



## Indicadores Financeiros

Demonstração de Resultados			
(mil €)	2009	2010	10/09
1 - Resultado da Operação	-1.389	-23.583	-1597,4%
2 - Provisões e Imparidades	-5.326	19.323	462,8%
3 - Justo valor	124.298	56.026	-54,9%
Res. antes de Depr., Gastos Fin, Impost. (1 a 3)	117.582	51.767	56,0%
Res. Oper. (antes gastos fin. e impost.)	23.433	-48.999	-309,1%
Resultados Líquido do Período	-70.849	-199.741	-181,9%

Balança			
(mil €)	2009	2010	10/09
Activo	1.605.577	1.346.068	-16,2%
Passivo	3.841.331	3.795.704	-1,2%
Capital Próprio	-2.235.754	-2.449.636	-9,6%

## 4 ACTIVIDADE DO GRUPO

## 4.1 ENQUADRAMENTO

## Enquadramento Macro Económico

O ano 2010 ficou claramente associado à crise económica e financeira dos países periféricos da Zona Euro, nos quais se inclui Portugal.



*Handwritten signatures and initials in purple ink.*





trajecto de um serviço internacional, incluindo as estações situadas no mesmo Estado-Membro (Directiva nº DIRECTIVA 2007/58/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de Outubro de 2007, que altera a Directiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária);

- Directiva nº 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 7 de Julho de 2010, que estabelece um quadro para a implantação de sistemas de transporte inteligentes no transporte rodoviário, inclusive nas interfaces com outros modos de transporte;
- Revisão intermédia do plano de acção de implementação da RTE-T para o período 2007-2013 (Outubro 2010).

### Nacional

Ao nível legislativo, a promulgação do Decreto-Lei 20/2010 em Março de 2010 veio transpor para o panorama nacional um pacote de directivas comunitárias referentes ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários, à repartição da capacidade e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária.

Estas directivas integram um conjunto de medidas designadas por “Pacote Ferroviário III” que têm como propósito a revitalização do transporte ferroviário e a criação de um espaço ferroviário europeu integrado, nomeadamente, através da liberalização da prestação de determinados tipos de serviço de transporte ferroviário.

A transposição da legislação agora efectuada promove a liberalização da prestação de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros.

Neste contexto, as empresas de transporte ferroviário passam a poder aceder à infra-estrutura ferroviária de qualquer Estado membro para a realização de serviços de transporte ferroviário de

7/17/10



*Handwritten signatures and initials in purple ink.*



passageiros em serviço e trajecto internacional, podendo a origem e o destino do percurso efectuado por um dado passageiro situar-se no mesmo estado membro.

É, ainda, de realçar que este direito de acesso à infra-estrutura é concedido a qualquer empresa de transporte ferroviário.

Relativamente ao Acesso à Actividade e à Infra-Estrutura foi publicado o Regulamento do IMTT n.º 473/2010, de 20 de Maio que estabelece o regime de melhoria de desempenho para a rede ferroviária nacional e revoga o capítulo iv do Regulamento n.º 21/2005, de 3 de Fevereiro. Este Regulamento abrange toda a rede ferroviária nacional em exploração e nele se definem as condições de prestação dos serviços de transporte ferroviário por caminho-de-ferro e de gestão da infra-estrutura, particularmente no que respeita às tarifas pelo uso da infra-estrutura e aos poderes da entidade reguladora, fixando um sistema convencional de penalidades e incentivos.

Foi, também, promulgada a Lei de Bases da concessão da construção e manutenção do troço ferroviário Poceirão / Caia, no âmbito da Rede de Alta Velocidade.

Ao nível da Infra-estrutura Ferroviária, o acontecimento de maior relevo foi a inauguração da variante de Alcácer. Esta modernização da rede ferroviária nacional implicou um investimento de 159 milhões de euros e apresenta como principais benefícios a articulação do Porto de Sines com a plataforma logística do Poceirão, ligação a Espanha e aos restantes países europeus.

Um outro benefício decorrente desta nova variante é a redução das ligações ferroviárias a Faro em cerca de 10 minutos.

Em Dezembro e com o ano já a terminar, foi revisto o contrato de concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul atribuído à sociedade FERTAGUS – Travessia do Tejo, Transportes, S. A.

O referido contrato tem como objecto principal a concessão do serviço de transporte ferroviário suburbano de passageiros no troço Roma-Areeiro / Setúbal. O troço agora concessionado pode vir a ter os seus pontos extremos alterados, na margem norte até à Gare do Oriente e na



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



margem sul até Praias do Sado. Esta alteração necessitará, contudo, da existência de um acordo entre concedente e concessionário.

## 4.2 CP

### 4.2.1 Missão, Objectivos e Politicas

A CP tem por missão prestar serviço de transporte ferroviário de passageiros, com uma dinâmica de inovação, salvaguarda do ambiente e melhoria de segurança.

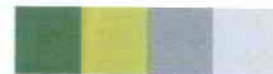
São seus desígnios:

- Oferta de comboios competitivos em termos de rapidez, frequência, pontualidade, conforto e higiene;
- Promoção da intermodalidade para uma oferta de serviços integrados e ajustados às necessidades dos clientes;
- Pessoal qualificado e motivado, funcionalmente enriquecido e capaz de iniciativas;
- Uma organização flexível e capaz de responder aos desafios do mercado;
- Contratualização do serviço público,
- Comunicação dinâmica e de qualidade;
- Desenvolvimento de parcerias (estratégicas) que reforcem a cadeia de valor dos serviços prestados;
- Valorização das relações com as comunidades locais,

Visa prestar um serviço de transporte ferroviário, orientado para o cliente e amigável das pessoas e do ambiente, capaz de satisfazer as expectativas de qualidade e de segurança dos seus clientes, pautando a sua actuação por critérios e objectivos de eficácia e de competitividade.



*[Handwritten signatures and initials]*



A actividade da CP tem subjacente como valores profundos, base do seu “core business”, a Segurança, a Qualidade e o Ambiente, como valores posicionais que lhe permitem diferenciar-se positivamente no mercado onde actua, o Profissionalismo, a Ética e a Iniciativa e como valores relacionais o Humanismo e o Compromisso.

Para atingir esta missão a CP dispõe de uma frota em serviço comercial nas Unidades de Negócio e CP Carga, SA a 31 de Dezembro de 2010, de 197 automotoras eléctricas, 48 automotoras diesel, 54 locomotivas eléctricas, 49 locomotivas diesel e 103 carruagens.

A actividade desenvolvida pela CP em 2010 fundamentou-se nos vectores acima referidos.

#### 4.2.2 Principais Acontecimentos em 2010

Em 2010 a CP Comboios de Portugal desenvolveu diversas acções com o intuito de melhor servir as populações nas suas deslocações diárias e aumentar de forma sustentada a procura das quais se destacam:

Com o objectivo de adequar a oferta à procura:

- Implementação de um novo horário na Linha do Sado, com oferta de comboios com intervalos de 30 minutos ao longo de todo o dia, o que representou um crescimento da oferta no período fora de ponta, até então com intervalos de hora a hora;
- A partir de 1 de Março o serviço Sud Expresso passou a ser efectuado com comboios da série IV Talgo cedidos pela Renfe, verificando-se assim uma revitalização e modernização deste Serviço. Na sequência do impacto da actividade do vulcão islandês no transporte aéreo foi efectuado um reforço da oferta;
- Introdução dos horários de verão para as praias e campanha do Comboio Histórico do Douro entre Maio e Outubro. Reforço de oferta para diversos eventos, destacando-se as realizadas por ocasião da visita do Papa;



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



- Redução de cerca de 10 minutos do tempo de viagem em Alfa Pendular entre Porto e Algarve em consequência da inauguração da variante de Alcácer do Sal;

Visando a dinamização da venda pela criação de novos canais de Distribuição e Informação foram implementados diversos projectos, com destaque para:

- A venda remota e o carregamento das assinaturas e passes combinados da CP Lisboa no Multibanco;
- A introdução de novas funcionalidades nas máquinas de Venda em Trânsito e substituição de equipamentos de venda nas Bilheteiras;
- A optimização de políticas comerciais com agências de viagens e potenciação do segmento de viagens profissionais;
- A abertura do novo Gabinete de Apoio ao Cliente e da Loja CP na estação do Rossio;
- A colocação de suportes de informação ao público nos apeadeiros e estações sem presença comercial nas Linhas do Minho, Douro e do Vouga;
- O início do teste piloto para a implementação da Bilhética sem Contacto na CP Porto.

