



BARRAQUEIRO, SGPS, SA
Relatório de Gestão 2005

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 “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:

- 1.1. Transporte público de passageiros.
- 1.2. Transporte de automóveis e transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR), actividades que são prosseguidas pela empresa “RODOCARGO – Transportes Rodoviários de Mercadorias, SA”.
- 1.3. Transporte fraccionado de mercadorias e de distribuição porta a porta – “Transporta, SA”.
- 1.4. Transportes especiais de combustíveis e matérias perigosas “Atlantic Cargo Sociedade de Transportes, SA”.

Ao contrário do anunciado no anterior Relatório não foi possível concretizar a projectada parceria negociada com o grupo britânico Arriva na área da Grande Lisboa.

De facto uma inesperada e lamentável decisão da Autoridade da Concorrência (AdC) impediu a realização de um projecto que permitiria reforçar a intermodalidade nos transportes públicos, em particular na margem Sul do Tejo.

A decisão da AdC é absolutamente injustificada e inexplicável seja porque o sector dos transportes públicos continua a ser fortemente regulado, seja porque aos receios da AdC sobre possíveis aumentos de preços ou perda de qualidade nos serviços prestados, contrapuseram os operadores compromissos firmes de fácil monitorização.

Como se sabe compete exclusivamente ao Governo fixar preços e decidir aumentos de tarifas. É, por isso, falso e grave que autoridade que em Portugal tutela as questões da concorrência desconheça ou ignore este facto e venha publicamente agitar a bandeira dos riscos de um novo monopólio em matéria de preços.

Por outro lado esta decisão compromete a desejada complementaridade entre modos de transportes e operadoras, assim prejudicando a melhoria da mobilidade das populações, e contraria expressamente os programas dos sucessivos Governos.

É incompreensível e inútil, do ponto de vista social, que a AdC deseje fomentar, a qualquer preço, a concorrência entre empresas sem cuidar de proteger os reais interesses dos utentes. É que, como bem, se compreende, a livre concorrência é desejável e útil quando beneficia os consumidores e não quando os prejudica.

Refira-se ainda, por se revelador da ineficácia da AdC e um bom exemplo do que é uma má Administração Pública no nosso País, que o despacho final de proibição ocorreu um ano e vinte dias depois da data da entrada do processo.

Durante mais de um ano, a AdC analisou exaustivamente a operação de concentração, para no final de uma maratona de reuniões e trocas de informação, concluir que afinal se estava perante uma grave ameaça aos cidadãos da Grande Lisboa. Como se o Grupo Barraqueiro e a Arriva pudessem arbitrariamente aumentar tarifas ou induzir perda de qualidade nos serviços com absoluta discricionariedade. Como se em Portugal, não existissem entidades reguladoras, no caso a Direcção Geral de Transportes Terrestres e Fluviais (DGTTF) e o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTP), que devem precisamente garantir que todas as regras são respeitadas pelos operadores. Com a sua conduta a AdC prejudicou com gravidade os passageiros, negando-lhes o acesso a um sistema de transportes mais integrado e, por isso, uma melhor alternativa ao transporte individual.

Com a convicção de que os nossos tribunais julgarão procedentes os nossos argumentos o Grupo Barraqueiro e a Arriva decidiram recorrer judicialmente da decisão da AdC. Nesse sentido deu já entrada no Tribunal do Comércio um processo de recurso que integra pareceres dos mais respeitáveis e prestigiados especialistas em Direito da Concorrência e Transportes.

2. Análise da Actividade

2.1. Transporte Rodoviário de Passageiros

Portugal continuou a viver em 2005 um clima de estagnação económica, com um aumento muito ligeiro do Produto Interno e um novo agravamento da taxa de desemprego.

O crescente número de desempregados e o abrandamento do crescimento económico têm naturalmente afectado a mobilidade das populações e a procura de transporte público.

Principalmente nos grandes centros urbanos e nas zonas mais industrializadas tem sido perceptível a quebra de passageiros procurados, com origem quer nas deslocações diárias de carácter pendular quer nas deslocações ocasionais e de lazer.

