

176. A este propósito, em sede de contraditório vêm quer o Senhor Presidente do Conselho de Administração da empresa, quer a Senhora Secretária de Estado do Tesouro, afirmar que o aumento remuneratório para o Presidente e para os vogais do Conselho de Administração se cifrou em 2,6% e 2,9%. Justifica, ainda, a Senhora Secretária de Estado do Tesouro que “...foi entendido que, na fixação da remuneração, deveria reunir-se na componente fixa da remuneração as anteriores componentes “despesas de representação” e “acumulação de funções”...concluindo, com base neste pressuposto que “...não existiu um verdadeiro aumento nominal da remuneração dos gestores da Carris.”

177. Ao quadro remuneratório foi ainda adicionada a atribuição de um prémio de gestão em função do nível de cumprimento dos objetivos vertidos no contrato de gestão, e que atribuíam remuneração a partir do atingimento de 85% desses mesmos objetivos. Contudo, a sua atribuição encontra-se atualmente suspensa por força da implementação do Programa de Assistência Económica e Financeira a Portugal.

³⁴ Constituída ao abrigo do nº4, do art. 28º do Decreto-Lei nº 71/2007, de 27 de Março





178. À data de 31 de Dezembro de 2011, os membros do Conselho de Administração da Carris que acumulavam funções em empresas participadas do grupo, **não auferiam, qualquer remuneração nas mesmas.**
179. No que respeita à remuneração dos gestores da empresa, convém ainda referir que, durante o ano de 2010, foi aprovado um conjunto de medidas adicionais de consolidação orçamental que visava reforçar e acelerar a redução de défice excessivo e o controlo do crescimento da dívida pública previstos no Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC), aprovado pela Lei 12-A/2010, de 30 de junho. O artigo 12º daquela lei previa a **redução dos vencimentos dos gestores públicos e equiparados num montante de 5%**. Esta redução foi aplicada pela empresa, relativamente a 9 dos 14 pagamentos no ano de 2010, respeitando a temporalidade da Lei, e à totalidade dos pagamentos relativos a 2011, gerando assim uma redução de gastos global de 35.693€ apenas no que respeita ao CA.
180. Também o Orçamento do Estado para 2011 (Lei 55-A/2010 de 31 de dezembro) impôs restrições às remunerações pagas aos gestores públicos, ou equiparados, aos membros dos órgãos executivos, deliberativos, consultivos, de fiscalização ou quaisquer outros órgãos estatutários, nomeadamente das entidades do SEE. Na sequência da aplicação daquela Lei, **foram reduzidas adicionalmente as remunerações totais ilíquidas dos membros dos órgãos sociais da Carris em 10%** (abatida a redução prevista na Lei 12-A/2010), gerando uma redução de gastos adicional de 41.208€.
181. Consequentemente, tendo em consideração as reduções impostas às retribuições pagas em 2010 e 2011, as remunerações do CA da empresa reduziram-se globalmente em 2010 e 2011, 5,3% e 17,6%, respetivamente.

QUADRO 12 – REMUNERAÇÕES DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO EM 2009, 2010 E 2011

un: euros

Remunerações	2009				2010				2011			
	AG	CA	CF	Total	AG	CA	CF	Total	AG	CA	CF	Total
Remunerações fixas	1.399	431.372	46.452	479.223	1.438	420.556	46.905	468.899	1.438	371.515	24.861	397.814
Outras remunerações										10.309		10.309
Outras regalias		19.791		19.791		3.649		3.649		2.961		2.961
TOTAL	1.399	451.163	46.452	499.014	1.438	424.205	46.905	472.548	1.438	384.785	24.861	411.084

Fonte: informação financeira da empresa

182. Também as outras regalias, onde se incluem os gastos na utilização de telefones, o valor da renda anual das viaturas dos membros do Conselho de Administração e respetivo combustível, diminuíram em 2010 e 2011. Note-se que todas aquelas parcelas sofreram uma diminuição, em especial os gastos com telefones, que se reduziram de 6.532€, em 2009, para 3.649€ em 2010, e para 2.961€, em 2011.
183. Os membros do CA têm também direito a usufruir de automóvel e combustível, cujos encargos para os anos de 2009 a 2011 se apresentam de seguida:

QUADRO 13 – VEÍCULOS AUTOMÓVEIS AO DISPOR DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

un: euros

	2009	2010	2011
Anualidade	68.583	54.168	54.859
Combustível	13.260	11.604	11.330

Fonte: informação financeira da empresa

184. Em 2010, foram substituídas 4 das viaturas do parque automóvel colocado à disposição do CA, cuja idade média era de 5,5 anos. Estas viaturas foram alugadas, sem que tenha havido lugar ao desembolso inicial de qualquer quantia, verificando-se que o valor das mensalidades, entre 2009 e 2010, registou uma redução no valor de 14.415€.



185. Uma vez que a Carris deu cumprimento à redução de 5% na remuneração fixa mensal líquida dos membros do Conselho de Administração a partir de 1 de junho de 2010, conforme previsto no art.º 12º, da Lei nº 12-A/2010, de 30 de junho, e que, as remunerações dos membros do Conselho Fiscal se encontram indexadas ao Conselho de Administração, aqueles viram também reduzidas as suas remunerações na mesma proporção de 5%, tal como se apresenta de seguida:

QUADRO 14 – REDUÇÃO REMUNERATÓRIA

un: euros

REMUNERAÇÃO FIXA MENSAL	ATÉ 31 DE MAIO DE 2010	APÓS 1 DE JUNHO DE 2010
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO		
presidente	6.923 €	6.577
vogais	6.029 €	5.727
CONSELHO FISCAL		
presidente	20% * 6923,26€	20% * 6577,1€
membros	20% * 6028,52€	20% * 5727,09€

Fonte: informação financeira da empresa

11. APOIOS PÚBLICOS

186. O Estado atribui compensações financeiras a entidades que prestam **serviços de interesse geral** e no âmbito de políticas de promoção e fomento de atividades económicas, culturais e sociais. Estas compensações, suportadas pelo Orçamento do Estado, devem cobrir custos específicos resultantes do cumprimento de obrigações de serviço público, não cobertos pelas normais receitas das suas atividades.

187. Embora não esteja definida uma listagem oficial que enumere as empresas efetivamente prestadoras de **serviços de interesse económico geral**, a DGTF entende que um conjunto de empresas, onde está incluída a Carris, poderão ser englobadas naquele conceito, tendo em conta que:

- Os mesmos são desenvolvidos por entidades regidas pelo direito privado, por decisão do Estado, com vista a assegurar a provisão de bens e serviços essenciais, tendentes à satisfação das necessidades fundamentais dos cidadãos, sempre que não haja garantia de que os mecanismos de mercado assegurem por si só a sua provisão de forma plena e satisfatória;
- As obrigações específicas de serviço público inerentes a esses serviços exigem que:
 - A sua provisão tenha uma natureza universal;
 - Respeite os requisitos de continuidade, de sustentabilidade, de boa qualidade e de eficácia;
 - Garanta a sua acessibilidade em termos de preços à generalidade dos cidadãos;
 - Assegure a proteção do utilizador e do consumidor e a coesão económica, social e territorial;
 - Respeite os princípios de não discriminação, de segurança, de transparência e de proteção do ambiente.

188. O Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto, define, por sua vez, que “Consideram -se serviços de interesses geral ... os serviços desenvolvidos por entidades públicas ou privadas, por determinação do Estado, com vista a assegurar a provisão de bens e serviços essenciais, tendentes à satisfação das necessidades fundamentais dos cidadãos, sempre que não haja garantia de que os mecanismos de mercado assegurem por si só a sua provisão de forma plena e satisfatória.”

189. Desta forma, estas compensações financeiras destinam-se a cobrir os custos da exploração de serviços de interesse geral, considerando que as receitas provenientes dessa exploração não são suficientes. Em 2011, as compensações financeiras atribuídas à Carris ascenderam a 56.180.000€ (53.000.000€ reconhecido como rédito após dedução do IVA), em 2010 53.923.838,00€ (50.871.545,28€ reconhecido como rédito após dedução do IVA) e em 2009 53.923.838,00€ (51.356.036,19€ reconhecido como rédito). A este valor acresce ainda a indemnização pela introdução dos títulos bonificados 4_18 (Setembro de 2008) e Sub23 (Setembro de 2009), que instituiu um desconto de 50 % relativamente ao preço das modalidades normais de todos os passes mensais em vigor. Estes valores apresentam-se no quadro seguinte:

QUADRO 15 – ESFORÇO FINANCEIRO DO ESTADO

un: euros

	2009	2010	2011
Indemnização compensatória	51.356.036	50.871.545	53.000.000
Indemnização compensatória - 4_18 e sub-23	2.447.004	4.459.860	4.884.728
	53.803.040	55.331.405	57.884.728

