



RELATÓRIO E CONTAS
BARRAQUEIRO, SGPS, S.A.



2007

2007

RELATÓRIO E CONTAS
BARRAQUEIRO, SGPS, S.A.

2007

CONTAS CONSOLIDADAS

- 5 Organigrama
- 9 Relatório de Gestão
- 29 Demonstrações Financeiras Consolidadas
- 37 Anexo às Demonstrações Financeiras Consolidadas
- 59 Certificação Legal de Contas Consolidadas
- 62 Relatório e Parecer do Fiscal Único
- 63 Relatório dos Auditores Externos

CONTAS SOCIAIS

- 65 Barraqueiro SGPS, S.A.
- 69 Barraqueiro Transportes, S.A.
- 73 Eva Transportes, S.A.
- 77 Frota Azul (Algarve), Transportes e Turismo, Lda.
- 81 Translagos - transportes Públicos, Lda.
- 85 Rodoviária de Lisboa, S.A.
- 89 Rodoviária do Alentejo, S.A.
- 93 Henrique Leonardo Mota, Lda.
- 97 Rodoviária do Tejo, S.A.
- 101 Rotagus - SGPS, S.A.
- 105 Transol - Transportes e Turismo, S.A.
- 109 RNE - Rede Nacional de Expressos, Lda.
- 113 Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
- 117 Joaquim Jerónimo - Transportes Ferroviários, SGPS, S.A.
- 121 CGDP - Companhia Geral para o Desenvolvimento do transporte de Passageiros, S.A.
- 125 Rodo Cargo - Transportes Rodoviários de Mercadorias, S.A.
- 129 Transporta - Transportes Porta a Porta, S.A.
- 133 Atlantic Cargo - Sociedade de Transportes, S.A.
- 137 Rodinform - Informática aplicada aos Transportes, S.A.
- 141 Intergaliza - Participações e Transportes, Lda.
- 145 Barraqueiro Holding, B.V.



ORGANIGRAMA



RELATÓRIO
DE GESTÃO

1. INTRODUÇÃO

A “Barraqueiro, SGPS, SA” é a sociedade consolidante de um conjunto de empresas que são listadas na abertura do presente Relatório. De acordo com a natureza das actividades desenvolvidas, podemos agrupar as sociedades que constituem o perímetro de consolidação nos seguintes grupos:

- a) Transporte público de passageiros, actividade desenvolvida por um conjunto vasto de empresas de transporte rodoviário e duas empresas de transporte ferroviário.
- b) Transporte de automóveis e transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR), actividades que são prosseguidas pela empresa RODOCARGO.
- c) Transporte fraccionado de mercadorias e de distribuição porta a porta, actividade desenvolvida pela empresa TRANSPORTA.
- d) Transportes especiais de combustíveis, matérias perigosas e outros produtos, actividades desenvolvidas pela empresa ATLANTIC CARGO.

No exercício de 2007 a Arriva decidiu exercer a opção para aquisição de um lote de 10% de acções aumentando assim para 31,5% a sua participação no capital do “Grupo Barraqueiro”.

Este reforço da participação do grupo britânico, já previsto nas negociações de 2005, irá certamente ajudar a consolidar os laços de cooperação estratégica entre os dois grupos com o objectivo de melhor aproveitar novas oportunidades de crescimento dos negócios em Portugal e no estrangeiro.

Em 2007, por razões de racionalidade económica e operacional, teve lugar a fusão de duas empresas do Grupo. A fusão realizou-se entre a sociedade “Joaquim Jerónimo – Transportes Rodoviários SA” e a “Barraqueiro Transportes SA” tendo a nova sociedade adoptado esta última designação.

No decurso do exercício findo em 31 de Dezembro de 2007 verificou-se a entrada da sociedade Transol no perímetro de consolidação integral.

resultou de uma quebra generalizada da procura, visível no litoral e no interior, nos grandes centros urbanos e nos meios rurais.



2. ANÁLISE DA ACTIVIDADE

2.1 Transporte Rodoviário de Passageiros

Mais uma vez o exercício de 2007 decorreu sob uma conjuntura económica muito desfavorável. Mais um vez o crescimento económico em Portugal foi muito ligeiro e inferior à média dos países da Comunidade Europeia.

Em consequência do abrandamento da actividade económica os índices de desemprego subiram para valores muito preocupantes.

Estes dois factores, desaceleração do crescimento económico e aumento da taxa de desemprego, a que se associou o excesso de endividamento das famílias e a queda do poder real de compra, têm determinado uma notória diminuição da mobilidade das populações. Um número maior de desempregados e a persistência de baixos níveis de desenvolvimento económico têm, ao longo dos últimos anos, afectado a mobilidade das populações, penalizando a procura de transporte público.

Em 2007 voltou a registar-se uma redução do número de passageiros transportados. Tal diminuição, menos 2,12 % na componente de serviço público social, atingiu todas as empresas do Grupo Barraqueiro e

Passageiros transportados	2007	2006	Var. %
Rodoviária de Lisboa SA	65.209	66.403	-1,80%
Barraqueiro Transportes SA + HLM (*)	22.196	22.416	-0,98%
Rodoviária do Alentejo SA	6.894	7.540	-8,57%
Algarve (**)	10.195	10.445	-2,39%
Rodoviária do Tejo SA	16.637	16.955	-1,88%
Total	121.131	123.759	-2,12%

(*) Henrique Leonardo Mota, Lda
(**) inclui as empresas "Eva Transportes SA", "Frota Azul Algarve Lda", "Translagos - Transportes Públicos Lda" e "Transol - Transportes e Turismo SA".

Os valores do quadro apresentado evidenciam, com clareza, este fenómeno generalizado de redução de passageiros transportados.

As quebras mais significativas ocorreram no Alentejo e Algarve. Na região de Lisboa prosseguiu o esvaziamento da procura do passe multimodal que registou uma descida de 4,1%, comparativamente com 2006. Também nos bilhetes se verificou uma descida significativa da procura, apurando-se uma quebra de 2,6% no número de passageiros, facto que espelha bem a diminuição do peso das deslocações de carácter ocasional na área suburbana de Lisboa.

Inversamente, nos percursos mais longos de ligação à capital, verificou-se uma tendência para uma certa estabilização da procura. O forte investimento que tem sido feito na melhoria dos serviços, nomeadamente ao nível do conforto e da velocidade comercial, tem gerado uma procura nova nas ligações a Lisboa com origem em alguns subúrbios mais afastados – casos de Malveira, Torres Vedras, Mafra, Ericeira e Benavente entre outros.

Nos últimos anos, os sucessivos aumentos tarifários impostos pelo aumento galopante dos preços dos combustíveis têm permitido aos operadores compensar uma parte do forte agravamento dos custos de produção, mas ao mesmo tempo geraram quebras de procura, principalmente nas deslocações de carácter mais ocasional.

Este efeito de elasticidade tem atingido com particular intensidade a venda de bilhetes.

Os operadores, através da sua associação nacional (ANTROP), têm procurado, junto do governo, encontrar soluções inovadoras de incentivo à utilização do transporte público, que permitam travar esta tendência de perda acentuada de passageiros. Essas soluções passam essencialmente por se assumir que o

financiamento dos sistemas de transportes não poderá, no futuro, como tem ocorrido até agora, depender exclusivamente da receita tarifária.