Passageiros Transportados	2005	2004	Δ
Rodoviária de Lisboa, SA	68.920	71.634	(3,78)
Barraqueiro Transportes, SA	16.111	16.372	(1,59)
Rodoviária do Alentejo, SA	7.866	7.925	(0,74)
Algarve (= Eva Transportes, SA + Frota Azul Algarve, Lda + Translagos – Transportes Públicos, Lda)	10.499	11.213	(6,37)
Joaquim Jerónimo – Transportes Rodov., SA + Henrique Leonardo Mota, Lda	7.000	7.331	(4,52)
Rodoviária do Tejo, SA	16.987	17.431	(2,55)
Total	127.383	131.489	(3,12)

Os valores do quadro anterior revelam uma generalizada quebra de procura nas empresas do Grupo mais acentuada na área da Grande Lisboa onde ainda se fizeram sentir os efeitos do prolongamento, no primeiro semestre de 2004, da linha do metropolitano até Odivelas.

Por razões distintas, verificou-se nas empresas do Algarve uma redução significativa da procura (-6,37%). Nesta região assistiu-se a um decréscimo de 9,7% do número de bilhetes vendidos o que indicia claramente uma diminuição expressiva do número de deslocações de carácter ocasional.

A quebra de procura sentida em todas as sociedades do Grupo determinou que os proveitos gerados pelo serviço público (carreiras urbanas e interurbanas) não aumentassem em linha com os aumentos das tarifas entretanto ocorridos.

De facto, entre 2004 e 2005, os proveitos de bilheteira, apesar das correcções tarifárias decididas pelas autoridades que tutelam o sector, registaram um aumento de 6%, o que se veio a revelar insuficiente para cobrir os prejuízos causados pelo agravamento dos custos operacionais, e em particular dos combustíveis que nesse período aumentaram 16,7%.

Infelizmente mantém absoluta actualidade tudo quanto se escreveu a este propósito no anterior Relatório.

Os nossos governantes continuam a sacrificar a qualidade do serviço público impedindo que as empresas atinjam níveis de estabilidade económica e financeira compatíveis com maiores níveis de investimento.

Na situação actual, em que as margens operacionais das empresas desceram a mínimos históricos, cabe ao Estado assumir um papel determinante na redefinição das regras de financiamento do sector.

Os aumentos de custos que têm ocorrido, ou são suportados pelo Estado, através de compensações financeiras directas aos operadores, ou, inevitavelmente, terão de ser suportados pelos passageiros através de aumentos mais gravosos das tarifas.

Os transportadores têm defendido, como política mais acertada, a instituição de um gasóleo “bonificado”, o que evitaria sobrecarregar ainda mais os utilizadores do transporte público social.

Uma política de verdadeira defesa e fomento do transporte público não pode evidentemente passar por constantes e sucessivos aumentos tarifários que penalizam as classes mais desfavorecidas e desincentivam a procura. Acresce, que como já foi dito, esses aumentos dos preços dos títulos de transporte nem sequer revertem inteiramente em benefício dos transportadores já que uma parte do efeito se perde com a diminuição do número de passageiros transportados.

Resulta assim que, a persistir a escalada do preço dos combustíveis, terão de ser encontradas pelo Governo, soluções alternativas.

Não é possível continuar a adiar por mais tempo as reformas urgentes de que o sector tanto carece.

Os ganhos de eficiência e os acréscimos de produtividade possíveis, já não terão no futuro a expressão que tiveram no passado. O grau de organização das empresas e o nível de racionalidade na gestão dos recursos são já elevados, não deixando antever no futuro imediato sinergias importantes.

Por outro lado impõe-se promover com urgência a qualidade do serviço, única forma de combater a concorrência crescente do transporte individual. Para tanto é necessário mobilizar recursos financeiros avultados, o que só é evidentemente possível se forem entretanto criadas outras condições financeiras aos operadores.

É muito fácil e politicamente conveniente defender com palavras o transporte público colectivo. Mais difícil é promover o transporte público com medidas concretas e políticas adequadas. Na verdade muito pouco tem sido feito nesse domínio. Por isso não admira que o número de utilizadores diminua todos os anos, enquanto cresce sem parar o número de viaturas particulares em circulação, com

todas as consequências nefastas para a qualidade de vida nas cidades.

Enquanto continuam adiadas as reformas, persiste o despesismo incontrolado das empresas públicas, e continua a sangria de dinheiro dos contribuintes para cobrir os deficits de exploração que em grande parte se devem a uma gestão inoperante e ineficaz.

É uma política de dois pesos e duas medidas.

De um lado um sector público em situação de falência, que sobrevive à custa dos dinheiros públicos. Do outro lado um sector privado que vai subsistindo à custa de níveis de endividamento financeiro insuportáveis, dividas crescentes ao Estado e a fornecedores, atrasos nos pagamentos de salários e contribuições à Segurança Social, frotas envelhecidas e níveis de serviço muito degradados.