Fonte: informação financeira da empresa

190. Quanto a este assunto, note-se que, entre 2003 e 2010, os montantes atribuídos pelo Estado à Carris em indemnizações compensatórias aumentaram 36%, passando de cerca de 39 milhões de euros para 53 milhões de euros.
191. Nos anos anteriores a 2011 tem havido um desajustamento entre as necessidades de financiamento do serviço público apresentadas pela Carris e o montante que o Estado tem atribuído à empresa para financiar esse mesmo serviço. Face a esse desencontro, a situação tem-se vindo a refletir um "...continuado défice de exploração da Empresa e na sua crescente dependência do endividamento bancário, conduzindo a uma contínua degradação dos capitais próprios e ao aumento dos custos financeiros suportados."³⁵.
192. Por outro lado, o reiterado atraso no pagamento destas indemnizações afeta a liquidez da empresa exigindo recurso adicional ao endividamento. Atente-se que a autorização para o pagamento das indemnizações compensatórias de 2009 foi publicada em 14 de dezembro desse ano, e a mesma autorização para 2010 foi dada também em 14 de dezembro de 2010.
193. **Convém ainda sublinhar que, tal como foi determinado pelo Governo, na sequência do PAEF, a necessidade de diminuir as transferências do Estado sob a forma de indemnizações compensatórias avançou já em 2012 ano em que aquela indemnização paga à Carris foi de 20.682.000€, registando uma descida de 61% face ao ano anterior.**

12. DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO DA EMPRESA

Fluxos de caixa da empresa

194. Se no ano de 2010 a empresa apresentou, face a 2009, uma evolução muito desfavorável no seu fluxo de atividades operacionais, essencialmente devido a uma quebra nos recebimentos de terceiros, o ano de 2011 assinalou uma inversão importante nesta tendência, tendo a empresa conseguido libertar, através das suas atividades operacionais, o valor de 16.522.496€. Os recebimentos de clientes mantiveram-se estáveis, mas o esforço do Estado por via das indemnizações compensatórias, por um lado, e o próprio esforço da empresa por via da diminuição dos pagamentos a fornecedores e dos pagamentos ao pessoal, por outro, contribuíram muito positivamente para essa evolução. Este facto permitiu à empresa gerar fluxos de tesouraria positivos a partir das suas atividades de exploração. Na verdade, em circunstâncias normais, nenhuma empresa poderá a prazo ser viável, se a sua atividade de exploração não conseguir gerar meios financeiros suscetíveis de serem aplicados, já que essa situação provoca um contínuo agravamento da sua posição patrimonial.

³⁵ Relatório n.º 30/2009 – 2.ª Secção – Tribunal de Contas

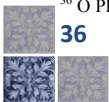


195. Os fluxos das atividades de investimento beneficiaram do corte no investimento que a empresa fez em 2011, pelo que registaram uma evolução positiva face a 2010, traduzindo-se em um menor esforço de investimento.
196. Face à evolução positiva dos fluxos de atividades operacionais e de investimento, a empresa pôde apresentar novamente fluxos de atividade de financiamento positivos em 2011, ou seja, foi capaz de libertar fluxos financeiros para financiar a sua atividade operacional.
197. Dada a elevada dependência de financiamentos da Carris, seria essencial que a libertação de fluxos de atividades operacionais se mantivesse, ou evoluísse ainda mais favoravelmente, visto que só assim será possível amortizar parcialmente essa dependência, a qual se traduz no volume de recebimentos provenientes de financiamentos, os quais atingiram 212.645.011€ em 2011. Estes financiamentos foram necessários, essencialmente, para financiar dívida que venceu e respetivos juros.
198. Por outro lado, é preocupante o valor respeitante ao pagamento de juros. É essencial que se encontre uma solução para o endividamento da empresa, pois mesmo conseguindo atingir um EBITDA positivo, como está estabelecido no PET³⁶, a sua situação patrimonial implicou, em 2011, juros suportados no montante de 51 milhões de euros, condicionando a prestação financeira da empresa.

Rendimentos e gastos

199. Em 2011, as prestações de serviço da empresa, no montante de 81.507.286€, voltaram a ultrapassar os valores atingidos em 2009, depois da queda em 2010, cifrando-se num crescimento de 4,1% face ao ano anterior. Este aumento foi ancorado essencialmente nos aumentos tarifários de janeiro e agosto (em média 4,5% e 16,1% respetivamente), que mais do que compensaram a perda de receita verificada por força da redução no número de passageiros transportados.
200. Também as indemnizações compensatórias favoreceram o desempenho da empresa, revelando um aumento de 2,5 milhões de euros em 2011 relativamente a 2010.
201. No que respeita aos gastos, o ano de 2011 marcou uma redução significativa: tanto os fornecimentos e serviços externos quanto os gastos com o pessoal sofreram reduções de 30% e 20%, respetivamente, como foi já anteriormente abordado em ponto próprio.
202. Uma componente importante nos custos da empresa diz respeito aos juros suportados que atingiram 51 milhões de euros, em 2011, o que representou 63% das vendas e serviços prestados pela empresa. A partir de 2005, face à subida das taxas de juro, a empresa contratou *Swaps* para cobertura do risco respetivo, os quais geraram fluxos financeiros, em termos líquidos, de +1,6 milhões de euros em 2006, de +5,5 milhões de euros, em 2007, e de + 9,0 milhões de euros, em 2008. Com a descida das taxas de juro em 2009, o fluxo financeiro líquido foi de -5,0 milhões de euros, em 2010, de -15,6 milhões de euros e em 2011 de -13,8 milhões de euros, como aliás já referido.
203. Estes encargos traduziram-se em gastos de financiamento que se apresentam no quadro seguinte, de onde se destacam os “Outros gastos de financiamento (*swaps*)” que atingiram 32 milhões de euros em 2011. Também os juros suportados com financiamentos bancários cresceram significativamente. Dada a grave situação de escassez de financiamento e baixas taxas de juro no mercado, não parece haver perspetivas de melhoramento a curto prazo.

³⁶ O PET - Plano Estratégico dos Transportes, foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro de 2011





QUADRO 16 – ENCARGOS FINANCEIROS

un: euros

	2009	2010	2011
Juros suportados	13.736.931	10.241.481	18.454.165
Financiamentos bancários	11.545.562	9.379.553	17.785.358
Locações financeiras	225.579	399.108	646.101
Empréstimos obrigacionistas	1.965.790	462.819	22.706
Outros gastos de financiamento (Swaps)	18.253.652	20.147.317	32.885.906
TOTAL	31.990.583	30.388.798	51.340.071

Fonte: Relatórios e contas de 2009, 2010 e 2011

Resultados

204. Em 2011, o efeito conjugado do aumento nos rendimentos e uma significativa redução nos gastos refletiu-se na apresentação do melhor EBITDA de sempre da empresa, tendo atingido 34,5 milhões de euros e Resultados operacionais de 15,2 milhões de euros, uma melhoria de 32,9 milhões face ao ano anterior.
205. Porém, não obstante a atividade operacional da empresa apresentar valores positivos em 2011, os gastos com as amortizações/depreciações, e, essencialmente, os encargos financeiros da empresa, empurraram os Resultados Líquidos para um prejuízo de 29 milhões de euros, ainda que este valor represente uma melhoria face ao alcançado no ano anterior, o qual se cifrou em 42 milhões de euros.

13. SITUAÇÃO PATRIMONIAL DA EMPRESA

Estrutura patrimonial e dívida remunerada da empresa

206. No final de 2010, a dívida remunerada da Carris ascendia a 673.638 milhares de euros, consubstanciando um aumento de 2,99% face a 2009, ficando, assim, abaixo da meta de 6% definida pelo Governo, como taxa máxima de crescimento do endividamento para aquele ano.
207. No período de 2006 a 2011, a empresa suportou os custos efetivos com os seus financiamentos que se apresentam:

QUADRO 17 – TAXAS E CUSTOS DE FINANCIAMENTO

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Taxas efetivas de financiamento (%)	3,39%	4,54%	5,17%	2,97%	2,56%	2,76%
Custos efetivos de financiamento (Milhões de euros)	18,6	26,2	34,0	32,0	30,4	51,3

Fonte: informação financeira da empresa

208. Não obstante o endividamento adicional ser apenas de 28 M €, em 2011, a empresa, por dificuldades de acesso ao financiamento, tem vindo a substituir o capital de médio e longo prazo por capital de curto prazo, cujo “spread” é quase cem vezes superior. A taxa média do capital de curto prazo em 31/12/2010 era de 1,94% e um ano depois era de 5,32%. Importa ainda referir que a taxa média do capital de curto prazo em 30/6/2012 era já de 7,1%, o que pressupõe uma situação mais gravosa em 2012.
209. Com capitais próprios crescentemente negativos, tendo atingido em 2011 os 803,3 milhões de euros, a Carris tem uma estrutura financeira desequilibrada e a demonstrar uma tendência de agravamento, estando a financiar a sua atividade através de endividamento de curto prazo com elevados “spreads” por não ter sido possível obter financiamentos com maturidades mais elevadas. É assim conveniente que o acionista encontre soluções para a resolução do problema de manutenção do capital próprio, conforme determina o artigo 35º do CSC.