A crise petrolífera que se está a viver e que promete agravar-se no futuro próximo, poderá abrir a oportunidade de encarar com outro espírito a questão do financiamento do transporte público. Os passageiros não podem por si só pagar uma factura tão pesada.

Como na generalidade dos países evoluídos da Europa - onde o discurso de incentivo e fomento dos transportes colectivos é acompanhado não só de políticas concretas que realmente contribuem para a melhoria da qualidade dos sistemas de transportes como também por apoios financeiros às empresas para que possam praticar tarifas sociais - também em Portugal é urgente virar a página e preparar um programa de soluções que venham a inspirar um conceito novo de transporte público.

Numa altura em que o preço do petróleo não pára de subir nos mercados internacionais e quando diversos especialistas apostam na inevitabilidade de continuar a brutal escalada dos preços, o Governo e as autoridades reguladoras têm de perceber a gravidade da situação e a urgência de encontrar novas soluções.

Como se referiu no anterior Relatório, o Governo decidiu atribuir a uma comissão, participada por todos os operadores que integram o sistema multimodal, a missão de estudar e propor novas regras para a atribuição de compensações financeiras para os títulos sociais na região de Lisboa. No final de 2006, conseguido o consenso de todas as partes envolvidas, foi entregue ao Governo o relatório final.

Decorrido mais de um ano sobre a entrega do referido relatório, o qual traduz uma total unanimidade de opiniões dos membros da comissão, nada foi feito no

sentido de se proceder à implementação de um novo sistema de compensações financeiras, baseado em critérios técnicos de indiscutível transparência e rigor. Este imobilismo que tem vindo a travar um processo inadiável de reestruturação não é coerente com o discurso de defesa dos transportes públicos colectivos.

Foi entretanto realizado um novo inquérito sobre a utilização dos passes multimodais, mas os respectivos resultados, já divulgados, só poderão ser aplicados em articulação com a nova grelha de critérios proposta ao Governo.

Em síntese, pode afirmar-se, uma vez terminada a fase técnica do processo, que a aplicação de um modelo transparente e claro de compensações financeiras aos operadores da região de Lisboa, públicos e privados, só depende agora da vontade política do Governo.

O aumento dos apoios financeiros que decorrerá de uma distribuição mais racional e justa, permitirá às empresas abrangidas, entre as quais se encontra a Rodoviária de Lisboa, investir recursos mais substanciais na modernização das frotas e com esses acrescidos níveis de investimento melhorar muito significativamente a qualidade do transporte oferecido às populações.

Na análise de proveitos gerados pelo Grupo Barraqueiro em 2007, apesar da quebra de passageiros já comentada, deve salientar-se que, em resultado das actualizações tarifárias entretanto ocorridas, os proveitos de bilheteira no "TRANSPORTE PÚBLICO SOCIAL" aumentaram 3,7%, o que significa um aumento de aproximadamente 3,36 milhões de euros relativamente ao ano anterior.

Em 2007 assistiu-se a um incremento muito forte nas actividades de carácter comercial com as receitas líquidas a registarem um aumento de 5,12 milhões de euros.

Este crescimento sem precedentes ficou a dever-se, em grande parte, ao contributo do segmento de carreiras "EXPRESSO". Em todos os nichos de mercado, desde os serviços de expresso da Rede Nacional de Expressos até ao segmento designado de "Alta Qualidade", registou-se um razoável crescimento do número de passageiros transportados, depois de um longo período de perda ou estagnação. A par deste aumento significativo da procura, também os aumentos de tarifas decididos pelos operadores para atenuar os efeitos da subida do custo dos combustíveis contribuíram de forma determinante para um aumento das receitas que ultrapassou os 2,45 milhões de euros. Em termos percentuais esse acréscimo situou-se em 9,3%.

Igualmente nos serviços de "TURISMO E OCASIONAIS" as empresas do Grupo Barraqueiro alcançaram em 2007 um excelente desempenho. No conjunto destes serviços, que actualmente representam aproximadamente um quinto do total das receitas do Grupo, verificou-se um aumento de 8,2%, ou seja, mais 2,67 milhões de euros em relação ao ano 2006.

Finalmente, nos serviços de "ALUGUERES FIXOS", merece grande destaque o crescimento de 18,5% alcançado ao nível de proveitos, o que se traduziu num aumento da receita líquida em 3,1 milhões de euros. Este crescimento foi particularmente notório no Algarve com um aumento de cerca de 2 milhões de euros e na Rodoviária do Tejo que viu as receitas subirem 43,6%, um incremento de 0,7 milhões de euros comparativamente com 2006.

Neste domínio dos serviços urbanos contratualizados cabe uma nota de reconhecimento às autarquias pela acção empenhada e importante que têm levado a cabo em muitas cidades do País. Na área de implantação do Grupo Barraqueiro são inúmeros os exemplos deste tipo de contratos. Citando apenas alguns casos: Torres Novas, Tomar, Entroncamento, Leiria, Alcobaça, Portimão (serviço com maior número de viaturas envolvidas) Faro, Lagos, Loulé, Tavira e Évora.

No que diz respeito à evolução dos custos operacionais no exercício findo, deve de novo sublinhar-se o impacto muito negativo das subidas de preço do gasóleo. O aumento das cotações nos mercados internacionais, a cartelização do mercado da revenda de combustíveis em Portugal e a política fiscal do Governo nessa área conduziram os preços a níveis insustentáveis.

Os custos nas empresas de transporte rodoviário de passageiros do Grupo Barraqueiro, cresceram no exercício em análise aproximadamente 1,4 milhões de euros, depois de um aumento de 4,2 milhões de euros em 2006, de 5 milhões de euros em 2005 e de 2,6 milhões em 2004.

No que se refere aos restantes encargos de exploração verificaram-se aumentos muito moderados, tendo em conta a inflação e o aumento dos níveis de actividade.

As despesas com pessoal que representam 56% das despesas totais aumentaram um pouco mais de 4% (aproximadamente 3 milhões de euros), um valor muito satisfatório tendo em conta o valor da inflação e o nível de actividade que aumentou 1,8% em termos de quilómetros percorridos.

No seu conjunto as despesas aumentaram 5,5 milhões de euros mas, como já anteriormente referido, as despesas com combustíveis representaram uma parte importante desse aumento. As restantes despesas - manutenção, seguros, portagens, comissões e gastos

gerais indirectos - tiveram um crescimento sem significado, reflectindo a preocupação sempre presente de prosseguir nas empresas uma política de firme e rigorosa contenção de custos.