Nas grandes cidades continua paralisada a acção das Autoridades Metropolitanas de transporte, em que tantas esperanças se depositaram, não se sabendo, apesar das promessas feitas, quando estarão em condições de desempenhar um papel efectivo de regulação e reordenamento dos sistemas de transportes públicos nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Em Lisboa mantém-se por outro lado o diferendo que há anos opõe as entidades reguladoras a transportadores privados, em matéria de passes sociais (multimodais e combinados).

Insistem os transportadores privados na necessidade de se dar plena e integral execução aos critérios, já definidos, para a atribuição de compensações financeiras às empresas que integram o sistema multimodal. Argumentam as autoridades públicas com as dificuldades orçamentais que o País atravessa.

Sendo certo que em 2005 o volume de indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado aumentou, comparativamente com 2004, tem afirmar-se, no entanto, que os montantes recebidos pelos transportadores ficaram uma vez mais aquém das suas legítimas expectativas.

Com efeito no final de difíceis e demoradas negociações, chegou-se a um acordo que contemplou a atribuição aos operadores privados de apenas 50% do montante que lhes seria devido, a título de compensações financeiras para a rede de passes combinados.

Uma vez mais foram os direitos legítimos das empresas de transporte, sacrificados em nome do superior princípio da contenção orçamental. Estranho é que não se veja esse mesmo princípio aplicado quando é chegado o momento de disfarçar os crónicos deficits das empresas públicas do sector.

As empresas da região de Lisboa, lideradas pelo Grupo Barraqueiro, continuarão a lutar pela aplicação de transparentes critérios de subsidiação, que contemplem com equidade operadores públicos e privados.

Aceite, ao fim de tantos anos de imobilismo, o princípio de que as actuais condições tarifárias obrigam o Estado a financiar directamente as empresas privadas que integram o sistema multimodal, impõe-se exigir a plena execução dos compromissos assumidos.

Espera-se que em 2006 tal objectivo possa ser finalmente alcançado.

Como já se referiu as receitas provenientes do serviço público regular registaram em 2005 um crescimento moderado e insuficiente.

Nas actividades de carácter comercial verificou-se um compreensível recuo em comparação com o ano anterior, positivamente influenciado pela realização em Portugal do Euro 2004. Dessa forma as receitas geradas pelos serviços ocasionais e de turismo registaram uma quebra de aproximadamente 3,4 milhões de euros, o que representa uma variação relativa de 11,1%.

Nos transportes regulares internacionais em que o Grupo hoje em dia detém uma quota de mercado menos significativa, depois da venda concretizada em 2000 de participações financeiras que detinha na “Intersul” e na “Intercentro”, verificou-se uma evolução positiva. As receitas desta actividade aumentaram no exercício em análise 4,37%.

Apesar dos sinais de retoma visíveis no último trimestre de 2005, a actividade de carreiras “expresso” estabilizou o nível de receitas em 2005. Nesta actividade que também em 2004 tinha sido positivamente impulsionada pela realização do Euro em Portugal verificou-se no exercício findo uma quebra de procura que absorveu na totalidade o efeito dos ajustamentos de tarifas. O lançamento de novos serviços da CP no eixo Lisboa-Algarve traduziu-se igualmente numa diminuição de passageiros transportados pelo modo rodoviário naquele eixo.

No seguimento de carreiras de alta-qualidade esse efeito foi particularmente visível mas cumpre salientar que os primeiros meses do ano em curso registam, inversamente, um espectacular aumento da procura com uma clara recuperação da quota de mercado perdida.

Finalmente, nos serviços fixos assistiu-se em 2005 a uma forte expansão em termos de actividade e nível de facturação.

Novos contratos plurianuais celebrados com Câmaras Municipais, para realização de circuitos urbanos, e, em particular a extensão do contrato em vigor com a Câmara Municipal de Portimão conduziram a um aumento muito substancial dos proveitos que cresceram 2,3 milhões de euros comparativamente com o ano anterior. Este espectacular crescimento obrigou à afectação de novos meios humanos e de equipamento e constitui o justo reconhecimento por parte de muitas autarquias do bom desempenho que em matéria de qualidade de serviço tem sido prestado pelas empresas do Grupo Barraqueiro.

Em muitas cidades, no âmbito do Grupo Barraqueiro, com maior incidência na região do Algarve, o poder autárquico tem sabido proteger o transporte público colectivo consciente de que é através de uma saudável e transparente contratualização que se promove a qualidade do serviço e o bem estar das populações.