210. Esta situação atinge proporções gravosas para a Carris, já que a empresa está numa escalada de endividamento. Num momento de restrições no mercado financeiro global, esta situação é ainda mais gravosa do que seria numa situação de regular funcionamento dos mercados financeiros. Tanto mais grave é quanto se verifica que, passado o período de carência decorrente das operações de consolidação da dívida de curto prazo, realizadas em 2005, 2006, 2009 e 2010, terão de ser realizados desembolsos significativos que irão requerer novas operações de consolidação com aval do Estado. Estes reembolsos ascenderão a 67,2 milhões de euros em 2012, relativamente à dívida de médio e longo prazo, a que acresce o risco de um eventual reembolso de dívida de muito curto prazo que, a não ser renovada, poderá atingir mais 132,1 milhões de euros.
211. A previsão do montante de reembolso de dívida de médio e longo prazo é de 84,8 milhões de euros em 2013, 84,9 milhões de euros em 2014, 90,6 milhões de euros em 2015 e 60,8 milhões de euros em 2016, prosseguindo estes níveis de esforço financeiro até 2018.
212. Em consequência, a situação patrimonial da empresa é insustentável, com o Passivo a superar largamente o seu Ativo e com tendência de agravamento. Tanto assim é que se reproduz a ênfase enunciada pela SROC na certificação de contas de 2011, que é comum aos anos imediatamente antecedentes:

“A actividade de transportes colectivos urbanos de superfície que a Carris desenvolve na cidade de Lisboa tem vindo a gerar elevados prejuízos, não obstante as indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado como contrapartida da prestação de um Serviço Público com tarifas fixadas administrativamente, as quais em 2011, após a dedução do IVA, atingiram 57.884.728 euros, incluindo a compensação financeira para o passe escolar 4_18 e sub 23 no montante de 4.884.728 euros. Em consequência, o Capital próprio em 31 de dezembro de 2011 apresentava-se negativo no montante de 803.304.477 euros, pelo que, nos termos do disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, a continuidade da empresa está dependente das medidas que vierem a ser adoptadas pelo Estado na qualidade de acionista único, para cumprimento do quadro legal aplicável.”

213. Conforme determina o artigo 35º do CSC, a solução para esta situação patrimonial totalmente desequilibrada deverá passar:
- Pela dissolução da sociedade;
 - Pela redução do capital social para montante não inferior ao capital próprio da sociedade;
 - Pela realização por parte dos sócios de entradas para reforço da cobertura do capital.
214. Dada a impossibilidade da primeira opção, já que a dissolução da sociedade não parece possível em virtude do serviço público prestado pela empresa, e, também, a impossibilidade da opção b), que não é aplicável em situações em que o Capital Próprio é negativo, parece inevitável que seja o Estado, no seu papel de acionista, a resolver a situação com reforços de capital.

14. CONTRATUALIZAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO E REEQUILÍBRIO ECONÓMICO E FINANCEIRO DA EMPRESA

215. Com a publicação do Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁷, em outubro de 2007, ficaram estabelecidas regras e objetivos para a fixação das compensações financeiras a atribuir às empresas de transporte público de passageiros pela prestação de serviço público. O Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de agosto, já transpôs para Portugal aquelas diretivas, estabelecendo, a nível nacional, o regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas, obrigando à contratualização do serviço público e estabelecendo também condições para concessão/concorrência de Serviços Públicos de transporte.

³⁷ Relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho;



216. No exercício do contraditório veio a Senhora Secretária de Estado do Tesouro afirmar que “...foi constituído um grupo de trabalho, através de Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, datado de 1 de Julho de 2010, o qual tinha como missão apresentar uma proposta de contratualização da prestação de serviço público relativamente às empresas do setor dos transportes, onde se insere a Carris.” Por outro lado afirma ainda que “...na sequência da alteração da política governamental associada às medidas impostas no âmbito do Plano de Assistência Económica e Financeira (PAEF), não se chegou a formalizar o contrato de prestação de serviço público da Carris”, e que “Em cumprimento e com base no Decreto-Lei nº 167/2008, de 16 de agosto, está em curso a formalização da prestação de serviço público nas empresas do SEE, onde se inclui a Carris, por forma a cumprir as orientações no Memorando de Entendimento, no âmbito do PAEF.
217. As orientações estratégicas para o SEE³⁸ definiam que as empresas encarregues da prestação de serviço público deveriam elaborar e apresentar ao Estado propostas de contratualização da prestação desse serviço, associando metas quantitativas a custos auditáveis e que deveriam refletir um esforço de comparação permanente com as melhores práticas de mercado. Esse contrato não existia para a Carris, embora tenham sido celebrados contratos de gestão com cada um dos administradores da empresa, que os vinculou a determinados objetivos que foram já analisados neste relatório.
218. Em 26 de fevereiro de 2010, a empresa enviou à DGTF, à IGF e à Secretaria de Estado dos Transportes uma proposta para saneamento e sustentabilidade financeira da Carris e **onde se propunha a contratualização do serviço público**. Nesta proposta era reconhecido que a empresa não cumpria o disposto no art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, observando que estava numa “situação patrimonial insustentável, materializada não só em capitais próprios negativos de 734 milhões de euros, mas também numa dívida financeira total de 631 milhões de euros.”³⁹.
219. No que respeitava à proposta de serviço público, o documento definiu a formalização do enquadramento em que a Carris presta um serviço – *Net Cost Contract with Investments* - com incentivos à qualidade, incremento da procura e de produtividade.
220. Reconhecendo a difícil situação patrimonial da empresa, materializada em capitais próprios negativos de 776 milhões de euros, o acionista Estado recomendou, ainda, ao Conselho de Administração da Carris, em Assembleia Geral realizada em 24 de março de 2009, a **apresentação de uma proposta de contrato-programa com vista a promover o reequilíbrio económico e financeiro da empresa**.
221. Assim, aquela proposta de contratualização de serviço público incluía um plano para o desenvolvimento de um conjunto de iniciativas de saneamento financeiro e de promoção da sustentabilidade operacional, de modo a garantir condições futuras de sustentabilidade financeira e operacional da empresa, que passaria essencialmente por:
- **Injeções de capital pelo Estado no montante de 807 milhões de euros** ao longo de 11 anos para pagamento da dívida histórica financeira e respetivos encargos;
 - **Assunção, pelo Estado, da totalidade das responsabilidades com complementos de pensões** e limitação das responsabilidades em novos contratos de pessoal da Carris;
 - **Contratualização do serviço público** entre a AMTL e a Carris segundo um contrato do tipo NCCI (*net cost contract with investment*) com incentivos à qualidade, incremento de procura e produtividade.
222. Esta proposta de saneamento financeiro da Carris apresentava ainda algumas considerações adicionais:
- O Estado poderia também considerar a possibilidade de **efetuar o saneamento da dívida fora da estrutura patrimonial da empresa** (ex. sociedade veículo detida pelo Estado);

³⁸ Previstas na Resolução do Conselho de Ministros nº 70/2008, de 22 de Abril

³⁹ Proposta de saneamento financeiro e sustentabilidade da Carris – Carris e AT Kearney, fevereiro de 2010



- Os montantes de “injeção de capital” necessários poderiam ser **ajustados em função da evolução das taxas de juro nos mercados financeiros;**
- Nos primeiros anos, as **indenizações compensatórias não implicariam aumentos substanciais** face aos valores atuais
- **A incorporação de um lucro razoável**, embora não considerada nas hipóteses modelizadas, **deveria ser acautelada na forma de cálculo das indenizações compensatórias;**
- As hipóteses de saneamento consideradas pressupunham a **limitação dos complementos de pensões a novos funcionários**, alavanca acionável pelo Estado.

223. Segundo a proposta de saneamento financeiro, esta possibilitaria à Carris alcançar o saneamento e a sustentabilidade financeira da empresa, permitindo eliminar a dívida financeira até 2012 e garantir a total compensação de serviço público. Adicionalmente, permitiria, ainda, à Carris cumprir com o artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais a partir de 2018/2019, mediante uma redução do capital social.

224. Em Assembleia Geral realizada em 26 de março de 2010, o acionista Estado deliberou que a proposta apresentada pela Carris fosse objeto de deliberação posterior, na medida em que a mesma carecia de análise aprofundada tendo em consideração:

- A sua complexidade e abrangência;
- A sua estreita interligação com o enquadramento orçamental nacional;
- A conveniência generalizada da solução a outras empresas que se encontram em situação financeira similar.

225. Sobre esta proposta, não existe evidência de que tenha tido qualquer resposta, nem que tenha sido recebida, por parte da empresa, qualquer decisão sobre a sua aceitação ou não até à data de 30 de Junho de 2012.

226. Assim, após a publicação do Plano Estratégico dos Transportes⁴⁰, que contemplava a previsão de fusão entre as empresas Carris e Metro de Lisboa, quer a proposta de contratualização do serviço público, quer a de saneamento financeiro deixaram de fazer sentido, já que foram propostas e planeadas apenas para a Carris.