Unidade: 10⁶ Km

Kms Percorridos	2007	2006	Var. %
Rodoviária de Lisboa, SA	19.477	19.442	0,18%
Barraqueiro Transportes SA + HLM	43.514	42.704	1,90%
Rodoviária do Alentejo, SA	17.216	17.002	1,26%
Algarve	28.857	28.255	2,13%
Rodoviária do Tejo, SA	25.846	25.128	2,86%
Total	134.910	132.531	1,80%

Quadro de Efectivos	2007	2006	Var. %
Rodoviária de Lisboa, SA	765	773	-1,04%
Barraqueiro Transportes SA + HLM	1.107	1.071	3,28%
Rodoviária do Alentejo, SA	428	431	-0,50%
Algarve	620	600	3,35%
Rodoviária do Tejo, SA	618	610	1,35%
Total	3.538	3.485	1,53%

Parque de Viaturas	2007	2006	Var. %
Rodoviária de Lisboa, SA	375	374	0,08%
Barraqueiro Transportes SA + HLM	712	704	1,21%
Rodoviária do Alentejo, SA	295	297	-0,56%
Algarve	368	369	-0,27%
Rodoviária do Tejo, SA	414	395	4,85%
Total	2.164	2.138	1,18%



2.2 Transporte Ferroviário de Passageiros

O exercício de 2007 ficou marcado por quatro aspectos que merecem referência destacada neste relatório:

- a) a integração no sistema de bilhética sem contacto da região de Lisboa;
- b) a atribuição pela APCER da certificação do sistema de segurança e saúde no trabalho e a atribuição do primeiro certificado de segurança ferroviária emitido pelo INTF – Instituto Nacional para o Transporte Ferroviário;
- c) a realização das grandes intervenções nas UQE´s do tipo R3 (efectuadas aos 600 mil quilómetros) sem que tenha ocorrido qualquer perturbação da actividade operacional;
- d) a realização do primeiro inquérito interno aos colaboradores.

A actividade de transporte evoluiu em 2007 de forma muito favorável. O número de passageiros transportados cresceu 3%, atingindo um valor anual próximo dos 22 milhões, com um percurso médio de 17,2 quilómetros.

Registe-se que 80% da procura foi assegurada por clientes regulares que adquiriram passes e assinaturas mensais, enquanto apenas 20% dos passageiros utilizaram títulos ocasionais.

Importa sublinhar, como factor muito positivo, o facto das deslocações com títulos ocasionais terem registado um acréscimo de 9% comparativamente com o ano anterior, tendo o crescimento do número de passageiros regulares (utilizadores de títulos mensais) sido bastante mais ligeiro, aproximadamente 1,5%.

Relativamente à oferta, a Fertagus realizou no exercício em análise 55.166 comboios que percorreram 2.140.189 kms.

No que respeita ao transporte rodoviário de ligação às estações verificou-se um significativo acréscimo da procura, com um incremento de 10% na venda de bilhetes simples, de 1% nos bilhetes pré-comprados e de 2% nos passes.

Em resultado do bom desempenho da procura, os proveitos da concessionária cresceram 11% comparativamente com o ano anterior, totalizando 23,4 milhões de euros. Registe-se que os proveitos gerados pelo transporte ferroviário representaram 88% do total, sendo os restantes 12% gerados pelo transporte rodoviário efectuado pela Sulfertagus.

É de referir que a Sulfertagus representa um serviço fortemente deficitário, cujos prejuízos são exclusivamente suportados pela concessionária. Apesar da importância fundamental deste serviço (cerca de um terço dos passageiros utiliza a Sulfertagus para aceder às estações) e da sua forte componente social, não foi possível sensibilizar o Concedente para a necessidade e legitimidade de compensar financeiramente a Fertagus pelas tarifas sociais que são praticadas, recaindo assim o ónus dos prejuízos de exploração na concessionária.

A Sulfertagus transportou no exercício em análise 7 milhões de passageiros tendo utilizado 44 viaturas repartidas por 13 linhas.

Com o objectivo de melhorar a imagem do serviço iniciou-se um processo de renovação de imagem com um novo logótipo e pintura.

A ocupação de espaços comerciais nas estações sob gestão da Fertagus, registou em 2007 uma evolução que tem de se considerar muito positiva, com o número médio de lojas abertas a aumentar 5% comparativamente com o ano anterior. Em termos de taxa de ocupação registou-se um valor médio de 64%. Nas estações de Coima e Corroios a taxa de ocupação situou-se mesmo em 100%. Apenas na estação de Penalva se apurou uma ocupação inferior a 55%. Estes valores demonstram bem o dinamismo comercial da concessionária na gestão dos espaços comerciais das estações, se tivermos em conta a conjuntura económica desfavorável do país que, como é bem sabido, tem tido um impacto particularmente negativo no comércio em geral.

Como em anos anteriores prosseguiram as múltiplas iniciativas tendentes a captar e fidelizar mais clientes.

A Fertagus continua entretanto a exibir índices invejáveis de regularidade e pontualidade. Verificou-se em média um índice de regularidade de 99,98%, devendo salientar-se o facto de o índice ter atingido 100% em oito meses do ano. Os índices de pontualidade aos 5 e 10 minutos alcançaram valores superiores a 98,5% enquanto no índice de pontualidade aos 3 minutos se conseguiu um valor médio de 95,75%. Estes valores representam mesmo uma melhoria relativamente aos resultados alcançados em 2006. Desta forma foi uma vez mais possível dar pleno cumprimento às exigentes e ambiciosas metas contratualmente estabelecidas.

No final do exercício a concessionária tinha um quadro de 185 colaboradores, maioritariamente jovens, com uma idade média de apenas 35 anos e com 84% dos trabalhadores de idade inferior a 40 anos.

Com o objectivo, sempre presente, de melhorar o desempenho dos seus colaboradores no exercício das suas funções, a empresa prosseguiu um intenso programa de formação, tendo sido realizadas 189 acções de formação com um total de quase 8 mil horas no decurso do ano 2007.

Na firme convicção de que os seus colaboradores são o elemento mais importante no desempenho da empresa, a Fertagus decidiu realizar o primeiro inquérito para medir o seu nível de satisfação em

diferentes dimensões (formação e realização profissional, condições e ambiente de trabalho, autonomia e responsabilidade, reconhecimento e igualdade de oportunidades, comunicação e imagem da empresa etc). Pretendeu-se igualmente identificar áreas que, na perspectiva dos trabalhadores, possam ser melhoradas. Os resultados alcançados, apesar de muito animadores (índice de satisfação global de 3,8 numa escala de 1 a 5), encorajam a gestão da empresa a procurar melhorias no futuro.

Durante o exercício em análise prosseguiu-se o trabalho iniciado em 2006, de revisão do material circulante, tendo sido integralmente cumprido o programa de intervenções, tecnicamente designadas por R3.



2.3 Transporte Metroviário de Passageiros

A empresa “MTS–Metro Transportes do Sul, S.A.” vem desenvolvendo a sua actividade, em regime de concessão, do projecto, da construção, do fornecimento de equipamentos e de material circulante, do financiamento, da exploração, da manutenção e da conservação da rede de metropolitano da margem sul do Tejo, ao abrigo do Contrato de Concessão assinado em 30 de Julho de 2002 com o Estado, tendo a concessão tido início em 12 de Dezembro de 2002.

O ano de 2006 teria correspondido ao primeiro ano completo de exploração do serviço da totalidade da rede do MST, de acordo com os prazos que estavam estabelecidos no contrato de concessão.

Contudo, e conforme tem vindo a ser referido em anteriores relatórios, impedimentos diversos ao avanço dos trabalhos de concretização das infra-estruturas, de entre os quais se destaca a não disponibilização dos terrenos, acabaram por inviabilizar o início da exploração na data prevista (Dezembro de 2005).

Durante o exercício de 2006 foi desencadeado o processo de renegociação da concessão. As negociações com a designada Comissão de Acompanhamento prosseguiram no exercício em análise e ao longo do processo foram definidos os termos e pressupostos do cálculo da compensação a pagar pelo Estado à concessionária e foram

estabelecidas as seguintes datas para a conclusão faseada das ILDs e início da operação:

- Etapa 1 (30 de Abril de 2007) – início de exploração do troço entre Corroios e a Cova da Piedade;
- Etapa 2 (15 de Dezembro de 2007) – início de exploração do troço entre Corroios e a Universidade;
- Etapa 3 (27 de Novembro de 2008) – início da exploração da totalidade da rede.