Estes exemplos, que infelizmente não são seguidos nas cidades de Lisboa e Porto, muito têm contribuído para afirmar em muitas cidades o papel fundamental do transporte público colectivo na melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Portimão, Faro, Loulé, Tavira, Albufeira, Évora e Beja, são, entre outros, casos de sucesso do Poder Local na defesa e promoção do serviço social de transporte.

Kms Percorridos	2005	2004	Var. %
Rodoviária de Lisboa, SA	19.347	19.600	- 1,29
Barraqueiro Transportes, SA	38.451	38.185	0,70
Rodoviária do Alentejo, SA	16.681	16.555	0,77
Algarve = (Eva Transportes, SA+ Frota Azul Algarve, Lda + Translagos - Transportes Públicos, Lda)	25.175	25.144	0,12
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários, SA + Henrique			

Leonardo Mota, Lda	3.259	3.624	- 10,08
Rodoviária do Tejo, SA	24.511	25.208	- 2,76
Total	127.425	128.316	- 0,69

No que respeita aos custos de exploração torna-se já quase desnecessário repetir que 2005 foi marcado por um agravamento brutal dos preços dos combustíveis.

O aumento da cotação do crude nos mercados internacionais, a escandalosa cartelização existente no mercado nacional de produtos petrolíferos e a política fiscal do Governo nessa área, conduziram as empresas do sector à beira da ruptura.

Nas empresas de transporte de passageiros do Grupo Barraqueiro os custos subiram 5 milhões de euros (!), o que representa um aumento insuportável de cerca de 17% comparativamente com 2004.

E assinale-se que já em 2004 os custos com combustíveis tinham registado um aumento de 2,6 milhões de euros.

No que respeita aos restantes encargos, pelo contrário, verificou-se um aumento muito ligeiro, inferior ao índice oficial de preços.

No seu conjunto, as despesas de exploração aumentaram 5,132 milhões de euros, mas como anteriormente se afirmou 5 milhões respeitaram a custos com combustíveis. Tal demonstra o enorme esforço que tem sido levado a cabo nas empresas para aumentar os índices de produtividade e controlar com rigor todas as despesas operacionais.

Nos quadros seguintes apresentamos o número de viaturas e efectivos afectos ao transporte rodoviário de passageiros no final do ano:

Parque de Viaturas	2005	2004	Var.%
Rodoviária de Lisboa,SA	378	376	0,53
Barraqueiro Transportes,SA	626	640	- 2,19
Rodoviária do Alentejo, SA	290	273	6,23
Algarve = (Eva Transportes,SA+ Frota Azul Algarve, Lda + Translagos - Transportes Públicos, Lda)	312	306	1,96
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários, SA + Henrique Leonardo Mota, Lda	95	102	- 6,86
Rodoviária do Tejo, SA	390	387	0,78
Total	2.091	2.084	0,34

Quadro de Efectivos	2005	2004	Var.%
Rodoviária de Lisboa,SA	780	777	0,39
Barraqueiro Transportes,SA	970	984	- 1,42
Rodoviária do Alentejo, SA	437	437	-
Algarve = (Eva Transportes,SA+ Frota Azul Algarve, Lda + Translagos - Transportes Públicos, Lda)	537	523	2,68
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários, SA + Henrique Leonardo Mota, Lda	124	125	- 0,80
Rodoviária do Tejo, SA	616	633	- 2,69
Total	3.464	3.479	- 0,43

2.2. Transporte Ferroviário de Passageiros

No ano de 2005 foi finalmente encerrado o processo de renegociação do contrato de concessão da Fertagus.

Depois de muitos meses de intensas e difíceis negociações foi possível encontrar uma solução de compromisso que garante no futuro um adequado nível de financiamento e a manutenção de elevados padrões de qualidade na prestação do serviço ferroviário.

Comparativamente com o contrato anterior, em vigor desde 1999, devemos destacar como aspectos mais inovadores os seguintes:

- a) A concessionária assume na íntegra o risco de tráfego, a partir de novas projecções de procura, mais realistas, entretanto realizadas.
- b) As receitas de bilheteira que venham a exceder o nível inscrito no modelo financeiro (caso base) serão repartidas entre Concedente e Concessionária, diminuindo-se por essa via o esforço financeiro do Estado no financiamento da concessão.
- c) O novo contrato consigna o princípio da liberdade tarifária da concessionária dentro de certos limites. A Fertagus é, agora, livre de propor anualmente aumentos ou reduções reais das suas tarifas no intervalo compreendido entre +5% e -5%.
- d) Vai ser concretizada em 2006 a venda do material circulante da Fertagus, saindo esses activos das contas da concessionária. A operadora pagará ao Estado pela utilização dos equipamentos uma renda mensal fixa durante o período da concessão.
- e) Foi revista a extensão do prazo da concessão, tendo sido estabelecido um primeiro período de sete anos durante o qual o Concedente assegura as compensações financeiras necessárias ao equilíbrio económico e financeiro da concessão.