227. Concomitantemente, foi **constituído um grupo de trabalho** na dependência dos Gabinetes dos Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e Secretário de Estado dos Transportes, sob coordenação dos respetivos Chefes de Gabinetes, **cujas missões eram apresentar uma proposta de contrato de prestação de serviço público** relativamente às empresas do setor dos transportes. Porém, não se dispõe de evidência de que, até junho de 2012, tenha sido apresentada aquela proposta.

15. GOVERNO DAS SOCIEDADES

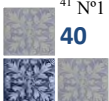
228. A administração e a fiscalização da empresa estão estruturadas de acordo com a modalidade prevista no nº1, alínea a) do art.º 278º do CSC, ou seja, um Conselho de Administração, um Conselho Fiscal e um ROC, estando, assim, formalmente assegurada a segregação de funções.

229. Os membros dos órgãos sociais exercem as suas funções por períodos de três anos civis, renováveis⁴¹, contando-se como completo o ano civil da designação. Assim, no ano de 2009, os órgãos sociais terminaram os seus mandatos, entrando em funções novos órgãos sociais em 24 de março de 2009. Não obstante o mandato ser até 2008, os órgãos sociais da empresa exerceram funções até 23-03-2009, conforme consta em vários documentos de prestação de contas e atas da empresa.

230. A Mesa da Assembleia Geral é constituída por um Presidente, um Vice-Presidente e um Secretário, tal como está previsto no art.º 8º dos estatutos da empresa. Apenas um membro mudou na composição da mesa da Assembleia Geral entre os dois mandatos, como se pode observar nas respetivas composições que ora se apresentam:

⁴⁰ Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2011 de 10 de Novembro de 2011

⁴¹ N.º1 art.º 6º dos estatutos da empresa e n.º3 art.º 391º do Código das Sociedades Comerciais





QUADRO 18 – COMPOSIÇÃO MESA DA A.G. ATÉ 23-03-2009

Cargo	AG Mandato até 23-03-2009
Presidente	Dr. Manuel J. F. Magalhães e Silva
Vice-Presidente	Dr. Gonçalo Gentil Anastácio
Secretário	Dr. Manuel Antunes Vicente

Fonte: informação financeira da empresa

QUADRO 19 – COMPOSIÇÃO AG APÓS 24-03-2009

Cargo	AG Mandato a partir de 24-03-2009
Presidente	Dr. Manuel J. F. Magalhães e Silva
Vice-Presidente	Dr. Gonçalo Gentil Anastácio
Secretário	Dr. Pedro Miguel Abreu

Fonte: informação financeira da empresa

231. No período em análise, 2009-2011, o Conselho de Administração é composto por um Presidente e quatro vogais executivos, de acordo com o nº1 do art.º 11 dos estatutos da empresa, que prevê entre 4 a 6 administradores. Também no que respeita a este órgão, houve a mudança de um membro entre mandatos. Em ambos os mandatos a sua composição foi a seguinte:

QUADRO 20 – COMPOSIÇÃO CA ATÉ 23-03-2009

Cargo	CA Mandato até 23-03-2009
Presidente	Dr. José Manuel Silva Rodrigues
Vogal (1)	Dra. Maria I. G. Cabaço Antunes
Vogal (2)	Dra. Maria Adelina Dias Rocha
Vogal (3)	Dr. António C. Santos e Silva
Vogal (4)	Eng.º Joaquim José G. Zeferino

Fonte: informação financeira da empresa

QUADRO 21 – COMPOSIÇÃO CA APÓS 23-03-2009

Cargo	CA Mandato a partir de 23-03-2009
Presidente	Dr. José Manuel Silva Rodrigues
Vogal (1)	Dra. Maria I. G. Cabaço Antunes
Vogal (2)	Dra. Maria Adelina Dias Rocha
Vogal (3)	Dr. Fernando J. C. Moreira Silva
Vogal (4)	Eng.º Joaquim José G. Zeferino

Fonte: informação financeira da empresa

232. Nos termos do RJSEE⁴² e do EGP⁴³, o Estado, na qualidade de acionista único da Carris, definiu, no âmbito das orientações estratégicas específicas, objetivos de gestão para o mandato 2009/2011. Em 11-05-2007, tinha sido assinado um contrato de gestão entre cada um dos membros do Conselho de Administração da Carris e as entidades tutelares para vigorar até 31-12-2008, data do fim do mandato, e, em 29-05-2009, foi assinado um segundo contrato para o mandato de 2009/2011.
233. Por seu lado, a fiscalização é exercida por um Conselho Fiscal composto por um Presidente, dois vogais efetivos e um suplente, além do revisor oficial de contas, em conformidade com a alínea b) do nº1 do art.º 413º do CSC e com os estatutos da empresa, nomeadamente no seu art.º 16º. Esta estrutura de fiscalização foi eleita em Assembleia Geral realizada em 25 de março de 2008. Até essa data a função de fiscalização competia a um fiscal único.

42 RJSEE – Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado, previsto no Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de Dezembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 300/2007, de 23 de Agosto.

43 EGP – Estatuto do Gestor Público, previsto no Decreto-Lei nº 71/2007, de 27 de Março, com as alterações do Decreto-Lei nº 08/2012, de 18 de janeiro.



234. A composição deste órgão foi igual nos dois mandatos e foi a que segue:

QUADRO 22 – COMPOSIÇÃO CF

Cargo	CF Mandato até 23-03-2009
Presidente	Dr. José Martins de Sá
Vogal (1)	Dr. Mário José Alveirinho Carrega
Vogal (2)	Dr. João Domingos Leirinha Venâncio
Vogal suplente	Dra Luísa Maria Rosário Roque

Fonte: informação financeira da empresa

235. Na sua primeira reunião, em 9 de maio de 2008, o Conselho Fiscal deliberou por unanimidade propor à Assembleia Geral a nomeação, para o cargo de revisor oficial de contas da sociedade Alves da Cunha, A. Dias Associados, SROC, sociedade que se mantém, em 2012, na mesma função.

COMPETÊNCIAS

236. As competências do conselho de administração encontram-se descritas nos estatutos da Carris e estão enquadradas nas competências definidas no CSC⁴⁴. Além disso, e como previsto no art. 18º-G do Decreto-Lei 300/2007, de 23 de agosto, a empresa possui um regimento do conselho de administração onde estão definidos os pelouros atribuídos a cada um dos membros do mesmo conselho e que estavam assim distribuídos:

QUADRO 23 – PELOUROS ATRIBUÍDOS AOS MEMBROS DO CA

Membro do CA	Pelouros
Presidente Dr. José Manuel Silva Rodrigues	Direção comercial e de Marketing
	Gabinete de relações internacionais
	Gabinete de auditoria, qualidade e segurança
	Secretaria-Geral
Vogal Dra. Maria Adelina Pinto Dias Rocha	Unidade controlo operacional e planeamento da rede
	Unidade de negócios de exploração de autocarros
	Unidade de negócios do modo elétrico
Vogal Dr. Fernando Jorge C. Moreira da Silva	Direção de recursos humanos
	Direção clínica
	Gabinete de apoio jurídico e contencioso
Vogal Dra. Maria Isabel G. Cabaço Antunes	Direção Financeira
	Gabinete de planeamento e controlo de gestão
	Provedor do cliente
Vogal Eng. Joaquim José G. Zeferino	Direção de Logística
	Unidade de negócios e de exploração de autocarros - engenharia e gestão da manutenção
	Unidade de negócio do modo elétrico - engenharia e gestão da manutenção
	Gabinete de inovação e desenvolvimento

Fonte: informação financeira da empresa

44 Art.º. 405º e 406º do Código das sociedades comerciais.



237. Não obstante a repartição anteriormente descrita, as decisões de maior impacto são levadas a deliberação do CA, como as que envolvem despesa, encargos financeiros, gestão patrimonial, ou impacto nas linhas estratégicas da empresa. Salienta-se, nomeadamente, a intervenção colegial do CA em assuntos como: pessoal (admissões, promoções, formação, incentivos, disciplina), empreitadas, aquisição de bens e serviços (mesmo que de valor reduzido), evolução mensal da atividade operacional e financeira, controlo mensal dos objetivos firmados em contrato de gestão, acompanhamento mensal das reclamações de clientes, sinistralidade, política de qualidade, ambiente, mobilidade, imagem, segurança de passageiros, saúde higiene e segurança no trabalho.
238. Como se vê, o Gabinete de Auditoria, Qualidade e Segurança da Carris está sob alçada de responsabilidade do Presidente do CA.
239. Ainda que as linhas de dependência possam ser afetadas por muitas variáveis internas e externas às empresas, quer o IPAI⁴⁵, quer a CMVM⁴⁶ recomendam que o reporte funcional⁴⁷ seja efetuado nas pessoas de administradores não executivos, garantindo assim a independência e que o reporte seja feito a um indivíduo/órgão com autoridade suficiente para garantir a efetividade das suas propostas e uma cobertura adequada do trabalho de auditoria. Contudo, tal recomendação não é seguida na Carris, uma vez que o CA da Carris não possui membros não executivos.
240. Os membros do Conselho de Administração da Carris acumulam funções em empresas participadas do grupo, não tendo, porém, direito a qualquer remuneração nas mesmas. As acumulações são as seguintes:

QUADRO 24 – ACUMULAÇÃO DE FUNÇÕES DOS MEMBROS DO CA

Presidente do CA – Dr. José M. S. Rodrigues	Gerente da CARRISTUR – Inovação em transportes urbanos e regionais, Lda
	Presidente do CA da CARRISBUS – Manutenção reparação e transportes, S.A.
Vogal do CA – Dra. Maria A. P. D. Rocha	Gerente da CARRISTUR - Inovação em transportes urbanos e regionais, Lda
Vogal do CA – Dr. Fernando J. C. M. Silva	Gerente da CARRISTUR – Inovação em transportes urbanos e regionais, Lda
Vogal do CA – Dra. Maria I. G. C. Antunes	Vogal do CA da CARRISBUS – Manutenção reparação e transportes, S.A.
Vogal do CA – Eng. Joaquim J. G. Zeferino	Vogal do CA da CARRISBUS – Manutenção reparação e transportes, S.A.