Foram concretizadas várias Parcerias com autarquias e com entidades promotoras de eventos potenciadores de deslocações. Neste âmbito, destacam-se:

- A assinatura de protocolo, em que intervieram outros operadores da Área Metropolitana de Transportes de Lisboa, para a promoção do transporte público nas deslocações ao Rock in Rio;
- Desenvolvimento de produtos específicos para o segmento de viagens de lazer;
- A disponibilização no site VisitPortugal de uma página de divulgação dos programas turísticos da CP (Comboio Histórico, Intra\_Rail, Comboio Aventura).



*[Handwritten signatures and initials]*



A assinatura de um protocolo de cooperação entre a CP e a Renfe, tendo em vista a exploração conjunta das circulações internacionais entre Portugal e Espanha que venham a integrar a futura Rede Ferroviária Ibérica de Alta Velocidade.

A CP participou na campanha de promoção de uso de transportes públicos na Semana da mobilidade entre 16 e 22 de Setembro e tiveram início os trabalhos de campo do Estudo de Mercado das linhas de Sintra e Azambuja.

Tendo em vista a adequação da Política Tarifária procedeu-se:

- a 1 de Fevereiro ao aumento tarifário nos serviços Alfa Pendular e Intercidades (excepto nos IC's de Évora e Beja);
- Em Julho teve lugar uma actualização tarifária, inicialmente não prevista, nos comboios suburbanos e efectuou-se uma actualização do IVA;
- Entrou em vigor em 1 de Março de 2010 a 2.ª fase do modelo tarifário da CP Regional;
- Lançou-se o Produto "Família" na CP Lisboa e na CP Longo Curso;
- Na CP Regional foi criada uma Assinatura sazonal para promoção do comboio nas deslocações às praias da região do Minho;
- Foi criado tarifário específico para Clientes com necessidades especiais, ao abrigo do acordo entre a CP e o Instituto Nacional de Reabilitação;
- Foi apresentada a proposta de reestruturação tarifária da CP Lisboa à AMTL. Este novo modelo visa o aumento da racionalidade e coerência do pricing dos serviços prestados, aguardando-se a decisão da AMTL para conclusão do projecto. Não se concretizou, ao contrário do que estava previsto, a adopção do critério PK na repartição da receita multimodal na CP Porto.

Com vista à melhoria da produtividade dos recursos:



*[Handwritten signatures and initials]*





- Concluiu-se o Programa Enterprise Lean SixSigma que visou implementar uma metodologia de melhoria contínua na CP Serviços;
- Prosseguiu o projecto Rhmais Futuro, com o alargamento do Sistema de Gestão de Presenças ao pessoal operacional. Implementou-se ainda a Central de Apresentações para o pessoal operacional circulante;
- Procedeu-se à implementação da Requisição Electrónica e iniciou-se o projecto da Facturação Electrónica;
- Iniciou-se o projecto SAP SNC com vista a implementação das novas normas contabilísticas;
- Instalaram-se plataformas de acesso ao material circulante nas linhas de estacionamento de várias estações da CP Regional;
- No âmbito da gestão de material circulante entraram ao serviço 5 das 17 automotoras diesel alugadas à RENFE (série 592), destinadas aos serviços Regionais, Interregionais e Internacionais nas Linhas do Douro, Minho e Vigo;

Os concursos de aquisição de material Circulante, para automotoras diesel e eléctricas da CP e para automotoras eléctricas do Metro Mondego, terminaram sem adjudicação, por eliminação de todos os concorrentes.

Foi assinado um protocolo com constituição do Conselho Consultivo das pessoas com necessidades especiais.

A CP foi considerada como Prime e uma das melhores empresas no sector dos transportes ferroviários pela classificação obtida na área de ambiente e social pela Oekom Research. Juntamente com a EMEF, ficou em 1.º lugar no Prémio “Inovar e Cooperar” com o Projecto “Optimização de Consumo de Energia Eléctrica nas UME’s 3400”. Ao projecto CP.mobi foi atribuído o 2.º lugar desta distinção. Este projecto torna possível, a partir de um telemóvel, consultar horários ou contabilizar as vantagens ambientais da utilização do comboio em relação ao automóvel através do simulador ambiental (ECOviagem CP). Pelo projecto de Revisão das Unidades Quádruplas Eléctricas com criação



*[Handwritten signatures and initials]*



de características especiais adequadas ao transporte de pessoas de mobilidade reduzida, a CP ficou classificada em 2.º lugar no Prémio Acessibilidade aos Transportes.

No âmbito das Comemorações do Centenário da República a CP em parceria com a Refer promoveu a edição de Livro e exposição “O Caminho-de-Ferro 1910-2010”.

Em Junho, foi nomeado novo Conselho de Administração que, durante o segundo semestre procedeu à reorganização dos Órgãos Corporativos, Unidades de Serviços Partilhados e Frota e aprovou as linhas estratégicas para o mandato.

#### 4.2.3 Gestão do Capital Humano

No final de 2010 o quadro de efectivos vinculados da CP era de 3.241 colaboradores, menos 67 que no ano anterior, resultado do saldo entre as 144 saídas e 77 entradas.

O efectivo médio vinculado foi de 3.304 colaboradores, ou seja 14,6% inferior ao de 2009. Recordase que em 2009 houve a constituição da CP Carga, SA por autonomização, com transferência de efectivos para aquela empresa.



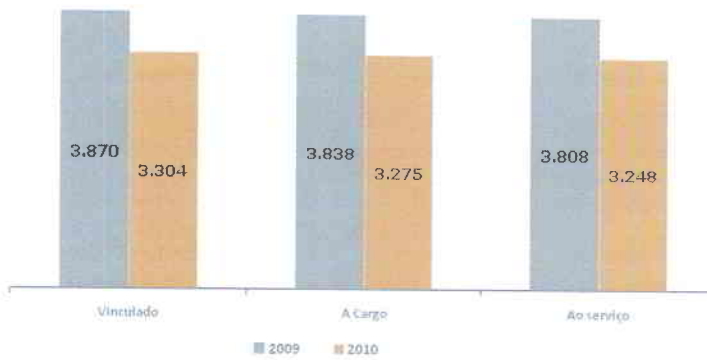
*[Handwritten signatures and initials]*



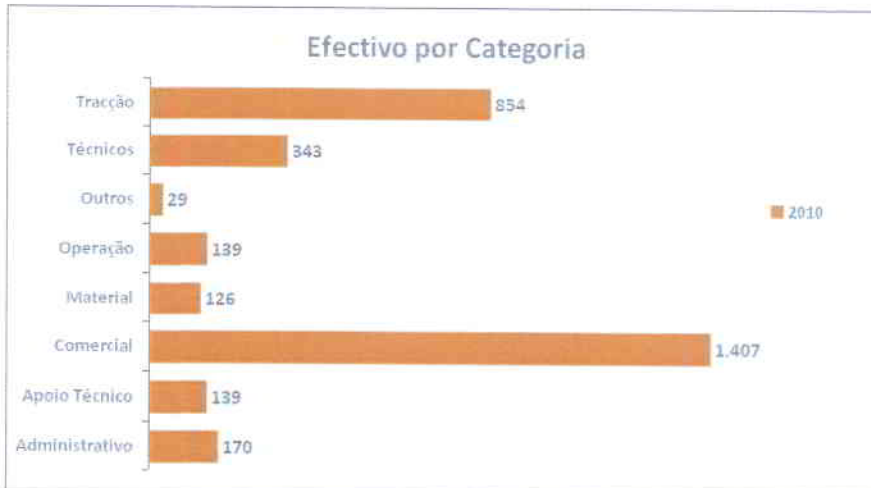
Efectivo a 31 de Dezembro

	2009	2010	10 - 09
Vinculado	3.308	3.241	-67
A Cargo	3.283	3.212	-71
Ao serviço	3.256	3.187	-69

Efectivo Médio



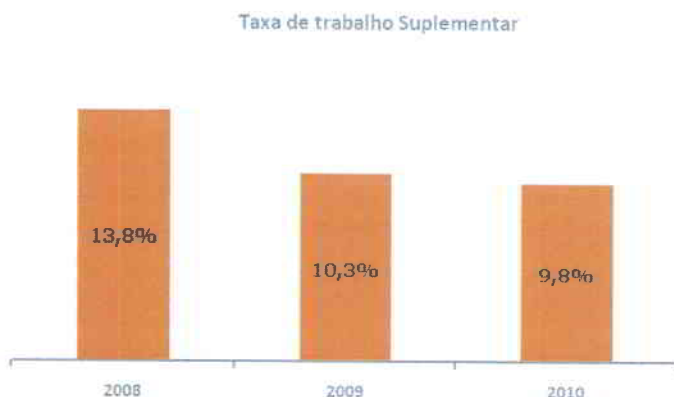
Efectivo por Categoria



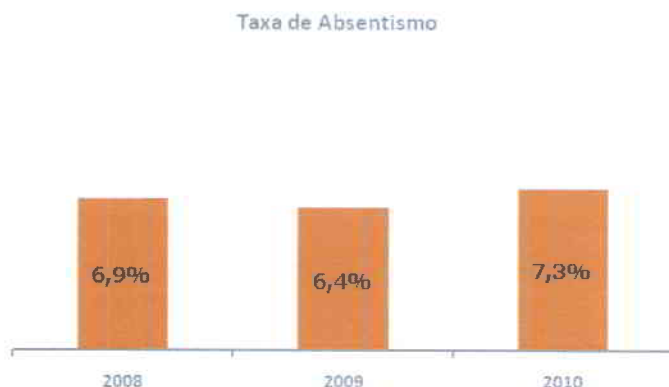
*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



Em 2010 o volume de trabalho suplementar diminuiu 17,94% em relação ao ano transacto e registou-se, simultaneamente, uma queda inferior a 1 ponto percentual na taxa de trabalho suplementar.