Findo este período inicial a concessão será prorrogada ao mesmo operador por um novo período de nove anos se ficar demonstrada a viabilidade do projecto sem novos apoios financeiros do Estado.

A nível comercial deve salientar-se o aumento significativo de proveitos e passageiros transportados ocorrido em 2005.

O volume de vendas totalizou 18,8 milhões de euros, o que representa um aumento de 23% comparativamente com o ano anterior.

Durante o ano a Fertagus transportou 20,6 milhões de passageiros, registando um incremento de 8% em relação a 2004. Deve sublinhar-se que 82% dos passageiros transportados, são clientes regulares da empresa utilizando passes e assinaturas mensais.

A exploração dos espaços comerciais registou igualmente uma evolução muito positiva, aumentou o número de lojas abertas. No serviço subconcessionado de parques de estacionamento verificou-se um aumento de 8% das receitas.

Como em anos anteriores prosseguiram as acções e iniciativas visando atrair e fidelizar novos clientes.

No que respeita à qualidade do serviço ferroviário destacam-se os elevados valores atingidos pelos índices de regularidade e pontualidade. No primeiro caso o índice manteve-se sempre a níveis superiores a 99,85%, atingindo mesmo 100% em sete meses do ano. Os valores da pontualidade alcançaram igualmente níveis muito elevados que atestam o excelente desempenho da Fertagus e o cumprimento das metas contratualmente estabelecidas.

A Sulfertagus, serviço rodoviário de acesso às estações, gerido pela Concessionária, operava no final do ano uma frota de 44 viaturas repartidas por 13 carreiras. Sublinhe-se a importância deste serviço de carácter social, utilizado por 34% dos passageiros da Fertagus para aceder às estações.

No termo do exercício a Concessionária tinha um quadro de 198 trabalhadores, maioritariamente jovens, com uma idade média de 33 anos.

Ainda no âmbito da qualidade desenvolveram-se acções diversas no âmbito do trabalho regular de revalidação da certificação, obtida no final de 2004, em conformidade com a norma NP EN ISSO 9001:2000. Tal certificação foi objecto de uma nova auditoria, tendo sido de novo validada no final do exercício.

Refira-se, finalmente, que, como em anos anteriores, foi realizado um Inquérito de Imagem e Qualidade, destinado a avaliar o grau de satisfação dos clientes relativamente à qualidade do serviço prestado.

O inquérito realizado junto de aproximadamente 2000 clientes revelou, uma vez mais, um elevado índice global de satisfação em relação a diferentes atributos avaliados (segurança, conforto, pontualidade, rapidez, limpeza, etc.).

O índice global apurado de 4,3, numa escala de 1 a 5, confirma de forma inequívoca o claro reconhecimento do público utilizador perante o esforço que tem sido feito para manter a qualidade dos serviços oferecidos.

2.3. Transporte Metroviário de Passageiros – Metro Sul do Tejo

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 totalidade da rede do metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, ao abrigo do Contrato

de Concessão assinado em 30 de Julho de 2002 com o Estado Português, tendo a Concessão tido o seu início em 12 de Dezembro de 2002.

O exercício em análise seria o último ano do prazo previsto no contrato de Concessão para a conclusão da totalidade das Infraestruturas de Longa Duração (ILDs). Contudo, persistiram em 2005 diversos impedimentos ao avanço dos trabalhos, dos quais se destaca a não disponibilização, por parte do Município de Almada, dos terrenos necessários para a implementação da rede do MST.

Tendo sido goradas todas as iniciativas da Concessionária em encontrar uma solução e não tendo havido uma decisão por parte do Concedente, viu-se o MTS obrigado a notificar o GMST da decisão de desmobilizar os meios de produção afectos ao projecto a partir de 1 de Dezembro de 2005. Mais uma vez, por falta de resposta do Concedente relativamente à solução que estava a ser avaliada na altura, que corresponde à conclusão dos trabalhos na zona do Triângulo da Ramalha, viabilizando uma entrada em exploração parcial entre Corroios e a Universidade, concretizou-se essa desmobilização, o que levou à paralisação formal da obra.