Fonte: informação financeira da empresa

RISCOS

241. A empresa identificou um conjunto de riscos que considera serem os mais relevantes para a atividade e para o seu futuro, que agora se apresentam:
- Obrigação de transportar com tarifários abaixo do custo;
 - Concorrência do transporte individual;
 - Ausência de contratualização nos critérios de atribuição da indemnização compensatória;
 - Instabilidade dos mercados financeiros, o que dificulta e agrava os custos de obtenção de fundos;
 - Existência de custos históricos que são impeditivos da obtenção de custos operacionais competitivos;
 - Capitais Próprios negativos;
 - Risco de liberalização do mercado.

⁴⁵ Manual do IPAI – O Enquadramento de Práticas Profissionais de Auditoria Interna, Dezembro de 2007. Revisto em 2009.

⁴⁶ CMVM – Resultados da consulta pública para a revisão do código do governo das sociedades

⁴⁷ Reporte funcional - define a direção estratégica, a responsabilização e o âmbito do trabalho de Auditoria Interna, assim como define o destinatário privilegiado do seu trabalho.



RISCOS FINANCEIROS (DESPACHO NO 101/09- SETF, DE 30-01)

242. No Despacho nº101/09 –SETF, de 30 de janeiro, ficou definido um conjunto de instruções a observar pelas Empresas Públicas Não Financeiras com o objetivo de mitigar os efeitos da volatilidade dos mercados financeiros sobre a situação financeira das empresas. O seu cumprimento pode ser observado no quadro seguinte:

QUADRO 25 – CUMPRIMENTO DO DESPACHO Nº 101/09

Gestão de risco financeiro - Despacho nº 101/09 - SETF, de 30-01	CUMPRIMENTO		DESCRIÇÃO
	S	N	
Procedimentos adotados em matéria de avaliação de risco e medidas de cobertura respetiva			
Diversificação de instrumentos de financiamento	X		Empréstimos bancários e <i>leasing</i>
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis	X		Euribor e Eonia
Diversificação de entidades credoras	X		A empresa trabalha com todos os bancos
Contratação de instrumentos de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado		X	Em 2011 não foi contratada a cobertura
Adoção de política ativa de reforço de capitais permanentes			
Consolidação do passivo remunerado: transformação de passivo Curto em M/L prazo, em condições favoráveis		X	Em 2011 não foi possível obter empréstimos de longo prazo, dadas as condições dos mercados.
Contratação da operação que minimiza o custo (<i>all-in-cost</i>) da operação	X		Sim, dentro das condições oferecidas
Minimização da prestação de garantias reais		X	Não foram prestadas garantias reais
Minimização de cláusulas restritivas (<i>covenants</i> ⁴⁸)	X		Sim, dentro das condições de mercado
Medidas prosseguidas com vista à otimização da estrutura financeira da empresa			
Adoção de política que minimize afetação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos	X		Sim, mas a exploração não gerou meios libertos
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP		X	A empresa não beneficiou de FC ⁴⁹ ou CP ⁵⁰
Utilização de auto financiamento e de receita de desinvestimento	X		O desinvestimento foi residual
Inclusão nos R&C			
Descrição da evolução taxa média anual de financiamento nos últimos 5 anos	X		Consta nas contas
Juros suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos nos últimos 5 anos	X		Consta nas contas
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro	X		Em termos descritivos
Reflexão nas DF 2009 do efeito das variações do justo valor dos contratos de <i>swap</i> em carteira	X		Foi cumprido o Despacho nº 101/09-SETF

Fonte: informação financeira da empresa

243. Cumprindo as orientações vertidas na Recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção, de 1 de Julho de 2009, que definiu que os órgãos dirigentes máximos das entidades gestoras de dinheiros, valores ou património públicos, devem elaborar um plano de gestão de riscos de corrupção e infrações conexas, a empresa produziu e enviou ao referido Conselho o plano respeitante à sua empresa.

⁴⁸ A promise in an indenture, or any other formal debt agreement, that certain activities will or will not be carried out. In Investopedia

⁴⁹ Fundos Comunitários

⁵⁰ Capital Próprio



FISCALIZAÇÃO

244. De acordo com o modelo de fiscalização decorrente do art.º 413 do CSC e com o art.º 16º dos estatutos da Carris, a fiscalização da empresa é efetuada por um conselho fiscal e por um ROC. O Conselho Fiscal declarou ainda ter tido em conta:
- as competências que lhe advêm da alínea e) do nº1 do art.º 13º do Decreto-Lei nº 300/2007⁵¹, de 23 de agosto;
 - o disposto no Decreto-Lei nº 158/2009 de 13 de julho - Sistema de Normalização Contabilística. As demonstrações financeiras de 2010 foram preparadas no quadro das disposições em vigor em Portugal, em conformidade com o Decreto-Lei nº 158/2009, de 13 de julho, e de acordo com a estrutura conceptual, normas contabilísticas e de relato financeiro e normas interpretativas aplicáveis ao exercício findo em 31 de dezembro de 2010. A empresa adotou as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (“NCRF”) pela primeira vez em 2010, aplicando, para o efeito, a NCRF 3 – Adoção pela Primeira Vez das Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro (NCRF). As NCRF foram aplicadas retrospectivamente para todos os períodos apresentados. A data de transição foi 1 de janeiro de 2009, e a Sociedade preparou o seu balanço de abertura a essa data, considerando as isenções e exclusões a outras normas existentes permitidas pela NCRF 3;
 - o disposto no nº 17 dos “Princípios de bom governo das empresas do SEE”, constantes da RCM nº 49/2007, de 28 de março, com a emissão de um relatório anual de avaliação do desempenho individual dos gestores executivos, bem como uma apreciação global das estruturas e dos mecanismos de governo em vigor na empresa;
 - e, ainda, as orientações da tutela ao longo do exercício.

RESPONSABILIDADE CIVIL E FINANCEIRA DOS ÓRGÃOS DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

245. Os membros do CA declararam ter cumprido o estabelecido no ponto 22 do anexo à RCM nº 40/2007, de 28 de Maio, sobre a prevenção de conflitos de interesse, não intervindo em decisões que envolvessem os seus próprios interesses, não mantendo relações relevantes com fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse.
246. A Carris dispõe de um conjunto de normas internas onde se encontram descritas as atividades e respetivos procedimentos a desenvolver pelos diferentes Órgãos/Áreas da empresa, nomeadamente:
- Seleção e avaliação de fornecedores
 - Processo de celebração de contratos de empreitada
 - Aquisição de bens, materiais ou serviços de abate
247. Estas normas internas encontram-se disponíveis na página da internet e intranet da Carris, bem como no sítio eletrónico da DGTF – Setor Empresarial do Estado, mantendo a empresa esta informação atualizada periodicamente.

DIVULGAÇÃO DA INFORMAÇÃO

248. No que se refere à divulgação da informação, o quadro que se segue traduz os conteúdos informativos referentes à empresa que, nos termos da RCM n.º 49/2007, de 28 de março, devem constar no site do SEE, evidenciando-se o cumprimento integral das recomendações.

⁵¹ Deveres especiais de informação e controlo - Relatórios trimestrais de execução orçamental, acompanhados dos relatórios do órgão de fiscalização, sempre que sejam exigíveis.



QUADRO 26 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO SITE DO SEE

Informação no site do SEE	Divulgação
Estatutos atualizados	✓
Ficha sintética da empresa	✓
Missão, objetivos, políticas da empresa, obrigações de serviço público a que a empresa está sujeita	✓
Identificação dos membros dos órgãos sociais	✓
Estatuto remuneratório fixado	✓
Remunerações e demais regalias	✓
Regulamentos internos e externos	✓
Transações relevantes com entidades relacionadas	✓
Outras transações	n.a.
Análise de sustentabilidade económica, social e ambiental	✓
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos PBG	✓
Apresentação do código de ética	✓
Informação financeira histórica e atual	✓
Esforço financeiro	✓

Fonte: sítio DGTF

249. A informação que deve constar no site de cada empresa encontra-se referida no quadro seguinte, o qual evidencia o incumprimento de 4 parâmetros requeridos, por parte da Carris.