No início do segundo semestre de 2007 ficou concluído o processo de negociação, tendo-se consolidado a versão final do acordo e seus anexos.

A concessionária tem vindo a cumprir os compromissos assumidos no referido acordo, tendo-se dado início à exploração das duas primeiras fases.

A exploração do serviço do MTS iniciou-se com a etapa 1, entre Corroios e a Cova da Piedade, em 30 de Abril de 2007.

Todos os meios e equipamentos necessários à exploração encontravam-se disponíveis e operacionais desde Dezembro de 2005, data prevista no contrato de concessão para o início da exploração da totalidade da rede do MST. Assim, o arranque da exploração da primeira fase deu-se de forma natural, sem quaisquer perturbações, garantindo-se, desde o início, adequados níveis de funcionalidade, fiabilidade e segurança do sistema. Embora o trajecto desta primeira etapa seja reduzido em extensão e por isso pouco relevante em termos de serviço oferecido, o

arranque desta etapa foi importante do ponto de vista operacional, dando utilidade aos investimentos realizados e permitindo que o MST se começasse a afirmar enquanto alternativa de transporte no espaço urbano em que se insere.

Já no final do ano 2007, no dia 15 de Dezembro, uma vez mais cumprindo pontualmente o acordo assinado com o Estado, foi iniciada a exploração da segunda fase entre Corroios e a Universidade, um troço mais interessante do ponto de vista comercial, por cobrir uma zona de maior captação de passageiros. Com o arranque desta segunda fase melhorou sensivelmente o interface com os restantes meios de transporte, nomeadamente com a travessia ferroviária de ligação à margem norte que passou a ser assegurada em duas estações – Corroios e Pragal.

Em matéria de integração de tarifário foram igualmente asseguradas as ligações com os restantes modos de transporte.

Ao longo de 2007 o quadro de pessoal da concessionária foi sendo ajustado com vista ao início da exploração do serviço. No final do exercício o quadro de pessoal do MTS era constituído por 74 colaboradores.

No que respeita aos investimentos realizados durante 2007 refira-se que totalizaram 41 milhões de euros, correspondendo 39,3 milhões a Infra-estruturas de Longa Duração e 1,7 milhões de euros de custos de implementação do projecto. Desta forma o investimento total acumulado a 31 de Dezembro de 2007 ascendeu a 343 milhões de euros, com uma variação de 13,6% face ao total do ano anterior.



2.4 Transporte de Automóveis e Transporte Internacional de Mercadorias

A Rodocargo é a empresa líder de transporte de viaturas no mercado nacional, estando entre os 10 maiores operadores da Península Ibérica, um dos principais mercados europeus.

Associado ao seu “core business” (transporte de veículos) a empresa também possui o departamento de logística que abrange a preparação, acondicionamento e estacionamento de viaturas.

O negócio relacionado com a componente automóvel (transporte e logística) representa cerca de 75% da facturação total e os restantes 25% referem-se ao transporte internacional de carga geral.

Importa igualmente referir que mais de 50% da actividade global da Rodocargo, transporte de viaturas e transporte de carga, é desenvolvida com ligações, recolhas e distribuição em países da Europa Ocidental.

Tendo em consideração a relação do “core business” da empresa com o sector automóvel, vejamos as principais linhas de evolução deste sector no ano 2007:

- A produção europeia de veículos automóveis registou um crescimento de 5,5% face à produção de 16,2 milhões de veículos no ano 2006;
- Em Portugal a produção automóvel no ano 2007 foi de 176,2 mil viaturas (97% das quais destinada à exportação), um valor inferior em 22,5% ao ano anterior. Esta queda é consequência do encerramento da fábrica da GM/Opel, responsável pela produção de 73 mil veículos em 2006, pois, excluindo o efeito GM a produção cresceu 14,2%.

Sublinhe-se ainda que a produção na fábrica da Autoeuropa cresceu 14,4% no ano 2007 e teve um peso, nesse ano, de aproximadamente 53% da produção total no mercado nacional. Tal facto ganha importância acrescida porque esta fábrica produz exclusivamente para o Grupo VW/Seat, um dos principais clientes da Rodocargo.

O outro grande fabricante no mercado nacional, Grupo PSA-Peugeot/Citroen, registou um crescimento de 12% e a sua produção representou 36,4% da produção total no ano 2007.

- No que respeita ao comportamento da procura, verificamos que o mercado nacional teve um crescimento de vendas de 4,3% (mais 11,2 mil veículos face aos 259 mil veículos vendidos no ano 2006) enquanto o mercado europeu subiu 1,8% atingindo 18,2 milhões de veículos.

Relativamente ao desempenho da Rodocargo no ano 2007, o valor da facturação foi de aproximadamente 39,3 milhões de euros, repartido pelas seguintes áreas de negócio:

• Transporte de Viaturas	71,8%
• Preparação e Logística de Viaturas	02,9%
• Transporte Internacional de Carga Geral	25,3%

Deduzindo à facturação o valor suportado com os subcontratos, o valor líquido das vendas atingiu o montante de 36,6 milhões de euros, um acréscimo de 10,5% (3,48 milhões de euros) face ao ano anterior.

Este importante acréscimo do volume de negócios resultou: i) de um reforço da oferta, sobretudo na área do transporte internacional de carga geral; ii) da renegociação dos preços dos serviços prestados a alguns clientes; iii) de uma melhor gestão do tráfego (optimização da frota em termos de cargas e rotas).

Detalhando a variação da facturação líquida e do proveito/km da Rodocargo pelas áreas de negócio, temos:

- Transporte de Viaturas - aumento de 7,3% na facturação líquida e 4,9% do Proveito/Km. Esta evolução assentou num aumento de capacidade de cerca de 7% (acréscimo de 14 motoristas e de 15 viaturas) que produziram mais 2,4% de kms;
- Transporte Internacional de Carga Geral - aumento de 22% na facturação resultante de um acréscimo de 4,8% no indicador Proveito/Km e de 16,3% dos kms efectuados pela frota própria. Este crescimento do número de kms foi suportado por um aumento de capacidade superior a 18%, ou seja, mais 15 viaturas e 19 motoristas face ao ano anterior;
- Preparação e Logística de Viaturas – Esta actividade manteve um volume de facturação em torno dos 1,2 milhões de euros e conta com um quadro de pessoal directo inferior a 30 colaboradores;

Em resumo, no final do ano 2007 a Rodocargo empregava 469 pessoas, mais 38 motoristas do que um ano antes, tendo em igual período o número de viaturas aumentado de 312 para 341, ou seja, um acréscimo de 29 unidades.

Relativamente aos custos, saliente-se o enorme peso dos combustíveis bem como das despesas com pessoal.

De entre os custos que maior agravamento sofreram no ano 2007, destacam-se as despesas com pessoal. Efectivamente, as recentes alterações à legislação laboral

impuseram uma maior rigidez no que concerne a horas de trabalho e descanso e, deste modo, tiveram um impacto considerável na estrutura de custos das empresas de transporte de mercadorias.