Pese embora o cenário de elevada incerteza quanto ao futuro do Projecto que vinha a ser desenhado desde 2004, o ano de 2005 caracterizou-se por um elevado ritmo no avanço dos trabalhos, fruto de um compromisso firme da Concessionária em garantir a conclusão das ILDs nas zonas onde lhe foram criadas as condições para o efeito, nunca deixando de cumprir com todas as suas obrigações contratuais.

Assim, tornou-se bem visível, no terreno, a elevada qualidade deste Projecto, em termos do seu impacto urbanístico, nas zonas já concluídas, numa área que abrange a quase totalidade da futura Linha 2 e parte da Linha 3, entre o Pragal e a Universidade.

Pelas razões já referidas não foi possível dar início a qualquer trabalho no troço 1, correspondente ao centro de Almada e em parte do troço 2.

O investimento total acumulado a 31 de Dezembro de 2005 ascendeu a 271.5 milhões de euros, verificando-se uma variação de cerca de 42% face ao total acumulado do ano anterior.

A utilização do financiamento da responsabilidade da Concessionária sofreu um forte incremento, tendo os accionistas realizado os fundos próprios necessários à manutenção do rácio de solvabilidade mínimo.

2.4. Transporte Fraccionado de Mercadorias e Distribuição Porta a Porta

A “Transporta - Transportes Porta a Porta, SA”, sociedade que resultou da fusão em 2004 de sete empresas que actuavam no sector do transporte fraccionado de mercadorias e distribuição, desenvolveu a sua actividade no exercício findo num ambiente conjuntural particularmente adverso.

Na zona Euro, apesar dos tímidos sinais de retoma, assistiu-se a um crescimento económico ligeiro com a economia portuguesa a divergir e a confirmar no último trimestre do ano a tendência para a desaceleração da actividade económica.

Por outro lado, como é bem sabido, agravou-se em 2005 o cenário de fortes e continuados aumentos de preços dos combustíveis, factor que para além de se constituir como fonte principal de perturbação do crescimento económico mundial, afectou directamente as empresas de transporte, incapazes de reflectir o

agravamento dos custos do gasóleo nos preços de venda praticados aos seus clientes.

Apesar deste factor a empresa conseguiu prosseguir com êxito o esforço de contenção de custos, registando-se no final do exercício uma redução de 3,7% dos encargos de exploração, comparativamente com o ano anterior.

O volume de serviços prestados, em resultado de uma conjuntura interna fortemente desfavorável, registou um ligeiro decréscimo de 1,6%, situando-se em 22,632 milhões de euros.

Como seria de esperar, num clima em que se agravaram as dificuldades económicas, com o Produto Interno Bruto a registar um aumento muito ligeiro, agravaram-se também as condições de concorrência.

Com efeito a situação desesperada de muitas empresas tem conduzido a uma prática generalizada de preços artificiais, numa competição feroz que não olha a meios e conduz o sector a uma situação preocupante e insustentável.

Enquanto os custos de produção, e em particular os combustíveis, aumentaram, muitas empresas atoladas de dívidas a fornecedores à segurança social e aos seus próprios trabalhadores, continuam a exercer diariamente uma concorrência desleal, tornada possível pela inexistência de uma fiscalização adequada e eficaz.

A “Transporta” prossegue entretanto com firmeza uma política de recuperação económica e financeira alicerçada em dois vectores principais:

- a) Controlo rigoroso dos custos operacionais com forte redução e adequação do quadro de efectivos e a implementação de novas tecnologias de informação e gestão da actividade.
- b) Melhoria da qualidade dos serviços prestados, única forma de a prazo se conseguir uma fidelização dos clientes e uma renegociação favorável dos preços e condições de venda.

No decurso do exercício de 2005 foram concretizados investimentos no montante de 446 mil euros, prosseguindo-se uma política de modernização da frota e privilegiando-se a inovação tecnológica e a implementação de novos serviços de informação, organização e planeamento.

2.5. Transportes Especiais de Mercadorias

Apesar da conjuntura adversa a Atlantic Cargo conheceu em 2005 um assinalável crescimento do seu volume de negócios.

Em particular tiveram grande desenvolvimento os serviços prestados à Galp Energia em resultado de um novo concurso iniciado em Abril.

Assim o valor da facturação registou um aumento de aproximadamente 19% em relação ao ano anterior alcançando um montante de 10,1 milhões de euros.

Num mercado que, como é bem sabido, se caracteriza por uma concorrência feroz em que as regras da mais elementar ética comercial são infelizmente desrespeitadas por inúmeros operadores, estes resultados devem ser sublinhados.