QUADRO 27 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO SITE DA EMPRESA

Informação no site da empresa	Divulgação
História, Visão, Missão e Estratégia	✓
Estrutura Organizacional e Funcional da Empresa (Organigrama)	✓
Identificar os corpos sociais	✓
Identificar as principais áreas de responsabilidade dos membros do Conselho de Administração	✓
Competências da Assembleia Geral	x
Identificar Comissões existentes na sociedade	n.a.
Identificar sistema de controlo de riscos implementado na sociedade	x
Remunerações dos Órgãos Sociais	✓
Regulamentos Internos e Regulamentos Externos	✓
Identificação das transações efetuadas fora das condições de mercado e as relevantes com entidades relacionadas	n.a.
Análise de Sustentabilidade económica, social e ambiental	✓
Código de Ética	✓

Fonte: sítio da empresa

250. Do relatório de gestão anual de cada empresa deve constar um capítulo autónomo relativo ao governo da sociedade. Para o efeito, foram emitidas, pela DGTF, orientações específicas quanto à informação que deveria constar no capítulo relativo ao governo da sociedade, cujo grau de cumprimento por parte da Carris se avalia no quadro seguinte.



QUADRO 28 – DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÃO NO RELATÓRIO DE GESTÃO DA EMPRESA

Informação no relatório de gestão	Divulgação
Indicação da missão e políticas da forma como é prosseguida	S
Indicação dos objetivos e do grau de cumprimento	S
Identificação de todos os membros dos órgãos sociais	S
Remunerações dos membros dos Órgãos Sociais	S
Regulamentos Internos e Externos	S
Procedimentos adotados para aquisição de bens e serviços	S
Transações que não tenham ocorrido em condições de mercado	S
Lista de fornecedores que representem mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos	S
Análise de sustentabilidade no domínio económico	S
Análise de sustentabilidade no domínio social	S
Análise de sustentabilidade no domínio ambiental	S
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos PBG	S
Código Ética	S
Sistema de Controlo de Riscos	S
Mecanismos p/ Prevenção de Conflitos de Interesses	S

Fonte: Relatórios de gestão da empresa



III VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, DECISÃO, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

16. VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

251. Do projeto de relatório foi dada vista ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do n.º 5 do artigo 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto (Lei da Organização e do Processo do Tribunal de Contas), que emitiu o respetivo parecer.

17. DECISÃO

252. Tendo em conta o conteúdo do presente relatório e, em especial, as suas recomendações, devem o Governo, enquanto entidade tutelar da empresa, através do Ministro de Estado e das Finanças, do Ministro responsável pelo setor dos transportes e o conselho de administração da Carris S.A., por escrito e no prazo de seis meses, transmitir ao Tribunal de Contas as medidas adotadas e seu estado de desenvolvimento, acompanhadas dos competentes comprovativos, tendentes a dar seguimento às recomendações deste relatório.



253. Existindo recomendações não implementadas no final daquele prazo, deverão aquelas entidades explicar ao Tribunal, detalhadamente e por escrito, as razões que a isso as conduziram.

18. DESTINATÁRIOS

254. Do presente relatório serão remetidos exemplares:

255. • À Presidência da República.

256. • À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:

→ Presidente da Assembleia da República;

→ Comissão de Orçamento, Finanças e Administração Pública;

→ Líderes dos Grupos Parlamentares.

257. • Ao Governo e especificamente ao:

→ Primeiro-Ministro;

→ Ministro de Estado e das Finanças;

258. • Ao conselho de administração da Carris, S.A.

259. • Ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do disposto pelo n.º 4 do artigo 29.º da Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto.

19. PUBLICIDADE

260. Este relatório e os seus anexos, contendo as respostas enviadas em sede de contraditório, será inserido no sítio do Tribunal de Contas na Internet (www.tcontas.pt) e divulgado, em tempo oportuno e pela forma mais adequada, pelos diversos meios de Comunicação Social, após a sua entrega às entidades acima enumeradas.

20. EMOLUMENTOS

261. Nos termos do Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio do Tribunal de Contas, são devidos os seguintes emolumentos, pela Carris, S.A., no montante de 17 164,00€ (dezassete mil, cento e sessenta e quatro euros).

262. Estes emolumentos são fixados pelo Tribunal, tendo em atenção o apuramento feito no processo, nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 10.º daquele diploma, sendo, igualmente, o Tribunal de Contas a determinar, ao abrigo do artigo 11.º do diploma emolumentar, o respetivo sujeito passivo.



Tribunal de Contas, em 23 de maio de 2013

O Conselheiro Relator

(José Manuel Monteiro da Silva)

Os Conselheiros Adjuntos

(José Luís Pinto de Almeida)

(Eurico Manuel Ferreira Pereira Lopes)

Fui presente

O Procurador-Geral Adjunto





IV ANEXOS

1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Secretária de Estado do Tesouro;
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
3. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente do Conselho de Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A..





1. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Secretária de Estado do Tesouro*



GOVERNO DE
PORTUGALSECRETARIA DE ESTADO
DO TESOURO

A. Aires IX
Para incluir no anexo?
Respectivo.
lx. 1-2-2013 J

A Sua Excelência
O Juiz Conselheiro
Professor Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069 - 045 Lisboa

SUA REFERÊNCIA
Processo 17/10 - Audit

SUA COMUNICAÇÃO DE
15/01/2013

NOSSA REFERÊNCIA
Ofício: 633
PROC. N°:05.01.02/13

DATA
31/01/2013

ASSUNTO: Auditoria ao desempenho de empresas públicas – Carris

Exmo. Senhor Juiz Conselheiro,

Tendo como referência a auditoria à Carris, S.A (Carris), cujo Relato de Auditoria - Processo 17/10-Audit foi remetido a este Ministério, em 15 de janeiro de 2013, permito-me levar ao conhecimento de V. Exa. as seguintes considerações:

A) Quanto ao Contrato de Gestão:

Ponto 15.

"(...) Não foram também contemplados objetivos relativos à grave situação financeira e de endividamento em que a empresa já se encontrava na altura, pelo que se questiona a ambição dos mesmos."

Sobre esta observação efetuada no Relato de Auditoria, refira-se que de acordo com informação da Direção Geral de Tesouro e Finanças (DGTF) não foram contemplados objetivos de natureza financeira, pelo facto de à data se encontrar em estudo a proposta de saneamento financeiro apresentada pela Carris, com um conjunto de soluções de saneamento e de sustentabilidade operacional, tendo por base o apoio da consultora A.T. Kearney, a qual tinha como objetivo a visão da empresa como um todo, tendo em vista a formalização de um contrato de serviço público.

DGTC 01 02 13 02357

Gabinete da Secretária de Estado do Tesouro
Av. Infante D. Henrique, 1, 1149-009 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 881 68 00 FAX + 351 21 881 72 09 EMAIL gsef@mf.gov.pt www.portugal.gov.pt





Acresce que foi, de facto, constituído um grupo de trabalho, através de Despacho Conjunto do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, datado de 1 de julho de 2010, o qual tinha como missão apresentar uma proposta de contratualização da prestação de serviço público relativamente às empresas do sector dos transportes, onde se insere a Carris. No entanto, na sequência da alteração da política governamental associada às medidas impostas no âmbito do Plano de Assistência Económica e Financeira (PAEF), não se chegou a formalizar o contrato de prestação de serviço público com a Carris.

Apesar de ainda não se encontrar formalizado o contrato de prestação de serviço público com a Carris, importa salientar que, conforme determinado no Plano Estratégico dos Transportes (PET)¹, o sistema tarifário já foi objeto de reformulação tendo sido implementado um tarifário comum à cidade de Lisboa, em consequência da projetada fusão do Metropolitano de Lisboa, E.P.E (Metro) com a Carris.

Esta implementação vai ao encontro do objetivo, estabelecido igualmente no PET, de que o tarifário em vigor no Sector Empresarial do Estado (SEE) na área dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária venha a convergir, no final da implementação do Programa de Equilíbrio Operacional, com os tarifários médios em vigor na União Europeia, ajustados à paridade do poder de compra português.

Ademais, e aliás como é evidenciado no Relatório n.º 30/2009 – 2.ª secção, do Tribunal de Contas, não obstante o Estado nunca ter, formalmente, definido quais as características do serviço público de transportes coletivos urbanos que deve ser prestado na cidade de Lisboa quer pela CARRIS, quer pelo Metro, facto é que estas empresas têm vindo a satisfazer esse serviço de interesse geral com desempenhos cada vez mais satisfatórios em termos de qualidade.

Este desempenho irá ser mais notório com a fusão das empresas de transportes Carris e Metro, procedendo-se, em conformidade, à adequação do nível de serviço público prestado e à maximização das sinergias decorrentes da gestão articulada da produção do serviço e da oferta, de forma a assegurar a sustentabilidade financeira das empresas.

Ponto 17.