A taxa de absentismo, em 2010, cresceu face ao período homólogo em 0,87 p. percentuais, embora os motivos mais predominantes do absentismo como a doença e os acidentes de trabalho tenham diminuído.







nas movimentações pendulares mas sobretudo nas viagens ocasionais, com especial impacto nos bilhetes.

Encerraram-se ainda em 2010 diversos troços para intervenções na infra-estrutura com consequente impacto ao nível da procura.

A procura por Unidade de Negócio é a que a seguir se apresenta:

Indicadores de Tráfego

Procura	2008	2009	2010	10/08	10/09
<b>(mil)</b>					
<b>Passageiros</b>	<b>135.517</b>	<b>131.278</b>	<b>130.082</b>	<b>-4,0%</b>	<b>-0,9%</b>
CP Lisboa	96.377	92.105	90.858	-5,7%	-1,4%
CP Porto	19.969	20.580	21.136	5,8%	2,7%
CP Longo Curso	5.314	5.364	5.226	-1,7%	-2,6%
CP Regional	13.857	13.230	12.861	-7,2%	-2,8%
<b>Pk's</b>	<b>3.814.103</b>	<b>3.766.027</b>	<b>3.718.417</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-1,3%</b>
CP Lisboa	1.297.273	1.239.528	1.212.540	-6,5%	-2,2%
CP Porto	576.618	599.997	622.767	8,0%	3,8%
CP Longo Curso	1.371.639	1.374.617	1.353.202	-1,3%	-1,6%
CP Regional	568.573	551.885	529.908	-6,8%	-4,0%
<b>Proveitos Tráfego *</b>	<b>216.184</b>	<b>212.195</b>	<b>210.125</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-1,0%</b>
CP Lisboa	78.547	76.013	73.273	-6,7%	-3,6%
CP Porto	19.739	20.460	20.951	6,1%	2,4%
CP Longo Curso	85.897	85.463	86.847	1,1%	1,6%
CP Regional	32.001	30.259	29.055	-9,2%	-4,0%

\* Os valores dos Proveitos de Tráfego constantes do quadro não incluem em 2008, 2009 e 2010, respectivamente, 5 milhares de euros, 8 milhares de euros e 11 milhares de euros contabilizados noutros Órgãos da CP.

A análise da Procura em toda a rede evidencia, uma predominância da utilização dos nossos serviços nas áreas urbanas de Lisboa e Porto e na Linha do Norte.



*[Handwritten signatures and initials]*



Os serviços Urbanos de Lisboa e Porto destacam-se significativamente dos restantes, transportando uma percentagem elevada dos passageiros da CP. Seguem-se os serviços do Longo Curso (Alfa Pendular e Inter-Cidades).

**Oferta**

A oferta da CP em 2010, avaliada pelo número de Comboios\*Quilómetro, registou um decréscimo de 2,8% em relação ao ano anterior. Este desvio decorreu essencialmente da suspensão do transporte ferroviário no Ramal da Lousã, da Linha Coimbra – Figueira da Foz (por Cantanhede), nas Linhas de Via Estreita do Douro e no troço Bombel / Casa Branca e na Linha do Alentejo em consequência do encerramento destes troços pelo Gestor da Infraestrutura. De referir no entanto que a mobilidade nestas linhas continuou a ser assegurada em 2010 com serviço rodoviário de substituição.

As greves ocorridas durante o ano e os temporais com especial incidência nas linhas do Douro e do Oeste no 1.º Trimestre, provocaram também importantes alterações na Oferta, com consequências ao nível da procura.

Os Lugares\*Quilómetro oferecidos, pelos motivos anteriormente referidos, registaram uma redução de 2,0%.

Oferta	2008	2009	2010	10/08	10/09
Ck's (mil)	31.604	31.587	30.707	-2,8%	-2,8%
CP Lisboa	6.990	6.953	6.968	-0,3%	0,2%
CP Porto	4.627	4.948	5.068	9,5%	2,4%
CP Longo Curso	8.499	8.402	7.912	-6,9%	-5,8%
CP Regional	11.487	11.285	10.759	-6,3%	-4,7%
LKO'S (milhões)	14.350	14.391	14.103	-1,7%	-2,0%

**Resultado Operacional**



*[Handwritten signatures and initials]*



O Resultado Operacional da CP em 2010, considerando apenas a actividade de transportes de passageiros ascende a cerca de -76 milhões de Euros , ou seja, 4,4 milhões de Euros (5%) melhor do que o de 2009.

Esta evolução decorre da diminuição dos Rendimentos Operacionais em cerca de 27 milhões de Euros (-33 milhões de Euros de Proveitos de Tráfego de Mercadorias e +10 milhões de Euros de Aluguer de Material Circulante, por autonomização da CP Carga, SA em 2009; -2 milhões de Euros de Proveitos de Tráfego de Passageiros; -2 milhões de Euros de Subsídios ao Investimento) e da diminuição dos Gastos Operacionais em cerca de 32 milhões de Euros (dos quais -13 milhões de Euros de Gastos com Pessoal e -5,5 milhões de Euros de Taxa de Utilização de Infraestruturas essencialmente devidos a autonomização da CP Carga, SA).

(mil)	2009	2010	10/09
Rendim. Operacional*	335.708	308.605	-8,1%
Gastos Operacionais*	-416.251	-384.758	7,6%
Resultado Operacional*	-80.543	-76.153	5,5%

\* impacto operacional da actividade de transporte de passageiros

A análise do Resultado por Unidade de Negócio apresenta-se de seguida:



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*





(mil)	2009	2010	10/09
CP LISBOA	-9.027	-15.163	-68,0%
CP PORTO	-15.271	-16.513	-8,1%
CP LONGO CURSO	1.422	1.437	1,0%
CP REGIONAL	-56.751	-59.424	-4,7%
RESTANTES	-916	13.510	1575,4%
<b>RESULTADO OPERACIONAL *</b>	<b>-80.543</b>	<b>-76.153</b>	<b>5,5%</b>

\* Resultado antes de aumento de justo valor, perdas imputadas a participadas, gastos financeiros e impostos



*[Handwritten signatures and initials in purple ink]*



### 4.3 CP CARGA S.A.

#### 4.3.1 Missão, Estratégia e Objectivos

A CP Carga S.A. foi constituída por cisão simples, nos termos do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, em 31 de Julho de 2009, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de Junho, em cumprimento das Orientações Estratégicas para o Sector Ferroviário apresentadas pelo XVII Governo Constitucional, em Outubro de 2006, e dando cumprimento ao compromisso de liberalização para o sector assumido por Portugal junto da União Europeia.

A missão da CP Carga é a disponibilização de soluções de transporte de mercadorias no mercado ibérico que, sustentadas em critérios de orientação ao cliente, eficiência operativa e sustentabilidade e respeito pelo meio ambiente, e em articulação com parceiros nacionais e internacionais, conduzam à satisfação dos clientes, criação de valor para o accionista e desenvolvimento dos colaboradores, contribuindo, para o crescimento do sector.

O posicionamento da CP Carga no ano de 2010 desenvolveu-se em torno do cumprimento de objectivos, os quais alinhados com a estratégia, tinham em vista a melhoria da performance empresarial e contribuir para a empresa atingir o equilíbrio financeiro no horizonte de médio prazo.