Durante o exercício findo duas acções em concreto devem ser destacadas:

- O resultado dos concursos para transportes de matérias perigosas lançados pela Galp Energia e Repsol, em que foi possível aumentar substancialmente a participação da empresa.
- A continuação do projecto CODESSUS o qual tem por objectivo a certificação ambiental da empresa.

Face às grandes dificuldades que o sector enfrenta foi dada primeira prioridade ao controlo rigoroso dos custos.

Apesar do esforço levado a cabo na contenção dos custos controláveis os resultados do exercício seriam fortemente penalizados pelo aumento dos custos com combustíveis.

O aumento dos serviços contratados obrigou a Atlantic Cargo a um projecto de expansão da sua capacidade de transporte. No exercício foram adquiridos 20 tractores e 15 cisternas para combustíveis líquidos, 2 veículos rígidos para gás a granel e 7 semi-reboques para gás embalado, num investimento global que ascendeu a 2,4 milhões de euros.

2.6. Transporte de Automóveis e Transporte Internacional de Mercadorias

Em 2005, depois de um ano de crescimento muito ligeiro, voltou-se a um clima de recessão, com a produção automóvel na Europa a registar um decréscimo de 1%. Assim, manteve-se ainda em 2005 a conjuntura desfavorável que tem caracterizado os últimos anos, com os construtores europeus interessados em prosseguir a política de manutenção de baixos níveis de stocks, e de adequar a oferta à procura.

O mercado nacional registou um tímido crescimento de 1,1%, apesar de se manter um clima de prolongada estagnação da actividade económica.

Na actividade de transporte de automóveis a empresa registou um acréscimo dos proveitos líquidos de 2,2%, ao mesmo tempo que se conseguiram importantes ganhos de produtividade.

De facto verificou-se no exercício em análise um aumento significativo do índice de quilómetros por viatura (+5,1%) e uma melhoria apreciável do proveito/Km (+4%).

Apesar das melhorias operacionais alcançadas em 2005, não foi possível alcançar os objectivos planeados para a actividade por força da evolução dos custos com combustíveis, em consequência de uma escalada galopante do preço do petróleo nos mercados internacionais.

Impossibilitada de, no imediato, repercutir nas tarifas contratadas com os clientes o aumento dos custos da produção, a empresa viria a registar resultados operacionais que se quedaram aquém dos níveis esperados.

No transporte internacional de mercadorias prosseguiu o esforço de recuperar económica e financeiramente esta actividade. Com este objectivo deu-se concretização ao plano de aumento da frota com a aquisição de vinte novas unidades.

Este projecto de expansão cujos resultados só serão realmente visíveis durante o exercício de 2006, visa inverter definitivamente a crónica situação deficitária da actividade.

Naturalmente como todas as outras actividades de transporte da empresa, também o transporte internacional de mercadorias foi

fortemente penalizado pelo brutal agravamento dos preços dos combustíveis.

Como se tem afirmado em anteriores relatórios a actividade de transporte nacional de mercadorias, tem actualmente pequena importância mantendo apenas algum relevo os serviços prestados a outras empresas do Grupo Barraqueiro.

Não se perspectivando investir na modernização de uma frota muito envelhecida, será política da empresa desactivar gradual e progressivamente esta actividade. O mercado nacional, altamente indisciplinado e concorrencial, desaconselha vivamente outra alternativa.

Finalmente é devida uma palavra de satisfação pelo comportamento muito positivo evidenciado pelas actividades complementares de Preparação e Logística. A produção das viaturas preparadas, com a entrada de um novo e importante cliente, cresceu 310%, enquanto o número de viaturas parqueadas aumentou 8,5%.

3. Meios Humanos e Técnicos

No fim do exercício em análise o número de efectivos e viaturas nas sociedades que integram o perímetro de consolidação integral distribuía-se conforme se evidencia no quadro seguinte:

	Transporte Passageiros	Transporte Mercadorias	Outras	Total
Efectivos	3 464	1 081	68	4 613
Viaturas	2 091	520	-	2 611

Reflectindo a permanente preocupação de racionalizar o número de efectivos afectos à actividade registou-se em 2005 uma ligeira diminuição do quadro de colaboradores do Grupo Barraqueiro.

Entre 2005 e 2004 registou-se uma redução de 37 efectivos, dos quais 15 na actividade de passageiros e 20 nas empresas de transporte de carga/mercadorias.

Nas empresas de mercadorias a diminuição foi ainda mais sensível ao nível dos efectivos indirectos tendo no entanto sido compensada com a admissão de novos motoristas, necessária para dar execução aos projectos e expansão da actividade em curso nas empresas Atlantic Cargo e Rodocargo.