"Nem sempre a posição do Estado, como acionista das empresas públicas, tem sido coerente. Assim, os objetivos assinados em 2008 no contrato de gestão, para os 3 anos seguintes, foram ultrapassados por outros que foram impostos de forma avulsa, sem que o contrato de gestão fosse revisto, tornando-os por vezes até, conflitantes."

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro.



Os objetivos determinados para os anos 2009, 2010 e 2011 são os que a seguir se apresentam:

	Peso de cada rubrica (%)	Objectivo	Objectivo	Objectivo
		2009	2010	2011
Volume de Negócios (m€)	1) 7,0%	86.504	86.416	86.812
Margem EBITDA (%)	2) 10,0%	-55,73	-55,32	-54,77
Custos operacionais (m€)	3) 7,0%	156.271	156.277	156.447
ROACE (%)	4) 7,0%	-47,55	-47,20	-48,52
Custos operacionais por Passageiro (€)	5) 9,0%	0,66	0,67	0,67
Taxa de cobertura dos custos operacionais pelos proveitos (%)	6) 10,0%	55,36	55,30	55,49
Peso dos títulos intermodais (%)	7) 12,0%	70,70	70,80	70,90
Emissão de poluentes g/lk	8) 12,0%	16,00	15,90	15,80
Índice de qualidade da oferta (%)	9) 17,0%	100,00	100,00	100,00
PMP (dias)	10) 3,0%	41	39	39
Grau de cumprimento do Plano de investimentos (%)	11) 3,0%	86,00	87,00	88,00
Eficiência (%)	12) 3,0%	-3,24	-3,27	-3,29

Importa referir que não existe qualquer impedimento a que os objetivos inicialmente acordados possam ser objeto de posteriores ajustamentos por forma a promover a respetiva adequação à dinâmica da empresa e da própria envolvente. Efetivamente, o período temporal abrangido pelo contrato de gestão, mercê da conjuntura vivida quer nacional quer internacionalmente, levou à necessidade de alteração dos objetivos inicialmente acordados.

B) Quanto às medidas de controlo e racionalização de custos:

Ponto 31.

“A contratualização de serviço público, embora tenha sido determinada por diversas vezes², quer no direito nacional, quer no direito comunitário continua inexistente na Carris. (...)”

Em cumprimento e com base no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 16 de agosto, está em curso a formalização da prestação de serviço público nas empresas do SEE, onde se inclui a Carris, por forma a cumprir as orientações no Memorando de Entendimento, no âmbito do PAEF.

Ponto 32.

“O Estado tem, desta forma, postergado o dever que lhe incumbe de definir, com clareza, o serviço público cuja prestação vem exigindo à empresa, seus parâmetros e requisitos, por forma a assegurar o adequado ressarcimento financeiro da empresa.”

O Estado tem vindo a contratualizar o serviço público com diversas empresas do SEE, contando a breve trecho concluir o processo de elaboração de contratos de prestação de serviço público com todas as empresas que se incluem no SEE e que prestem este tipo de serviço.

² Nomeadamente no Relatório n.º 30/2009 – 2.ª secção.



GOVERNO DE
PORTUGALSECRETARIA DE ESTADO
DO TESOURO**C) Quanto ao enquadramento financeiro:****Ponto 38.**

"Sem uma solução para a situação de endividamento em que a empresa se encontra, não é certo que seja possível a atividade da empresa ter viabilidade no futuro, até porque a indemnização compensatória dada pelo Estado tem tendência a diminuir, como o demonstra o ano de 2012 em que reduziu 63%."

Como forma de garantir as ineficiências identificadas, o Governo tem vindo a tomar as medidas necessárias à reestruturação do modelo de organização empresarial do sector, estando em curso a fusão de Carris e do Metro com o objetivo de maximizar as sinergias decorrentes da gestão articulada da produção do serviço e da oferta.

Para assegurar que o processo de fusão se desenvolva com a maior eficácia e a máxima celeridade, o Governo aprovou o regime constante do Decreto-Lei n.º 98/2012, de 3 de maio, o qual permitiu que os conselhos de administração do Metro e da Carris sejam integrados pelos mesmos administradores, que exercem as suas funções em regime de acumulação.

D) Quanto ao governo da sociedade:**Ponto 40.**

"A Comissão de Fixação de Remunerações, em 2009, alterou o quadro remuneratório para o triénio 2009/2011, tendo sido determinado um aumento nominal das remunerações do conselho de Administração. A fixação das novas remunerações fixas (remuneração base + despesas de representação) representou um crescimento de 26,7% para o Presidente do CA e de 31,1% para os Vogais."

Sobre esta matéria, é de referir que o Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, que aprovou o Estatuto do Gestor Público, eliminou a componente remuneratória denominada "despesas de representação", passando a mesma a estar exclusivamente associada ao ressarcimento dos montantes despendidos em representação da sociedade, situação que se alterou em 2012 com a reintrodução da componente das despesas de representação, com a alteração introduzida pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro.

Nesta medida, e considerando que as remunerações dos órgãos sociais deveriam ser fixadas em função da complexidade, exigência e responsabilidade inerentes às funções, foi entendido que, na fixação da remuneração, deveria reunir-se na componente fixa da remuneração as anteriores componentes



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETARIA DE ESTADO
DO TESOURO

“despesas de representação” e “acumulação de funções”, pelo que não existiu um verdadeiro aumento nominal da remuneração dos gestores da Carris.

E) Quanto aos apoios públicos do Estado:

Ponto 42.

“O valor a atribuir sob a forma de indemnizações compensatórias não se encontra devidamente contratualizado, sendo atribuído de acordo com uma negociação entre as várias tutelas e as respetivas empresas em cada ano, carecendo de um processo transparente e devidamente justificado o que provoca incerteza e cria a impossibilidade de um planeamento financeiro a longo prazo por parte das empresas.”

Relativamente aos anos de 2009 a 2011, é de fazer referência à Resolução do Conselho de Ministros n.º 114/2009, de 14 de dezembro, à Resolução do Conselho de Ministros n.º 96/2010, de 14 de dezembro, e à Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2011, de 16 de dezembro, que aprovaram a distribuição de indemnizações compensatórias a diversas empresas que prestam serviço público, entre as quais a Carris, o que veio igualmente a suceder em 2012, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2012, de 20 de junho.

É de realçar que os valores atribuídos à Carris tiveram em conta os regimes legais, bem como os compromissos concretos decorrentes de contratos de concessão e convénios outorgados pelo Estado, relativos à prestação de serviço público, em vigor em cada ano, tendo já sido anteriormente explicitadas as razões que justificam que ainda não tenha sido formalizado o contrato de prestação de serviço público com a Carris.

Com os melhores cumprimentos,

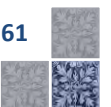
A Secretária de Estado do Tesouro

Mária Luísa Albuquerque





-
2. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações*



*J*GOVERNO DE
PORTUGALSECRETÁRIO DE ESTADO
DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES525
30-01-2013

OFÍCIO

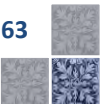
*à Exa. Ex.**1. Das entradas e contas e
receitas.**2. Incluído no domínio
respectivo.
Ex. 31.01.2013
J*A Sua Excelência
O Juiz Conselheiro
Professor Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069 - 045 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
Processo 17/10 - Audit	15/01/2013	PROC. N.º:01.13.32.07/13	18/01/2013

ASSUNTO: Auditoria ao desempenho de empresas públicas - Carris

Em referência ao consignado no ofício remetido no âmbito do Processo referenciado em epígrafe, permito-me levar ao conhecimento de V.Exa. as seguintes considerações:

1. Na sequência da tomada de posse do XIX Governo Constitucional, e nos termos do estatuído no Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro, que aprovou a nova lei orgânica do Ministério da Economia e do Emprego (MEE), a Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações procedeu à elaboração de um diagnóstico ao sector dos Transportes, diagnóstico que apontou para diversos desequilíbrios estruturais subsumíveis numa insustentabilidade financeira traduzida em déficits tarifários crescentes e em custos operacionais incontroláveis.
2. Na sequência do diagnóstico referenciado, a Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações delineou as linhas estratégicas de reestruturação para o sector que, genericamente preconizam: (1) medidas de contenção traduzidas numa redução de custos e dos tectos de endividamento, (2) novas estruturas tarifárias para o Sector Empresarial do Estado (SEE) em ordem a propugnar por uma crescente convergência para o equilíbrio operacional das Empresas que compõem este sector.
3. Outrossim, acresce que as orientações estratégicas transmitidas à nova Administração da Carris, conjunta com a do Metro de Lisboa atenta a fusão operacional em curso, recomendam uma reestruturação da oferta em estreita articulação com a CP - Comboios de Portugal, EPE e, naturalmente, com o Metro Lisboa, S.A, a qual deve refletir um modelo mais equilibrado e em linha

d



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

com as conclusões plasmadas no duto relato de auditoria produzido, designadamente no que tange às preocupações manifestadas relativamente à viabilidade futura da Empresa.

Ademais, o processo de reestruturação em curso revelar-se-á fundamental para uma maior eficácia na monitorização e controlo da estrutura da oferta e da operação, mitigando o risco de um eventual impacto negativo na redução da subsídio estatal das empresas de transporte consagrada no Memorando de Entendimento de Políticas Económicas e Financeiras”.