Neste contexto, os principais vectores de actuação foram os seguintes:

- Concretização de oportunidades de negócio para tráfegos nacionais e internacionais
- Adequação das infra-estruturas em termos de articulação intermodal
- Inserir a actividade em cadeias logísticas mais complexas
- Plano de incremento de produtividade
- Reduzir encargos com utilização da infra-estrutura e outros fornecimentos
- Rentabilização da frota de material circulante
- Melhorar a produtividade
- Implementação de um sistema de Gestão Financeira
- Sistema de Gestão da Qualidade e Ambiente



*Handwritten signatures and initials in purple ink.*



- Marketing e Comunicação
- Sistema de Gestão de Segurança

Em 2010 procedeu-se à consolidação da estrutura organizacional da CP Carga, tendo presente a necessidade de garantir os seguintes princípios organizativos e de gestão:

- Objectivos estratégicos da Empresa
- Actuação focalizada no Cliente
- Resposta eficaz e eficiente da cadeia produtiva
- Estrutura de suporte flexível e com rapidez de resposta
- Implementação de procedimentos conducentes às melhores práticas.

#### 4.3.2 Principais Acontecimentos em 2010

Em 2010 tiveram lugar alguns acontecimentos importantes em diversas áreas da empresa, a saber:

##### Qualidade e Ambiente

- Implementação do Sistema de Renovação da Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade (ISO 9001:2008)
- Implementação de diversas acções tendo em vista a certificação ambiental a curto/médio prazo

##### Cooperação e Parcerias com os Portos Nacionais

- Início da Ligação ferroviária ao Porto de Aveiro, o que veio potenciar o desenvolvimento de alguns tráfegos, designadamente cimento para exportação.
- Presença forte e competitiva nos portos nacionais, apoiada na oferta de soluções multimodais, com destaque para os Portos de Setúbal e Aveiro e em particular para o Porto de Sines.
- Assinatura do Protocolo de cooperação entre a CP Carga, o Porto de Lisboa e a Comunidade Portuária de Lisboa para a construção de soluções logísticas terrestres de base ferroviária, com o objectivo de reforçar a competitividade do porto de Lisboa no espaço europeu.



*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*



### Desenvolvimento de Projectos de índole Comercial, Nacional e Internacional

- Lançamento e desenvolvimento de novos projectos no âmbito dos tráfegos da madeira e cimento
- Dinamização dos eixos de contentores Portugal/Espanha e de outros tráfegos transfronteiriços

### Aquisição e Beneficiação de Vagões

- Incremento do parque de vagões num total de 140 novos vagões plataformas – 100 vagões de 60' e 40 vagões de 45' – indispensáveis ao desenvolvimento da actividade comercial na área do Combinado
- Projecto de modificação de vagões afectos ao transporte de balastro (em curso) com o objectivo do aumento da capacidade de carga. Em 2010 estiveram ao serviço comercial um total de 21 vagões modificados.

### Novos Equipamentos Operacionais

- Aquisição de novas máquinas de movimentação de cargas para o Terminal da Bobadela (2 ReachStacker), o que representou um investimento global de cerca de 700 mil €
- Aquisição de 4 novas carrinhas para a actividade da revisão de material tendo em vista prestar uma melhor e mais eficiente assistência técnica ao material circulante

### Novas Tecnologias de Informação

- Instalação do sistema wireless no edifício da Avenida da República (Internet sem fios)
- Novas funcionalidades do Train Office, proporcionando a melhoria das comunicações e a satisfação dos Clientes

#### 4.3.3 Gestão do Capital Humano

Ao longo do ano de 2010 prosseguiram as negociações com vista a criação de Acordos de Empresa, não tendo sido possível a sua conclusão.

A empresa iniciou a sua actividade com um efectivo de 830 trabalhadores, tendo reduzido o quantitativo para 743 trabalhadores no final do ano de 2010. Inserido no processo de reorganização de estrutura de empresa, em 2010 efectuaram-se 52 rescisões por mutuo acordo.





A caracterização de efectivo no ano de 2010 foi a seguinte, em termos médios:

- Idade: 45 anos
- Habilitações literárias 9º ano

A Taxa de Absentismo foi cerca de 7%, o que representou no total 11.649 dias de ausência, dos quais:

- 5.049 dias de ausência por motivo de doença
- 1.726 dias de ausência por motivo de acidentes de trabalho

A formação profissional abrangeu 405 formandos perfazendo um total de 10.788 horas.

#### 4.3.4 Actividade Operacional e Resultados

##### Acções desenvolvidas

No ano 2010 a CP Carga transportou 9,2 milhões de toneladas de mercadorias e obteve um retorno de 58,9 milhões € em termos de receitas do tráfego.

A actividade comercial foi estruturada para corresponder a quatro objectivos essenciais:

- Estancar a quebra de actividade verificada em 2009
- Relançar a actividade assumindo acréscimos de tráfego
- Afirmção crescente da posição da CP Carga no mercado Ibérico
- Contribuir para o equilíbrio das contas a médio prazo

O contexto que estava percepcionado para 2010 e que se confirmou, apresentava duas variáveis particularmente desfavoráveis:

- Prolongamento da crise económica iniciada nos fins de 2008, com redução da procura global, particularmente nos fluxos transfronteiriços;



*[Handwritten signatures and initials]*



- Primeiro grande ano de teste à capacidade de afirmação no negócio ferroviário da nossa concorrência, emergente da liberalização do sector.

Durante o exercício de 2010, verificou-se a superveniência de dois constrangimentos:

- Forte quebra no consumo de carvão, o qual caiu pela 1ª vez em 15 anos para menos de metade (perda de 800 mil tons) quebra que correspondeu a perdas de 9% no volume de actividade global e de 14% nas receitas.
- Registaram-se greves acumuladas em 12 dias úteis, com perdas de actividade de aproximadamente 400 mil toneladas. A média anual dos últimos 10 anos era de 2 dias úteis de greve.

Fixados os pressupostos e o contexto a leitura dos resultados e da procura é a seguinte:

- Ficou esbatida e praticamente residual a capacidade de penetração dos nossos concorrentes no mercado ferroviário, tendo até a CP Carga reforçado a sua posição, com o domínio quase absoluto do mercado interno e o domínio integral dos fluxos ferro-marítimos nacionais.
- Apesar do efeito negativo da queda do tráfego de carvão, registou-se um crescimento de 7,9% da actividade em volume e 1,9% em receita, invertendo a tendência da quebra acentuada registada em 2009.
- Em 2010 foram gerados e concretizados novos negócios na nossa carteira, com exclusão do carvão. Contribuíram especialmente para aqueles resultados o tráfego internacional, o tráfego de contentores, a fileira florestal, os produtos siderúrgicos e os fluxos ferro-marítimos.

## Resultados

Os Resultados Operacional e Líquido da CP Carga no ano de 2010 situaram-se, respectivamente, nos seguintes valores: -34,5 milhões € e -36,3 milhões €.

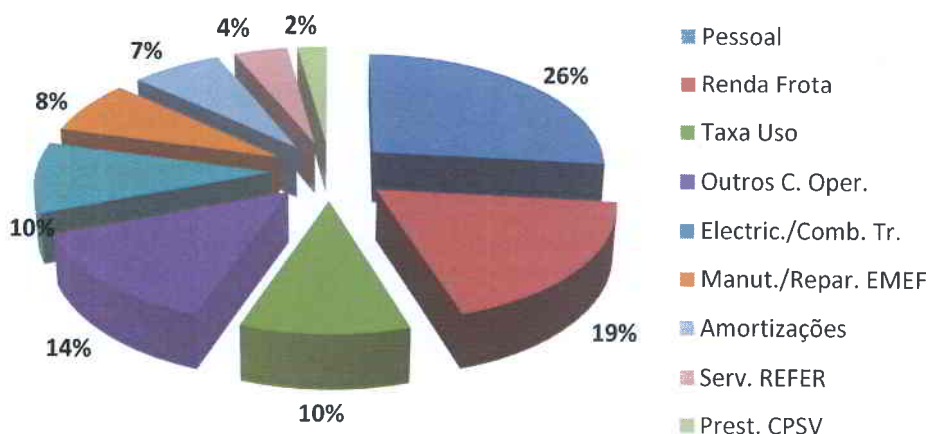


*[Handwritten signatures and initials]*



Os Proveitos Operacionais ascenderam a 61,6 milhões €, dos quais cerca de 95% respeitaram a proveitos do tráfego, sendo que a maior contribuição para estes réditos foi dada pelos tráfegos de Contentores, Areia, Carvão, Cimento, Madeira representando 68,6% do tráfego total.

No ano 2010 registaram-se 96,2 milhões € de Gastos Operacionais, com a seguinte estrutura:



Os Custos Financeiros ascenderam a 1,7 milhões € e respeitaram aos dois financiamentos bancários em curso com a Caixa Geral de Depósitos e com o Banco Santander Totta.