Não obstante no ano 2007 se ter procedido a actualizações dos preços praticados com alguns clientes, permanece ainda a dificuldade de incorporar a totalidade do agravamento dos custos de produção nos preços e serviços de contratos que só permitem a revisão aquando da sua renovação.



Ainda assim, o crescimento bastante acentuado do volume de negócios permitiu melhorar o EBITDA ajustado (EBITDA antes de rendas de instalações e de equipamentos), em aproximadamente 16,5% passando de 4,35 milhões de euros para 5,1 milhões de euros no ano 2007.

Para 2008 a empresa colocará o enfoque da operação na optimização dos tráfegos (percursos e cargas) e na conclusão/renegociação dos contratos de distribuição com alguns dos maiores clientes.



Tendo em conta o volume da actividade, mensurado em termos de peso e remessas transportadas, a redução dos custos operacionais directos no ano 2007 originaram ganhos de produtividade de 2,4% e 7,4%, respectivamente.

Assim, e apesar da degradação dos preços de venda, o EBITDA ajustado sofreu um acréscimo de 7,2% face ao ano anterior, tendo alcançado aproximadamente 2,32 milhões de euros.

Em 2007 foi também possível rever a estrutura de financiamento bem como as condições de utilização das principais instalações onde a empresa desenvolve a sua actividade, tendo-se obtido economias de aproximadamente 960 mil euros no conjunto dos custos financeiros e rendas.

Face ao exposto - acréscimo do EBITDA ajustado, redução das rendas e reestruturação financeira - o resultado corrente registou um acréscimo de 1,1 milhões de euros.

Justificando o permanente enfoque na racionalização e na qualidade do serviço importa igualmente sublinhar o investimento, superior a 500 mil euros, no novo sistema informático o qual vem disponibilizar aos clientes melhor informação a nível de "track and trace" e dotará a empresa de mais e melhor informação interna.

Quanto ao ano 2008, a empresa prosseguirá a estratégia de:

- Afirmação no mercado por via da melhor qualidade do serviço prestado aos clientes;
- Dar continuidade às políticas de aumento de produtividade e contenção dos custos de estrutura, nomeadamente através do uso em pleno da nova plataforma informática.

2.5 Transporte Fraccionado de Mercadorias e Distribuição Porta a Porta

Consciente da situação económica desfavorável, a Administração da Transporta prosseguiu em 2007 o esforço de racionalização, no sentido da empresa poder operar com um nível de custos inferior e, deste modo, desenvolver a sua actividade num contexto concorrencial crescentemente agressivo a nível de preços de venda.

Vejamos em detalhe a evolução da actividade da Transporta no ano 2007:

- O nº de remessas registou um crescimento de cerca de 3,3% atingindo-se um total de 1,414 milhões de guias movimentadas no ano 2007;
- O peso transportado, 116,3 mil toneladas, foi 2,1% inferior ao registado no ano anterior;
- A facturação de serviços atingiu um montante de 21,8 milhões de euros. Dado que uma parte significativa (cerca de 40%) da actividade é efectuada com recurso a subcontratados, a facturação líquida daí resultante foi de 13,4 milhões de euros, valor inferior em 2,3% ao de 2006.

No que se refere aos custos, salienta-se a redução de 4,6% face ao ano anterior, correspondente a cerca de 950 mil euros, podendo destacar-se, pela sua importância, a evolução das seguintes rubricas:

- Pessoal - No final do ano 2007 a empresa contava com um quadro de 406 efectivos, incluindo 112 motoristas. No decurso do ano o quadro de pessoal sofreu uma redução de 20 colaboradores (incluindo 9 motoristas), originando uma poupança de 457 mil euros (-6,0%) em relação ao ano anterior.
- Subcontratos - Os subcontratados de recolha e distribuição no mercado nacional têm um elevado peso na estrutura de custos da empresa, tendo representado cerca de 32% da facturação do transporte Porta-a-Porta (facturação essa que por sua vez representa 86% dos proveitos totais). Tendo em consideração tal facto, é importante salientar a redução de 318 mil euros (-4,9%) verificada em 2007 nos gastos de subcontractos de recolha e distribuição no mercado nacional.



2.6 Transportes Especiais de Mercadorias

A Atlantic Cargo opera no transporte rodoviário de matérias perigosas, nomeadamente combustíveis e lubrificantes (aproximadamente 75% da facturação global), efectuando ainda o transporte de produtos alimentares, em cisterna e sob temperatura, transporte de contentores e transporte de granéis sólidos e líquidos.

Actualmente a empresa é o maior transportador a operar nas instalações da CLC em Aveiras, base logística de armazenamento e expedição de combustíveis a partir da qual é assegurado o

abastecimento de cerca de metade dos consumos do país.

A operação é desenvolvida através de um quadro de 150 motoristas, dos quais 116 estão afectos ao transporte de matérias perigosas, e com uma frota própria maioritariamente constituída por cisternas equipadas com os mais recentes meios tecnológicos. Também dispõe de um centro de operações logísticas, nas instalações do Porto Alto, com uma área total de 6.000 m².

Em termos de enquadramento sectorial, o transporte de mercadorias perigosas, bem como o transporte rodoviário de mercadorias em geral, continuou a debater-se com enormes dificuldades. A concorrência desleal, o aumento de custos dos factores de produção, com relevância para o gasóleo, e a imposição de preços por parte de alguns clientes cuja actuação, nalguns casos, ultrapassa o limite do razoável, são as causas fundamentais da situação precária em que vivem os transportadores.

Quanto ao desempenho da empresa, e não obstante o desvio negativo nas quantidades contratadamente previstas com um dos principais clientes, o valor da facturação bruta registou um aumento de cerca de 1% relativamente ao ano anterior, alcançando um montante de 12,7 milhões de euros, o maior valor de sempre.

De forma a minimizar acréscimos extraordinários de alguns dos principais custos operacionais, nomeadamente o agravamento dos preços dos combustíveis e das portagens, prosseguiu-se uma política muito rigorosa e exigente de planeamento dos tráfegos e de renegociação dos preços do transporte.

Tais medidas já tiveram algum reflexo no ano 2007 pois, o acréscimo de 1% do volume de negócios foi

acompanhado pelo comportamento bastante positivo da utilização dos meios, designadamente:

- Redução de 1,3% dos Kms percorridos pela frota própria (10,2 milhões de Kms no ano em análise);
- Utilização de menos 5 motoristas (3,2%) face ao 154 motoristas existentes no ano anterior;
- Redução de 6% nos custos de subcontratação de meios externos (viaturas e motoristas) afectos à actividade, os quais no ano 2007 representavam 19,2% da facturação.

Conseguiu-se assim uma melhoria na produtividade dos meios próprios afectos à actividade, tendo-se assistido ao decréscimo de 0,5% dos custos operacionais e ao acréscimo de 4,2% da receita líquida por km.

Em consequência, o EBITDA ajustado (EBITDA antes de rendas e leasing operacional de frota própria) registou um acréscimo de 313 mil euros, atingindo 1,45 milhões de euros, um valor 27,6% superior ao verificado no ano anterior.



3. MEIOS HUMANOS E TÉCNICOS

No termo do exercício em análise, os recursos humanos e técnicos afectos às sociedades que integram o perímetro de consolidação integral distribuíam-se conforme se apresenta no quadro seguinte:

Descrição	Transporte Rodoviário Passageiros	Transporte Ferroviário Passageiros	Transporte Rodoviário Mercadorias	Outras	Total
Efectivos	3.538	185	1.047	75	4.845
Viaturas	2.164	18	556	0	2.720 (*)

* nº de viaturas de transporte excluindo os 18 comboios UQE´s da Fertagus

Apesar da preocupação permanente com a contenção de custos com pessoal, no ano 2007 assistiu-se a um aumento moderado do número de trabalhadores.