4. Desta forma, no âmbito deste instrumento assinado entre o Estado Português e as instituições internacionais, Portugal comprometeu-se com a apresentação de um Plano Estratégico para o desenvolvimento do sector dos transportes em Portugal.
5. O Plano Estratégico dos Transportes (PET), aprovado através de Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 13 de outubro, consubstancia um documento amplo, contemplando, como já se relevou, um diagnóstico do sector do transporte público bem como a definição de uma estratégia futura para o sector assente em 3 vectores de atuação prioritária:
 - i. Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;
 - ii. Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;
 - iii. Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.
6. Nesse sentido, a estratégia de desenvolvimento do sector do transporte público foi estruturada em duas grandes fases: I) Reestruturação interna das empresas e II) Abertura da exploração do transporte público à iniciativa privada.
7. A fase de reestruturação interna das empresas apresenta como objetivo o equilíbrio operacional do sector como um todo, e assenta em duas grandes componentes: aumento da receita e diminuição dos custos.
8. Em sede de aumento da receita, a estratégia passa por fazer convergir os níveis tarifários, degradados ao longo de vários anos, com os níveis médios europeus ajustados em paridade de poder de compra.
9. Importa ainda salientar que, conforme determinado no Plano Estratégico dos Transportes (PET)¹, o sistema tarifário já foi objeto de reformulação tendo sido implementado um tarifário comum à cidade de Lisboa, em consequência da projetada fusão do Metro de Lisboa com a Carris. Esta implementação vai ao encontro do objetivo, estabelecido igualmente no PET, de que o tarifário em

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro.



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

vigor no sector empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária venha a convergir, no final da implementação do Programa de Equilíbrio Operacional, com os tarifários médios em vigor na União Europeia, ajustados à paridade do poder de compra português.

10. Ao nível da reestruturação e diminuição dos custos das empresas, a abordagem delineada engloba medidas como: racionalização da oferta, adequação dos quadros de pessoal às reais necessidades das empresas, nomeação de administrações conjuntas para as empresas de transporte nas áreas de Lisboa e Porto e redução de custos de funcionamento.
11. Com relação específica à CARRIS, cumpre informar que a mesma tem vindo a desenvolver um conjunto significativo de medidas quer ao nível da receita, quer ao nível dos custos, que conduziram a notórias melhorias em termos operacionais atenta a sua implementação. (Incluir valor de melhoria operacional atingido).
12. Nesta esteira, verificou-se um aumento das vendas e prestações de serviços de aproximadamente € 6.7M, de € 78.3M em 2010 para € 85.0M em 2012, o qual se deve à atualização tarifária extraordinária de 15%, em agosto de 2011 e de 5% em fevereiro de 2012.
13. Em matéria de custos operacionais, por custos operacionais entenda-se os CMVMC, FSE e Custos com pessoal, a CARRIS atingiu uma redução muito expressiva passando de € 133,9M em 2010 para € 99,4M em 2012. Para este resultado em muito contribuíram as ações empreendidas pela empresa ao nível das seguintes dimensões:
 - a. Redução de € 24.3M nos Gastos c/pessoal de € 83.5M para € 59.2M, através das seguintes reformas:
 - i. Redução do quadro de pessoal da Carris (individual) de 2589 em 2010 para 2247 em 2012, através de um programa de saídas por mútuo acordo. Em termos consolidados assistiu-se a uma redução de 3003 em 2010 para 2675 em 2012.
 - ii. Diminuição do salário base ao abrigo do artigo 19.º da Lei n.º 55-A/2010, de 31 de dezembro (já mencionado no relatório do TC).
 - b. Redução ao nível dos consumos através de uma reorganização seletiva da oferta apresentada pela empresa, com a adequação da oferta de 3.726M de passageiros.km para 3.141M passageiros.km em 2012, o que permitiu o aumento da eficiência da operação da empresa ilustrado no aumento da taxa de ocupação de 20% para 22%.
 - c. A nomeação de um Conselho de Administração conjunto para a CARRIS e Metro Lisboa previsto pelo Decreto-Lei n.º 98/2012, de 13 de maio, permitiu uma poupança significativa ao nível dos gastos de pessoal, com uma redução de 10 para 4 membros do conselho de administração. Acresce à poupança verificada ao nível das remunerações dos membros do Conselho de Administração, um maior nível de integração entre as 2 empresas e a consequente potenciação de sinergias operacionais.



GOVERNO DE
PORTUGALSECRETÁRIO DE ESTADO
DAS OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

14. Durante a primeira fase de reestruturação interna da empresa, o Governo definiu como prioridade a adequação das estruturas comerciais e de pessoal ao que se preveem ser as necessidades futuras e obrigações de prestação do serviço público de transporte na cidade Lisboa. Aquelas medidas, representando já um avanço significativo na sustentabilidade financeira da empresa, serão ainda complementadas com a segunda fase do processo de reestruturação.
15. Assim, durante o ano de 2013, está prevista a contratualização do serviço público entre o Estado e a CARRIS, bem como a abertura à iniciativa privada da exploração do serviço público de transporte de passageiros. A contratualização do serviço público e a sustentabilidade económica e financeira não podem ser equacionadas de forma independente, estando ambas interligadas. Não obstante o Estado nunca ter, formalmente, e aliás como é evidenciado no Relatório n.º 30/2009 - 2.ª secção, do TC, definido quais as características do serviço público de transportes coletivos urbanos que deve ser prestado na cidade de Lisboa quer pela CARRIS, quer pelo Metropolitano, facto é que estas empresas têm vindo a satisfazer esse serviço de interesse geral com desempenhos cada vez mais satisfatórios em termos de qualidade.
16. Cumpre ainda relevar que o Conselho de Administração da CARRIS se encontra neste momento a preparar a segunda fase do processo de reestruturação da empresa, consubstanciada no lançamento da exploração do transporte público rodoviário na cidade de Lisboa. A abertura da exploração do serviço de transporte a operadores privados permitirá complementar o trabalho desenvolvido pela empresa nos últimos meses, ao mesmo tempo que permitirá o acréscimo de ganhos de eficiência e diminuição dos custos de exploração por parte dos operadores privados.
17. Em suma, tanto a contratualização do serviço público entre o Estado e a CARRIS, em cumprimento do Regulamento CE n.º 1370/2007, como a abertura da exploração do serviço de transporte público a operadores privados são medidas essenciais para a sustentabilidade futura da empresa.

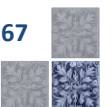
Queira, Senhor Juiz Conselheiro, aceitar os meus melhores cumprimentos.

O Chefe do Gabinete


CARLOS LOPES



3. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da CARRIS, S.A.*





Sede Social: Rua 1º Maio, nº 101-103
1300-472 LISBOA
Tel. (351) 213 613 000

Sede Executiva: Alameda António Sérgio, nº 62
Complexo de Miraflores
2795-221 LINDA-A-VELHA

Apartado 3204 1301-919 LISBOA
Tel. (351) 213 613 000 Fax (351) 213 613 069
E-mail: linha.aberta@carris.pt

carris 
Transportes de Lisboa

Exm.º Senhor
Juiz Conselheiro
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

A Anos IX
1. Da entrada e a casa - recepção.
2. Incluir os donos repetidos.
Lx. 25.01.2013

Sua referência	Sua data	Nossa referência	Data
	15.01.2013	720660	24.01.2013

Assunto: **Auditoria ao desempenho de empresas públicas**

Senhor Juiz Conselheiro e meu estimado Amigo,
Lido atentamente o Relatório de auditoria em epígrafe, o Conselho de Administração entende não exercer o contraditório, uma vez que concorda com a generalidade do que nele é referido, com uma única exceção.

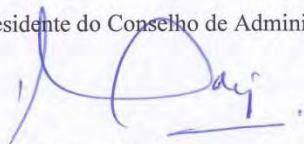
De facto, no documento é referido que as remunerações dos membros do Conselho de Administração tiveram um aumento significativo no triénio 2009 - 2011.

Ora, quando se comparam as remunerações fixadas pela Comissão de Fixação de Remunerações para o mandato até 24.03.2009, com as fixadas para o mandato seguinte (págs. 32 e 33 do documento), constata-se que as remunerações do presidente têm um acréscimo de 2,6% (de 94.474,00€ para 96.925,64€) e a dos vogais do Conselho de Administração, um aumento de 2,9% (de 82.019,48€ para 84.399,28€), acréscimos muito diferentes dos referidos no Relatório em apreciação.

Como já referido, com exceção deste aspeto, o Conselho de Administração entende não ter fundamento para produzir qualquer objeção, quer ao corpo do Relato, quer às observações e conclusões do mesmo.

Com os melhores cumprimentos, *também pessoais*

O Presidente do Conselho de Administração



J. Manuel Silva Rodrigues

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.
Capital Social: € 163 532 270,02
Matricul. Conserv. Reg. Comercial Lisboa Nº 172
Pessoa Colectiva Nº 500 595 313

DTGC 25 01'13 01875