#### 4.4 EMEF

##### 4.4.1 Missão, Estratégia e Objectivos

A EMEF, constituída em 1992, assume a missão de criar valor para os clientes, colaboradores e accionista, tendo por objecto o fabrico bem como a reabilitação, grande reparação e manutenção, de equipamentos, veículos ferroviários, navios e autocarros; engenharia de reabilitação, reparação e manutenção de veículos de transporte; estudos de instalações



Handwritten signatures and initials in blue ink.



oficinais para manutenção. Esta empresa, reveste-se assim da maior importância para o mercado nacional.

O seu objectivo principal foi o de adequar a empresa aos níveis de actividade previstos, aumentar a produtividade e assegurar condições para garantir a sustentabilidade, perspectiva-se prosseguir e reforçar as políticas de optimização de recursos através da reorganização interna, quer no domínio operacional quer no âmbito das áreas de suporte, e do reforço das acções de contenção e rigor na realização dos custos.

#### 4.4.2 Principais Acontecimentos em 2010

O ano de 2010 foi de consolidação da imagem e internacionalização da EMEF, sobretudo nos mercados português/europeu e de África. Um trabalho sustentado na tradição de manutenção de comboios e estendido à inovação e produção de material, com destaque para:

- Constituição, em Agosto de 2010, da EMEF Internacional, S.A., detida a 95% pela EMEF e 5% pela CP, EP, com o objectivo específico do desenvolvimento sustentado da actividade internacional da EMEF;
- Em termos comerciais merece relevo o desempenho dos nossos técnicos em terras da Federação Suíça, prestando serviço de consultoria à prestigiada SBB – operadora de transportes helvética – para a manutenção dos pendolinos que explorava anteriormente em consórcio com a italiana FSS – Ferrovía del Stato;
- Missões levadas a cabo junto das autoridades ferroviárias de Angola e de Moçambique;
- Na área do projecto de Alta Velocidade, foram mantidos contactos com a RAVE e com fabricantes de material circulante, dando-se início a um programa que visa implementar as normas de interoperabilidade na organização da manutenção de comboios pendulares. Este programa tem como fim a aquisição de conhecimento e experiência para a montagem da organização da manutenção dos comboios de alta velocidade, de acordo com o actual quadro normativo;



*[Handwritten signatures and initials]*





- Na área de Comunicação e Imagem, além da comunicação interna e uniformidade de procedimentos, marcou-se presença na INNOTRANS 2010, a maior e mais respeitada feira mundial na área da actividade ferroviária. Nesta vertente, e no âmbito da divulgação da empresa e dos seus serviços, a EMEF participou ainda em vários certames especializados.

#### 4.4.3 Gestão do Capital Humano

Na sequência da tendência decrescente da procura dos serviços da EMEF, o efectivo diminuiu, situando-se no final de 2010 em 1.486 trabalhadores, o que corresponde, em comparação com o ano anterior, a menos 104 trabalhadores, com níveis etário e de antiguidade médios ligeiramente mais baixos, respectivamente de 43,9 anos e 21,5 anos.

Foram desenvolvidas acções de formação destinadas a actualização e desenvolvimento de conhecimentos nas áreas técnicas ligadas ao Material Circulante, a Qualidade, Ambiente e Segurança, num total de perto de 40.000 horas e que abrangeram 2302 participantes.

#### 4.4.4 Actividade Operacional e Resultados

##### Acções desenvolvidas

Destacam-se as seguintes actividades desenvolvidas pela empresa no ano 2010:

- Fabrico de Vagões para a CP Carga – foi iniciada a entrega de vagões à CP Carga no ano 2010, tendo sido entregues até ao final do ano 120 vagões Sgnss de 60 pés e 40 vagões Lgnss de 45 pés;
- Manutenção e Reparação de vagões – o ritmo desta actividade foi mantido em 2010, tendo sido assinado novo contrato com a CP Carga com vista à manutenção integral do seu parque de vagões.
- Manutenção de Pendulares – o serviço prestado foi mais uma vez excelente não tendo ocorrido quaisquer sobressaltos; foi concretizado o avanço do projecto RCM (Reliability



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



- Centered Maintenance) online de telemanutenção que permitiu aceder a excelentes patamares de segurança, de disponibilidade e de fiabilidade na frota de pendulares;
- UQEs 2300 – foram continuadas as grandes reparações que visam prolongar a sua vida útil em mais 15 anos;
  - UTEs 2240 – prosseguiram as intervenções V1 nas unidades da série que atingem os 620.000Km; foi continuado em 2010 o estudo RCM para a elaboração de um novo ciclo de manutenção;
  - UMEs 3400 – foi realizada a revisão do Ciclo de Manutenção e do Plano de Qualidade desta série, tendo como suporte a metodologia RCM; este trabalho conduziu à implementação de novos procedimentos operacionais que geraram uma maior disponibilidade do material circulante para o cliente;
  - Material Diesel – no Parque Oficinal Sul para além das actividades de reparação e manutenção correntes foi desenvolvido um projecto de monitorização do ensaio de potência das locomotivas bem como um conjunto de modificações nas locomotivas Alsthom. No Parque Oficinal Norte deu-se início à manutenção das automotoras diesel UTE592 da RENFE;
  - Metro do Porto – continuidade da manutenção aos 72 veículos da frota Eurotram. A EMEF foi também seleccionada para a implementação de dois projectos de engenharia nesta frota;
  - Restauro de Comboios Históricos – concluiu-se em 2010 o restauro do Comboio Real e idêntica intervenção no Comboio Presidencial.

No que concerne à Área de Inovação foram desenvolvidos novos projectos durante o ano de 2010, dos quais se destacam:

- Projecto de Eficiência Energética na frota UME3400 dos suburbanos do Porto;
- Fornecimento de sistema de telemanutenção ferroviária com recurso a manutenção à Northern Rail;
- Demonstração do Projecto Europeu SAFERAIL;
- Telegestão Ferroviária;
- Projecto WATRAC (*Wagon Tracking*) para rastreamento de vagões;



*Handwritten signatures and initials in purple ink.*



- Participação em projectos FP7, QREN e FCT para exploração de diferentes oportunidades tecnológicas.

### Resultados

Como é amplamente reconhecido, o exercício de 2010 decorreu num contexto global marcado por uma conjuntura difícil à escala internacional, com reflexos inevitáveis no plano nacional. Neste quadro geral desfavorável, que, apesar de tudo, a EMEF conseguiu atenuar através das medidas de reorganização realizadas, a empresa encerrou o exercício económico de 2010 com um Resultado Líquido negativo em 2,2 milhões de euros, correspondente a uma margem líquida negativa de -3% sobre as Vendas e Serviços Prestados e uma rentabilidade do Capital Próprio de -34,3%. Por sua vez, o EBITDA resistiu ainda positivo no valor de 483 milhares de euros, embora registando uma redução face a 2009 de 1,4 milhões de euros.

## 4.5 FERNAVE

### 4.5.1 Missão, Estratégia e Objectivos

A Fernave foi constituída em 1992 e posiciona-se como uma Empresa de referência na gestão e partilha do conhecimento do sector dos transportes, em particular do transporte ferroviário, dimensionada para a prestação de serviços de qualidade nas áreas da Formação, Consultoria e, Psicologia e Recrutamento.

O seu modelo de negócio está devidamente alicerçado para uma relação directa com os seus accionistas e, também, num modelo virado para o mercado e clientes externos. Rege a sua actividade numa lógica global e transversal ao sistema de transportes.

É uma empresa certificada que actua preferencialmente, no mercado dos transportes e suas envolventes tecnológicas, focalizada na prestação de serviços no âmbito da formação e desenvolvimento técnico-profissional de recursos humanos, bem como no âmbito do recrutamento, psicologia aplicada e na elaboração de estudos e projectos, rege-se por um conjunto de requisitos





que lhe conferem “Garantias de Qualidade dos Serviços”, reforçando as competências que detém em diversos sectores de actividade.

#### 4.5.2 Principais Acontecimentos em 2010

- Retoma da actividade no mercado Moçambicano, com o desenvolvimento de um projecto estruturante para os ADM – Aeroportos de Moçambique, otimizando a relação privilegiada que detém neste país por via da sua participação na Transcom, SA;
- Levantamento e registo exaustivo do imobilizado da Empresa;
- Alteração dos estatutos da Empresa e designação de um novo Conselho de Administração;
- Preparação e organização na qualidade de Gestora de Conteúdos do Portal do Conhecimento, do Seminário subordinado ao tema Crescer em Rede + Competência + Valor, actuando como agente de dinamização da partilha e divulgação do conhecimento naquele que é já um acontecimento de referência no âmbito do sector ferroviário;
- Certificação pelo IMTT – Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, para a prestação de serviços na área rodoviária, homologação de dois Centros - Lisboa e Porto, e reconhecimento de seis cursos nesta área;
- Reestruturação no final de 2010 na área dos recursos humanos, com a revogação de nove contratos de trabalho;
- Início da reformulação dos pressupostos estratégicos para 2011, face às orientações transmitidas e constantes da Lei do Orçamento de Estado para 2011, cujo objectivo principal é o do estabelecimento do equilíbrio da actividade operacional da Empresa.