A admissão de motoristas, por força de leis laborais cada vez mais restritivas e desfasadas da realidade do sector, obrigam a compensar esses acréscimos de custos com a extinção de postos de trabalho indirectos.

Para além das novas exigências decorrentes do novo enquadramento legal, foi igualmente necessário ampliar o quadro para fazer face ao aumento de actividade e em particular para fazer face a novos serviços que tiveram o seu início no ano em análise.

A produtividade por efectivo e por viatura continuou a aumentar no exercício findo de forma apreciável como resulta da leitura e confronto dos quadros anteriormente apresentados.

Em todas as empresas prosseguiram acções de formação envolvendo todos os grupos funcionais, mas especialmente o dos motoristas. O impacto que as acções de aprendizagem e esclarecimento têm na melhoria da qualidade do serviço, mas também o papel muito importante que desempenham na redução de custos, em particular pela redução dos consumos específicos e sinistralidade, justificam plenamente o crescente volume de recursos financeiros envolvidos nos programas de formação.

Ao nível das viaturas registou-se em 2007 um ligeiro aumento, tendo continuado a política de modernização das frotas tanto na área de passageiros como na de mercadorias.

A compra de novas unidades e o abate de viaturas de idade mais elevada, para além de permitir melhores níveis de eficiência operacional e menores custos de operação, tem contribuído, decisivamente, para aumentar os níveis de qualidade dos serviços.

4. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

A presente análise económica e financeira tem por base as contas consolidadas no final de 2007.

O perímetro de consolidação integral passou a incluir a Transol, sociedade de transporte de passageiros que opera na região do Algarve e que se dedica à

exploração comercial da vertente de alugueres ocasionais e fixos.

No ano 2007 o nível de Proveitos da Transol foi de 3,1 milhões de euros, aproximadamente 0,97% do total consolidado, tendo gerado um EBITDA de 655 mil de euros.

4.1 Resultados da Actividade

O Grupo Barraqueiro obteve um Resultado Líquido Consolidado de 15,5 milhões de euros no exercício económico de 2007, quase duplicando o valor de 7,9 milhões alcançado no ano anterior.

Os proveitos totais registaram um acréscimo de 20,5 milhões de euros (+ 6,8% do que o ano anterior) atingindo um montante de 323,6 milhões de euros.

Analisando a evolução dos proveitos por segmento de negócio, temos:

• Transporte Rodoviário de Passageiros

O transporte de passageiros representa 77% do valor dos proveitos consolidados do Grupo Barraqueiro, sendo que 66% se refere ao transporte rodoviário e 11% ao transporte ferroviário (Fertagus).

Relativamente ao transporte rodoviário, o crescimento das receitas foi bastante significativo (+7,4% ou 14,8 milhões de euros, face ao ano anterior), repartindo-se por:

- Serviço comercial - acréscimo de 8,5 milhões de euros (+8,0%) e integração da Transol que contribuiu com receitas de 3,1 milhões de euros;
- Serviço público - acréscimo de 3,5% justificado pelo normal aumento do tarifário.

De referir ainda que na totalidade do serviço (comercial e público) a frota média cresceu 1,18% e percorreu mais 1,80% de kms do que o ano anterior, tendo o indicador Prov/Km registado um acréscimo de 4,6%.



• Transporte Ferroviário de Passageiros

No transporte de passageiros destaca-se ainda o contributo da Fertagus, cuja facturação na componente de serviço exclusivamente ferroviário registou um acréscimo de 2,5 milhões de euros (+13,3% face a 2006), devido, fundamentalmente, ao crescimento de 3% no número de passageiros e ao aumento do tarifário previsto no contrato de concessão.

Conforme já referido no relatório de 2006, importa sublinhar que os crescimentos verificados na facturação têm permitido reduzir significativamente as compensações previstas no contrato de concessão. Assim, com base nos excedentes de receita face ao modelo financeiro do contrato de concessão, a Fertagus irá devolver ao Estado um montante de aproximadamente 2,4 milhões de euros referente ao ano 2007.

• Transporte de Automóveis, Combustíveis e Carga Geral

As três empresas que desenvolvem actividade na área de carga são responsáveis por aproximadamente 23% das receitas consolidadas do grupo. No ano 2007 as receitas destas três empresas cresceram, no seu conjunto, 2,6 milhões de euros (+3,6%) tendo-se igualmente verificado um acréscimo de 3,1% dos Kms percorridos.

Seguidamente apresentamos um quadro que evidencia a performance económica bastante favorável do grupo nos últimos 3 anos.



Unidade: 10⁶ euros

Indicadores Económico e Financeiros Resultados	2005	2006	2007	Var. 2006 / 07		
				Absol	%	
1. Proveitos Operacionais	256,9	303,1	323,6	20,5	6,8%	
1.1. Transp. Rodoviário Passageiros	188,4	198,8	213,6	14,8	7,4%	
1.2. Transp. Ferroviário Passageiros	-	32,2	35,3	3,1	9,6%	
1.3. Transporte Carga/Mercadorias	68,5	72,1	74,7	2,6	3,6%	
2. Consumos de Combustível	49,5	54,9	57,7	2,8	5,1%	
3. Margem de Negócio ^A	37,2	60,4	66,9	6,5	10,8%	
4. EBITDAR consolidado ^B	34,2	57,0	63,8	6,8	11,9%	
4.1. Transp. Rodoviário Passageiros	30,0	34,9	40,5	5,6	16,0%	
4.2. Transp. Ferroviário Passageiros	-	15,9	15,6	-0,3	-1,9%	
4.3. Transporte Carga/Mercadorias	4,2	6,2	7,7	1,5	24,2%	
5. EBITDA consolidado ^C	31,2	49,5	52,2	2,7	5,5%	
5.1. Transp. Rodoviário Passageiros	29,5	34,5	40,3	5,8	16,8%	
5.2. Transporte Ferroviário de Passageiros ^D	-	12,1	8,0	-4,1	-33,9%	
5.3. Transporte Carga/Mercadorias	1,7	2,9	3,9	1,0	34,5%	
6. EBIT consolidado (Resultado Operacional)	10,8	29,9	33,1	3,2	10,7%	
7. Resultados Financeiros	-7,6	-9,3	-7,2	2,1	-22,7%	
8. EBITDA - Encargos Financeiros Líquidos	23,6	40,2	45,0	4,8	11,9%	
9. Resultado Líquido Consolidado	4,4	7,9	15,5	7,5	94,8%	
Resultado Líquido Consolidado (antes de IRC)	8,7	15,5	24,2	8,8	56,6%	
Indicadores						
Margem de Negócio (%)	3 / 1	14,5%	19,9%	20,7%	0,7%	3,7%
EBITDA / Resultados Financeiros	5 / 7	4,1	5,3	7,3	1,9	35,8%
Rentabilidade do Activo (ROI)	5 / 10	7,1%	10,3%	10,2%	-0,2%	-1,7%

Notas Explicativas e Fórmulas de Cálculo:
 A) = B) + Rendas de Instalações
 B) = C) + Rendas de Leasing Operacional da Frota
 C) Result. Operacional + Amortiz., Ajust. e Provisões
 D) A Diferença entre esta rubrica e o EBITDAR resulta do Leasing Operac. dos 18 Comboios da Fertagus

Assim:

- Em 2007 o EBITDAR (EBITDA antes de Rendas de Leasing Operacional da frota afecta ao serviço de transporte), indicador que evidencia a capacidade do grupo para investir, reembolsar e remunerar o endividamento financeiro obtido junto dos bancos e locadoras, atingiu o valor de aproximadamente 64 milhões de euros, valor que representa um acréscimo de 12% face a 2006.

Relativamente à performance do grupo no ano em análise, destacamos o crescimento da margem da principal área de negócio, transporte de passageiros, cujo EBITDAR cresceu 5,6 milhões de euros (+16%) e também o forte crescimento (+24%) do EBITDAR relativo ao negócio da carga.

No que se refere ao serviço ferroviário, não obstante os valores expressos no mapa acima apresentado

indiciarem uma redução da margem do negócio no ano 2007 de 300 mil euros, tal deve-se exclusivamente à anulação/utilização nas contas consolidadas de 2006 de um custo que tinha sido provisionado nas contas consolidadas de 2005. Efectivamente, se excluirmos tais ajustamentos de consolidação no montante de 2,7 milhões de euros, constata-se que o desenvolvimento da actividade da Fertagus no ano 2007 gerou um acréscimo no EBITDAR de 2,3 milhões de euros em relação ao ano anterior.

No que respeita aos custos, e apesar do crescimento mais acentuado de algumas despesas, os esforços de racionalização têm sido determinantes para os ganhos de produtividade que se continuam a verificar.

Face à evolução acima referida, a "Margem de Negócio" (EBITDA antes de Rendas de Leasing

Operacional e antes de Rendas de Instalações) do Grupo Barraqueiro registou uma melhoria em termos relativos progredindo de 19,9% em 2006 para 20,7% no ano seguinte.

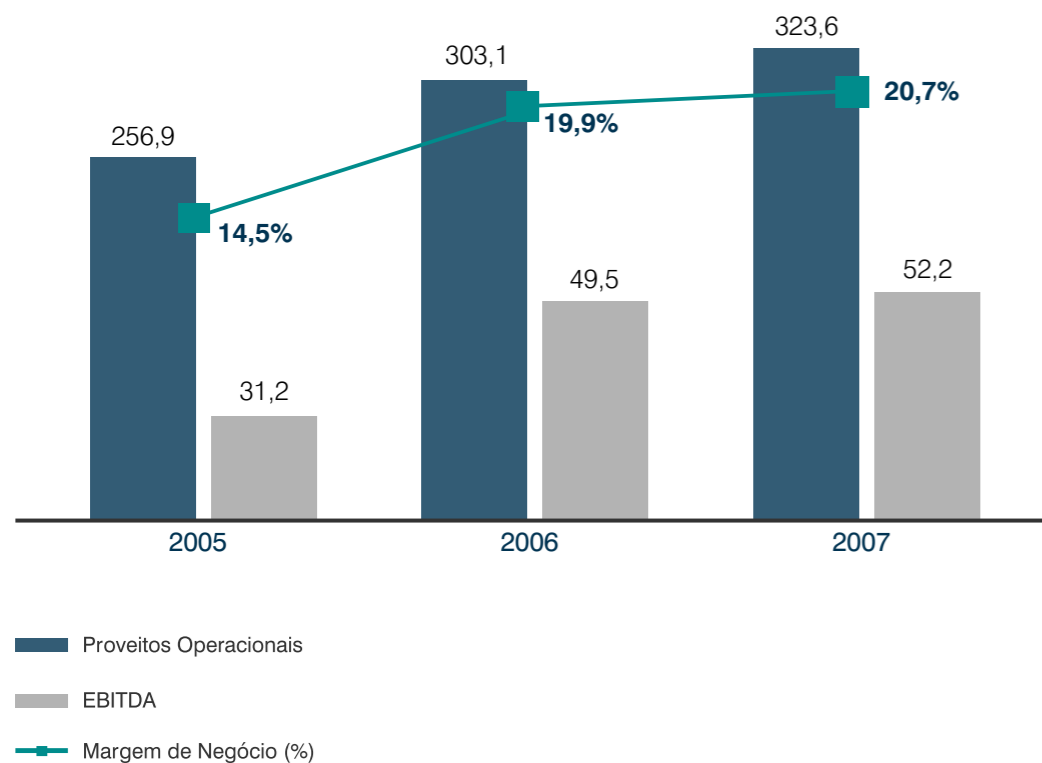
- A excelente performance da actividade no exercício corrente é evidenciada pelo elevado nível de cash-flow operacional (EBITDA consolidado) gerado em 2007, ou seja, 52,2 milhões de euros, um crescimento de 5,5% face a 2006.

Ainda assim, comparativamente com o ano 2007, o EBITDA foi penalizado pela operação de lease-back (substituição de financiamento bancário – juros e amortizações – por rendas de locação operacional) do material circulante da Fertagus, efectuada por esta empresa no início do 2º semestre de 2006.

Com efeito, a Fertagus suportou rendas de leasing operacional no ano 2006 de 3,8 milhões de euros enquanto no ano 2007 tal custo duplicou.

Deste modo, excluindo essa alteração contabilística, o EBITDA teria alcançado 56 milhões de euros correspondente a um aumento de 6,5 milhões de euros (+ 13%).

Face ao comportamento económico bastante favorável das várias actividades desenvolvidas pelo Grupo Barraqueiro, que justificaram uma melhoria efectiva do Cash-Flow Operacional da ordem dos 6,5 milhões de euros, o Resultado Líquido consolidado atingiu no ano 2007 o maior valor de sempre, 15,5 milhões de euros.



4.2 Situação Patrimonial e Estrutura Financeira

Unidade: 10⁶ euros

Indicadores Económico e Financeiros Situação Patrimonial e Estrutura Financeira	2005	2006	2007	Var. 2006 / 07	
				Absol	%
10. Activo	457,9	500,5	527,6	27,1	5,4%
11. Capitais Próprios	99,1	187,6	213,4	25,8	13,8%
12. Provisão Extraordinária (Saldo Balanço) ^E	23,0	23,0	23,0	0,0	0,0%
13. Interesses Minoritários	32,2	25,5	27,2	1,8	6,9%
14. Dívida Financeira Líquida ^F	160,9	82,1	74,7	-7,4	-9,0%
Indicadores					
DEBT to EBITDA	14 / 5	5,16	1,66	1,43	-0,23 -13,7%
Autonomia Financeira	11 / 10	21,6%	37,5%	40,5%	3,0% 7,9%
Autonomia Financeira "Alargada"	[11 até 13] / 10	33,7%	47,2%	50,0%	2,8% 5,9%

Notas Explicativas e Fórmulas de Cálculo:

E) Provisão (com natureza de reserva oculta) constituída em 2002 e 2003, com as mais valias geradas pela alienação dos TST, para cobertura de eventuais custos futuros não recorrentes.

F) Com base nos saldos de Balanço, designa a soma dos empréstimos bancários e dívidas de locação financeira, deduzida dos saldos activos de Disponibilidades (Caixa + Depósitos Bancários + Títulos Negociáveis).