#### 4.5.3 Gestão do Capital Humano

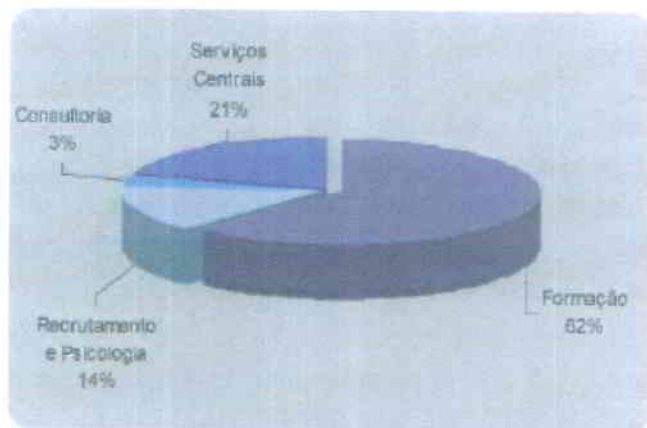
Durante o ano de 2010 a Fernave deu continuidade às acções que tem vindo a ser realizadas no âmbito da gestão do seu capital humano. No final de 2010 o número de colaboradores era de 58, o que traduz um decréscimo de 3,3% face ao ano anterior, resultante de rescisões de contrato, reforma e de regresso à Empresa de origem.



*[Handwritten signatures and initials]*



A repartição dos efectivos por Área de Negócio é evidenciada no gráfico seguinte:



Repartição dos Efectivos por Área de Negócio, 2010

No que concerne às Habilitações Literárias, é ao nível do Ensino Básico que se verifica uma maior concentração (45%), seguindo-se o Ensino Superior (41%). Cerca de 14% dos colaboradores tem o Ensino secundário.

Em 2010, o volume de trabalho suplementar correspondeu, em média, a 1,5% do potencial de horas do ano. No que diz respeito à taxa de absentismo registou-se, em média, um decréscimo de 3,5 pontos percentuais face ao ano anterior, situando-se nos 2,6% em 2010.

A Fernave manteve uma aposta na qualificação dos seus colaboradores e na área da higiene e segurança no trabalho prosseguiram as acções inerentes à prevenção da sinistralidade.

#### 4.5.4 Actividade Operacional e Resultados

##### Acções desenvolvidas

O desenvolvimento da actividade durante o ano de 2010, e em especial no último quadrimestre, foi marcado pelo contexto económico-social do país e das empresas do sector dos transportes, em



*Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'Dioy' and 'Luz'.*



particular pelos condicionalismos do modo ferroviário, onde a situação económico-financeira limitou não só o crescimento da receita como a sua manutenção.

Apesar deste contexto externo, 2010 foi um ano marcado pelo desenvolvimento de um conjunto de projectos, alguns deles resultantes de propostas apresentadas no ano anterior, como seja a realização de dois projectos de consultoria em Moçambique, que representam o relançamento da actividade neste mercado e de que falaremos mais à frente. Paralelamente deu-se continuidade ao desenvolvimento de acções de formação assentes numa lógica de criação de valor para os Clientes, tendo-se, neste contexto, constituído parcerias com instituições de Ensino Superior, marcando a diferença num mercado cada vez mais concorrencial, descrevendo-se, em breves traços, as actividades desenvolvidas em cada uma das áreas de intervenção da Empresa.

### Formação

Focando-se nas suas competências core, a actividade do Gabinete de Formação ao longo do exercício de 2010 desenvolveu-se de forma regular na prestação de serviços de formação nas várias áreas técnicas em que vem actuando, de acordo com as propostas que lhe foram solicitadas e da apresentação de propostas a Clientes actuais e a potenciais Clientes, procurando, sempre que possível, integrar metodologias inovadoras.

A prestação de serviços de formação continuou a realizar-se nas áreas técnicas em que a Fernave detém competências e onde habitualmente disponibiliza produtos, quer através da gestão e organização dos planos de formação técnica para alguns dos seus Clientes / Accionistas, quer de propostas a pedido que lhe são solicitadas ou apresentadas de forma espontânea.

De destacar que foi no final do ano que a Fernave finalizou o seu processo de obtenção CAM – Certificação de Aptidão de Motoristas, nomeadamente enquanto entidade formadora com dois centros homologados, em Lisboa e no Porto, e com 6 cursos reconhecidos pelo IMTT – Instituto para Mobilidade dos Transportes Terrestres, quer na valência mercadorias, quer de passageiros, bem como para formação inicial e formação contínua.





Foram elaboradas diversas propostas de formação numa lógica integrada, desde o diagnóstico à avaliação da formação, sempre no pressuposto do desenvolvimento de serviços suportados em metodologias inovadoras, cuja implementação em parceria com o Cliente é geradora da mais-valia. Algumas destas propostas foram para empresas cujo início de actividade foi ou se previa em 2010, tais como a Via Porto ou a Simef.

Como resultado da política de recursos humanos e de formação dos principais Clientes (não ocorrência de admissões, nem de concursos internos), a actividade do Gabinete de Formação tem paulatinamente vindo a incidir em acções de menor duração e em menor escala, em detrimento dos concursos ou formações iniciais que envolvem um maior número de horas.

É neste contexto que se vem desenvolvendo a actividade do Gabinete de Formação, desagregando-se em Actividade de Formação e Actividade de Ensino, da qual damos conta nos pontos seguintes.

### **Recrutamento e Psicologia**

Já o Gabinete de Recrutamento e Psicologia orientou as suas competências para o desenvolvimento da actividade nas seguintes áreas de intervenção:

- Desenvolvimento de processos de recrutamento, de acordo com as necessidades das empresas e com base no conhecimento da descrição e enquadramento de funções;
- Acções de selecção de pessoal nas áreas operativas, quadros médios e quadros superiores;
- Apoio em processos de reconversão e reclassificação;
- Exames de controlo periódico em especial a funções ligadas à segurança da circulação;
- Exames de revalidação da carta de condução;
- Exames de selecção realizados a particulares.

Neste contexto, foram realizados 1.318 exames psicológicos (actos psicológicos e recrutamento), representando os Actos Psicológicos cerca de 81% destes exames e o Recrutamento os restantes 19%.



*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*



### Consultoria

Dando continuidade à actuação que o vem caracterizando, durante o exercício de 2010, o Gabinete de Consultoria desenvolveu a sua actividade focalizando-se predominantemente na execução de projectos para o mercado em geral, mas também para o apoio ao funcionamento interno da Empresa.

### Resultados

Alguns indicadores da actividade e estrutura dos capitais

Indicador	Valores em euros
Total dos proveitos	2.806.693,24
Proveitos Operacionais	2.806.693,24
Total dos Custos	4.899.110,94
Custos Operacionais	4.685.569,10
Resultado Liquido	-2.103.489,96
Activo Liquido	2.335.706,82
Passivo Total	6.136.161,01
Capital Próprio	- 3.800.454,19



*[Handwritten signatures]*





## 4.6 FERGRAFICA

### 4.6.1 Missão, Estratégia e Objectivos

A Fergráfica, constituída em 1974, tem como missão tornar-se uma empresa competitiva no mercado de prestadores de serviços de produtos gráficos. Assim, tem como objecto a execução de todos os géneros de trabalhos gráficos: pré-impressão, numeração e impressão policromática (incluindo impressão de segurança) em offset, flexografia, tipografia e digital. Tem ainda uma área de acabamentos.

Os principais objectivos são os seguintes:

- Recomposição da estrutura de capitais próprios da Empresa;
- Implementação da versão WEB do Software GESTÃO GRÁFICA;
- Rentabilização das máquinas de impressão offset e dos equipamentos de impressão Digital e Serigrafia;
- Obtenção da certificação de qualidade dos processos produtivos;
- Desenvolvimento de acções de sensibilização e de formação do pessoal da produção;
- Aumento das vendas em oitenta por cento relativamente ao ano transacto.

### 4.6.2 Principais Acontecimentos em 2010

A Fergráfica, ao longo do ano 2010, desenvolveu a sua actividade num contexto de forte crise recessiva Nacional e Internacional, a qual teve forte influência na retracção da procura do mercado gráfico.