O quadro acima apresentado evidencia a evolução favorável da situação patrimonial do Grupo Barraqueiro.

Com efeito:

- No final de 2007 a *Dívida Financeira Líquida* consolidada atingiu o menor valor de sempre, 74,7 milhões de euros, tendo-se assim verificado uma redução de 9% face ao ano anterior.

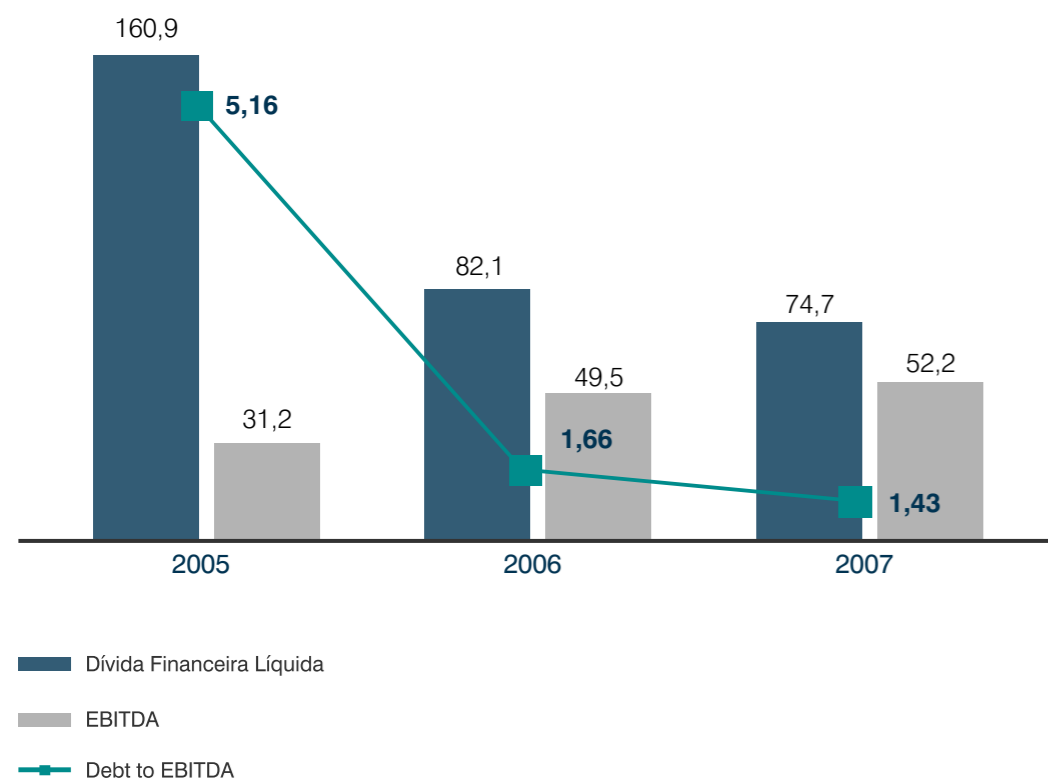
Importa referir que, face ao reduzido nível da dívida financeira existente e à melhoria bastante substancial nos últimos 2 anos da situação económica e financeira, o Grupo tem procurado

antecipar parte do seu programa corrente de substituição da frota de forma a beneficiar, pela escala, de condições de aquisição bastante mais vantajosas.

- Tendo por base a evolução da "Dívida Financeira Líquida", o *rácio Debt to EBITDA* registou um valor de 1,43 no ano 2007, o qual evidencia um risco financeiro ao nível das melhores práticas nacionais e internacionais.
- Ainda relativamente ao risco e solvabilidade, a excelente situação patrimonial é igualmente confirmada pelo nível de capitalização do grupo que apresenta uma Autonomia Financeira "alargada" de 50%.

Em conclusão, podemos afirmar que:

- O conjunto das actividades desenvolvidas pelo Grupo Barraqueiro libertaram um EBIDTAR (Cash Flow Operacional antes de rendas de leasing operacional de frota) de aproximadamente 64 milhões de euros no ano 2007.
- No actual enquadramento restritivo dos mercados financeiros internacionais, o facto do Grupo Barraqueiro estar suportado por um elevado grau de solvabilidade financeira permite-lhe enfrentar o actual momento e a sua relação com o sistema bancário com relativa tranquilidade.



5. PERSPECTIVAS FUTURAS

Acreditamos que em 2008, na sequência do inquérito à utilização dos passes multimodais realizado em Maio e Junho do ano passado, será finalmente implementado um novo sistema de compensações financeiras aos operadores do sistema.

Como se tem afirmado, a aplicação das recomendações técnicas da comissão criada para o efeito é essencial para que os subsídios a atribuir às empresas, públicas e privadas, sejam calculados de acordo com parâmetros técnicos que assegurem critérios de equidade e justiça, hoje inexistentes.

O Governo anunciou há poucos dias, pela voz da Secretária de Estado dos Transportes, que vai finalmente implementar o gasóleo bonificado, vulgarmente chamado gasóleo profissional.

Esta medida, insistentemente e há muito tempo reclamada pelos transportadores, contemplará, numa primeira fase, apenas as empresas de transporte de passageiros, podendo mais tarde vir a abranger também as empresas de transporte de mercadorias.

Na prática esta medida vai traduzir-se num desconto de 8 cêntimos por litro, por redução do ISP, o que corresponde ao limite máximo admitido pela legislação comunitária.

Durante o segundo semestre de 2008 será certamente lançado o concurso público internacional para a 2ª fase do Sistema de Metro Ligeiro do Porto.

O Concurso, em regime de parceria público-privada, despertará naturalmente o interesse do Grupo Barraqueiro que se apresentará à licitação integrado num consórcio forte e ganhador.

Esta 2ª fase contempla os trabalhos de construção de infra-estruturas que assegurem a ligação aos

concelhos de Trofa e Gondomar, o prolongamento da ligação a Gaia e o reforço das ligações circulares nos concelhos de Matosinhos e Porto.

A partir de 1 de Abril de 2009 a subconcessão incluirá, para além da construção e conservação das infra-estruturas abrangidas na 2ª fase, a exploração e manutenção da totalidade do sistema por um prazo não inferior a 10/15 anos. O parceiro privado assumirá os riscos de construção, procura e disponibilidade, bem como o pagamento de uma prestação periódica a título de disponibilização da infra-estrutura. Por seu turno a concessionária, Metro do Porto SA, para além das receitas tarifárias, atribuirá uma renda que deve garantir o equilíbrio económico e financeiro da subconcessão.

No final de 2008, conforme já foi referido anteriormente no presente Relatório, entrará em funcionamento a terceira e última fase de exploração do MST. Com o arranque da totalidade da rede, com data prevista para o próximo mês de Novembro, fica finalmente encerrado um ciclo marcado por dificuldades e constrangimentos diversos, totalmente alheios à vontade ou controlo da concessionária, que originaram atrasos substanciais relativamente aos prazos contratuais acordados.

No domínio do transporte de mercadorias acreditamos que em 2008 se poderá assistir a uma retoma da actividade e a uma substancial melhoria dos resultados de exploração.

Finalmente é importante deixar neste Relatório uma nota de reforçado optimismo relativamente à parceria com o grupo Arriva iniciada em 2006. Espera-se que esta parceria estratégica se traduza em novas oportunidades de crescimento para o Grupo Barraqueiro, visíveis já em 2008.