Contudo e apesar dessa envolvente as vendas da empresa tiveram um aumento de 31% face a 2009, ano em que a mudança de instalações fez baixar significativamente o volume das vendas.

A actividade da empresa foi ainda marcada por três acontecimentos com impacto no funcionamento da empresa:



*[Handwritten signatures and initials]*





Quase todas as expectativas definidas para o ano não foram conseguidas, o que explica os resultados negativos do exercício por montante tão elevado.

## Resultados

Em 2010 a Fergráfica apresentou á semelhança de anos anteriores um Resultado líquido negativo no valor de 1.231.313 €.

Também os Resultados Operacionais foram uma vez mais negativos (tal como nos últimos 10 anos), o que demonstra que o volume de negócio gerado anualmente tem sido insuficiente para cobrir os custos de exploração.

No gráfico abaixo mostra-se a evolução dos Resultados Operacionais na década passada, devendo chamar-se a atenção para o agravamento evidenciado nos 2 últimos anos.



No final de 2010 a Fergráfica, tendo em conta os resultados obtidos, tem novamente o Capital Próprio negativo, o que coloca a empresa uma vez mais em situação de estar abrangida pelo artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Este facto ilustra com clareza a débil situação financeira da Fergráfica.



*[Handwritten signatures and initials]*





das disposições legais emanadas pela Tutela para o Sector Empresarial do Estado, nomeadamente na diminuição dos gastos com pessoal e dos Fornecimentos e Serviços Externos.

- Redução da dívida

Paralelamente ao equilíbrio operacional, foi delineada uma política de redução progressiva da dívida remunerada e espontânea, para níveis sustentáveis para a empresa e seus parceiros.

No próximo exercício, conforme o Orçamento já aprovado, prevê-se que o resultado líquido da empresa seja positivo, pelo que a actividade da empresa contribuirá em parte para o financiamento da empresa.

Independentemente da perspectiva de auto-financiamento, a Ecosasúde regista em 31 Dezembro de 2010 uma situação financeira desequilibrada, com um nível de recursos permanentes negativo (Capital Próprio negativo).

A Estrutura Accionista de controlo deverá efectuar a recomposição dos Capitais Próprio da empresa, conforme proposta do Conselho de Administração a apresentar na próxima Assembleia Geral.

#### 4.7.2 Principais Acontecimentos em 2010

No ano de 2010 ocorreram diversos acontecimentos na vida da empresa que marcaram de forma acentuada o seu desenvolvimento. Destacam-se os seguintes:

- Autorização para a Prestação de Serviços Externos de SHT

A Ecosaúde é desde 15 de Outubro de 2010 uma empresa autorizada, pela entidade reguladora do sector – Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT) - para a prestação de serviços externos de SHT. Esta confirmação das competências da Ecosaúde não constitui um formalismo, mas sim uma condição de acesso a novos clientes, nomeadamente ao segmento de empresas certificadas.



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*



- Infraestruturas: mudança de instalações de Vila Nova de Gaia para o Porto

A Ecosaúde iniciou em Dezembro de 2010 a actividade no centro da cidade do Porto, mais concretamente no complexo empresarial de Campanhã. Esta Unidade de Saúde beneficia de excelentes condições de acesso: Estação Ferroviária Inter-regional, regional e suburbana; Estação de metro ligeiro do Porto que cobre uma vasta área geográfica, bem como o Interface com os sistemas de transporte rodoviário urbano.

- Celebração de Parcerias com entidades de referência no domínio da Saúde com vista à utilização dos seus espaços físicos, permitindo uma diminuição de custos associados a instalações, nos seguintes locais: Barreiro, Figueira da Foz e Faro.

- Novos Clientes

A formalização da autonomia da CP Carga, criou a oportunidade e concretização de negócio, com potencial de crescimento no sector dos Transportes.

Merece registo o início da colaboração com a Administração do Porto de Lisboa, com o Grupo Barraqueiro através de contratos celebrados com o Consórcio Prometro, no Metro do Porto, em Fevereiro e com a empresa Fertagus, em Dezembro de 2010.

Obtendo uma desejável diversificação com outros sectores de actividade económica, refere-se o início de actividade com outros Clientes Institucionais, designadamente: Câmara Municipal do Entroncamento, Águas do Alentejo, entre outros.

- Integração da Rede de Serviços de Seguradoras

Em 2010 foi possível concretizar a assinatura de protocolos para prestação de serviços com as Seguradoras Medis e Multicare, o que se reflectiu num acréscimo do número de consultas de especialidades médicas em Lisboa.

Igualmente no termo do exercício a empresa estabeleceu, com o apoio da CP, um contrato de parceria e assistência aos trabalhadores do Grupo CP no domínio dos acidentes de trabalho, com a Seguradora Mapfre.



*[Handwritten signatures and initials]*



- Constituição do Núcleo de Apoio ao Cliente (NAC)

Foi desenvolvido e implementado o contrato entre a CP e a Ecosaúde visando a prestação de serviços a passageiros acidentados do Grupo CP.

- Integração de Nova Área de Negócios

A Ecosaúde integra desde Outubro de 2010 uma nova área de negócios - Prevenção e Controlo de Dependências. Esta Direcção visa proceder ao controlo de álcool e drogas em meio laboral.

Com a introdução desta nova área de negócio perspectiva-se igualmente a sua dinamização no próximo exercício.

- Melhoria da Imagem da Empresa

Prosseguindo a mudança de imagem efectuada em finais de 2009, no ano de 2010 implementou-se a utilização de vestuário de trabalho, conferindo à empresa uma imagem de maior profissionalismo no atendimento.

O vestuário da área de Saúde foi actualizado em alinhamento com a nova imagem corporativa da empresa promovendo a adequada harmonia e coerência na comunicação estabelecida com os clientes e parceiros.

- Alienação do Edifício Sede

Efectuou-se a venda do edifício sede que se encontrava devoluto desde o ano de 2005. Com esta operação eliminou-se toda a dívida de longo prazo da empresa, reduzindo-se significativamente o endividamento da empresa.

#### 4.7.3 Gestão do capital humano

A estrutura de recursos humanos foi significativamente alterada desde o ano de 2008 com vista a redução de custos e obtenção de melhores níveis de eficiência. Assim, no final de 2010, o quadro de



*[Handwritten signatures and initials]*



peçoal da Ecosaude registava 33 colaboradores dos quais mais de 50% estão localizados na Unidade de Saúde de Lisboa (sede da Empresa).

As áreas técnicas e de gestão de operações tem o maior peso na estrutura de recursos humanos afectos ao quadro, representando respectivamente 61% e 19%.

Com o objectivo de valorizar os Recursos Humanos e promoção da sua actualização, no decurso do ano de 2010, participaram em varias acções de formação cerca de 20% dos trabalhadores da empresa.

#### 4.7.4 Actividade operacional e Resultados

##### Acções desenvolvidas

Em Outubro de 2010 integrou-se uma nova área de negócios - Prevenção e Controlo de Dependências. Esta nova valência de serviços prestados visa proceder ao controlo de álcool e drogas em meio laboral. Esta nova área de negócios contribuiu com 58 mil Euro para Volume de Negócios anual.

A área de Higiene e Segurança no Trabalho registou um aumento de 59 mil Euros, em termos homólogos, e a Medicina do Trabalho um aumento de 23 mil Euros, quando comparada com o exercício anterior.

A Área de Medicina de Acidentes foi a única excepção, no que respeita o aumento de proveitos, tendo registado uma variação negativa de 26%, fruto da alteração do modelo de financiamento desta actividade no Grupo CP, que passou de rendimento fixo para rendimento indexado ao n.º de sinistros, a partir de 1 de Outubro 2009 e até Dezembro 2010. Este modelo foi novamente alterado com efeitos a Janeiro 2011, pelo que se espera uma recuperação do volume de negócios no próximo exercício.



*Handwritten signatures and initials in blue ink.*





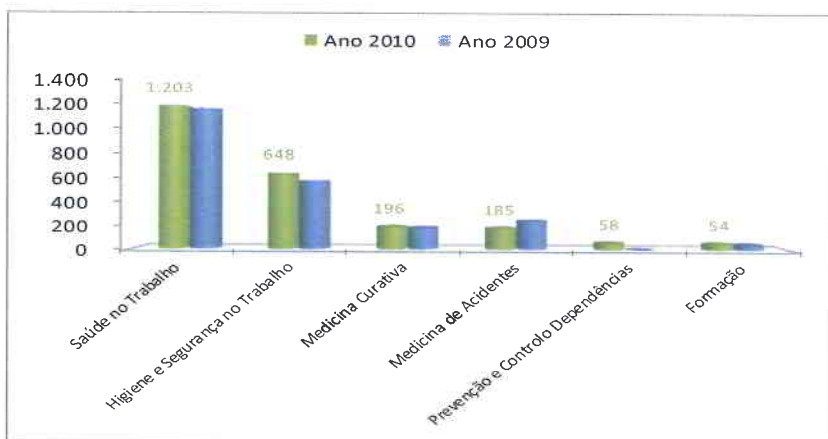
O Conselho de Administração, no âmbito do Plano de Reestruturação da empresa, e das deliberações da Tutela para o S.E.E. no âmbito do Plano de Estabilidade e Crescimento, executou várias medidas com o objectivo de redução de custos, de forma a continuar a acomodar a quebra de proveitos operacionais, assim como flexibilizar a estrutura de custos.

Resultados

Durante o exercício de 2010, a situação económica e financeira da empresa registou uma evolução positiva, reduzindo o seu nível de prejuízo e nível de endividamento remunerado.

Em termos de Proveitos Operacionais, o ano de 2010 regista uma variação homólogo de + 4%, conforme pode ser verificado no quadro abaixo:

Áreas de Negócio	Ano 2010	Ano 2009	Variação 10/09
Saúde no Trabalho	1.203	1.180	2%
Higiene e Segurança no Trabalho	648	589	10%
Medicina Curativa	196	187	5%
Medicina de Acidentes	185	249	-26%
Prevenção e Controlo Dependências	58	0	
Formação	54	46	17%
<b>Proveitos Operacionais</b>	<b>2.344</b>	<b>2.250</b>	<b>4%</b>



Em termos absolutos, verificou-se uma redução dos gastos operacionais de 333 mil Euros (menos 12% do que o ano 2009).

O Resultado Operacional foi negativo, a saber, - 165 mil Euros. Em termos homólogos este valor representa uma redução absoluta do prejuízo operacional de 274 mil Euros.



*Handwritten signatures and initials in purple and black ink.*



O Resultado Financeiro ascendeu a menos 73 mil Euros, valor inferior em 93 mil Euros quando comparado com o resultado do ano anterior. Esta variação explica-se em grande parte pela redução do stock de dívida remunerada, na sequência da recomposição dos capitais próprios da empresa, e da alienação do Imóvel da Calçada da Glória. Outro factor que contribuiu para a redução foi a diminuição conjuntural dos níveis de taxas de juro.

O Resultado Líquido foi na quantia de - 245 mil Euros, valor que compara com -610 mil Euros no ano de 2009, o que representa uma melhoria de 365 mil Euros.

## 4.8 SAROS

### 4.8.1 Missão, Estratégia e Objectivos

A sociedade cujo objecto é actividade de mediação de seguros, tem por missão aumentar o valor acrescentado para a gestão das carteiras de seguros das empresas dos sector ferroviário suas Clientes.

No exercício de 2010 a SAROS prosseguiu a gestão focalizada no apoio técnico, aconselhamento e defesa dos interesses do Clientes, alinhando sempre a sua actuação com as orientações do seu Sócio EMEF no âmbito da função instrumental do Grupo empresarial em que se integra.

### 4.8.2 Principais Acontecimentos em 2010

O Conselho de Administração da CP deliberou, em Outubro, a integração da Saros directamente na dependência da CP, tendo em vista um novo enquadramento que permita internalizar o seu potencial de criação de valor no âmbito empresarial do Grupo CP.

### 4.8.3 Gestão do capital humano

O funcionamento corrente foi assegurado por uma trabalhadora administrativa a tempo inteiro, cedida do quadro de pessoal da EMEF, com funções técnico-comerciais e de apoio administrativo da Gerência em todos os assuntos da gestão operacional da Empresa. A Gerência assegura directamente



*[Handwritten signatures and initials in blue ink]*



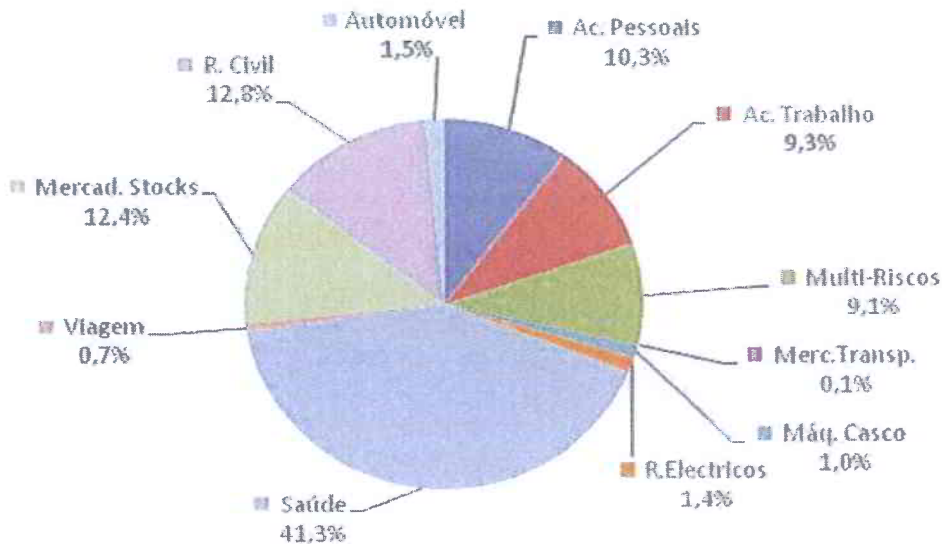
as operações de tesouraria, cumprimento das obrigações legais e relacionamento com Entidades oficiais.

#### 4.8.4 Actividade operacional e Resultados

Para a gestão da carteira de seguros e apoio aos Segurados a Saros com a colaboração da AVS – Corrector de Seguros, SA. . Para os aspectos de natureza contabilística e fiscal a Saros recorreu a um contrato de prestação de serviços com a Firma CCARDINAL – Serviços de Orientação Contabilística, Lda.

O volume da carteira da Saros, traduzida no montante total dos prémios liquidados no exercício de 2010, registou uma redução de 46% face ao ano anterior e como consequência registou-se também uma significativa alteração qualitativa na composição da carteira, devido essencialmente a redução do peso relativo dos seguros de Acidentes de Trabalho e Saúde. A distribuição por ramos e ilustrada no gráfico seguinte.

Gráfico 2 – Prémios por Ramos



*Handwritten signatures and initials in purple ink.*



## Resultados

<i>Indicadores</i>	2009	2010	Var.
Resultados Líquidos	68.757 €	17.317 €	-74,8%
Activo Líquido Total	91.717 €	110.260 €	20,2%
Capital Próprio	76.808 €	94.124 €	22,5%
Cash Flow: Res. Líquidos + Amort + Prov.	68.757 €	17.317 €	-74,6%
Activo Circulante	91.461 €	110.260 €	20,6%
Passivo Circulante	1.352 €	1.317 €	-2,6%
Passivo Total	14.909 €	16.135 €	8,2%
FML: Activo Circulante - Passivo Circulante	90.109 €	108.943 €	20,9%
Liquidez Geral: Act. Circulante / Pas. Circulante	67,6	83,7	23,8%
Endividamento: Pas. Total / Act. Liq. Total	0,16	0,15	-10,0%
Solvabilidade: Cap. Próprio / Passivo	5,2	5,8	13,2%
Rentabilidade: Res. Líquidos / Cap. Próprio Investido	854,0%	22,5%	-97,4%
Margem Líquida: Res. Líquidos / Vendas (Prest Serv)	48%	23%	-53,4%
Volume das Vendas (Prestações do Serviços)	142.113 €	76.849 €	-45,9%

## 5 MÉTODO DE CONSOLIDAÇÃO

De acordo com o previsto no Sistema de Normalização Contabilística, foram incluídas na consolidação e utilizado o método de consolidação integral em todas as empresas do grupo sobre as quais a empresa exerce controlo, com excepção da TIP, ACE - Transportes Intermodais do Porto, para a qual foi utilizado o método de consolidação proporcional.

Assim, de acordo com a norma contabilística e de relato financeiro 15, as demonstrações financeiras foram elaboradas agrupando, numa base de linha a linha, elementos idênticos de activos, de passivos, de capitais próprios, de rendimentos e de gastos. No caso da aplicação do método de consolidação proporcional, observando os requisitos da norma contabilística e de relato financeiro 13, procedeu-se à soma dos activos, passivos, rendimentos e gastos da empresa participada apenas pela percentagem correspondente à participação da CP.



*[Handwritten signatures and initials]*