Em todas as empresas do Grupo Barraqueiro prosseguiram as acções de formação, tendo sido dado uma importância muito especial à formação contínua de motoristas na área da condução defensiva.

O impacto que essas acções de aprendizagem e esclarecimento podem ter na redução dos custos associados a consumos e sinistralidade, entre outros, justificam plenamente uma aposta firme na área de formação.

Ao nível do número de viaturas registou-se em 2005 uma variação pouco significativa, tendo prosseguido tanto nas empresas de mercadorias como nas de passageiros a renovação dos parques de viaturas.

Com a aquisição de novas unidades e o abate das viaturas de idade mais elevada procura-se a par de uma maior disponibilidade e eficiência operacional, aumentar os níveis de segurança e a qualidade dos serviços oferecidos.

A modernização das frotas, por um lado, é indispensável para melhorar os consumos específicos e o nível dos encargos com manutenção corrente, aspectos que ganham uma relevância

particular na presente conjuntura de forte inflação dos custos de operação.

4. Análise Económica e Financeira

A presente análise económica e financeira tem por base as contas consolidadas no final de 2005.

Para além de se explicitar a evolução no último triénio dos principais indicadores económicos e financeiros, far-se-á igualmente uma análise comparativa dos dois segmentos de negócio existentes, ou seja, a actividade de transporte rodoviário de passageiros e a actividade de transporte de carga/mercadorias.

No ano 2005 o perímetro de consolidação integral foi idêntico ao que se verificou no ano 2004.

Em termos comparativos importa no entanto referir a entrada da Rodoviária do Tejo no perímetro de consolidação integral no ano 2004, facto este que explicou parte da evolução de alguns indicadores económicos e financeiros nesse ano.

4.1. Resultados da Actividade

- No exercício de 2005 o grupo obteve um Resultado Líquido Consolidado de 4,4 milhões de euros.

Se consideramos que a actividade foi fortemente penalizada pelo agravamento dos preços dos combustíveis, cujo impacto nas contas do grupo foi de aproximadamente 7 milhões de euros, a quebra de 2,3 milhões de euros no resultado líquido de 2005 evidencia ainda assim um esforço assinalável por parte do grupo na contenção dos custos de exploração.

Indicadores Económico e Financeiros Resultados		2003	2004	2005	Var. 2005 / 04	
					Absol	%
1. Volume de Negócios ^A	10 ⁶ euros	200,5	230,8	237,9	7,1	3,1%
1.1. Transporte de Passageiros	10 ⁶ euros	140,6	168,9	171,1	2,2	1,3%
1.2. Transporte de Carga/Mercadorias	10 ⁶ euros	59,9	61,9	66,8	4,9	8,0%
2. Volume de Negócios (Líquido) ^B	10 ⁶ euros	173,2	206,2	213,0	6,8	3,3%
2.1. Transporte de Passageiros	10 ⁶ euros	121,0	153,9	158,9	5,0	3,3%
2.2. Transporte de Carga/Mercadorias	10 ⁶ euros	52,2	52,4	54,1	1,8	3,4%
3. Consumos de Combústivel	10 ⁶ euros	33,0	42,1	49,5	7,4	17,5%
4. Custos com o Pessoal	10 ⁶ euros	83,3	97,0	97,1	0,2	0,2%
5. Outros Custos Operacionais Líquidos ^C	10 ⁶ euros	30,5	34,9	35,2	0,2	0,7%
6. Resultados Financeiros	10 ⁶ euros	-7,5	-4,1	-7,6	-3,5	85,1%
6.1. Juros (Líquido)	10 ⁶ euros	-8,5	-7,0	-7,3	-0,2	3,5%
6.2. Outros Encargos Financeiros (Líquido)	10 ⁶ euros	-0,4	-0,9	-0,7	0,3	-27,7%
6.3. Equivalência Patrimonial	10 ⁶ euros	1,4	3,8	0,3	-3,5	-91,8%
7. Resultado Líquido Consolidado	10 ⁶ euros	6,3	6,7	4,4	-2,3	-34,0%
8. <i>EBITDA</i> consolidado ^D	10 ⁶ euros	26,5	32,2	31,2	-1,0	-3,0%
8.1. Transporte de Passageiros	10 ⁶ euros	26,5	33,9	34,6	0,7	2,0%
8.2. Transporte de Carga/Mercadorias	10 ⁶ euros	4,2	3,0	1,9	-1,1	-38,4%
8.3. Custos Comuns de Estrutura de Holding	10 ⁶ euros	-4,2	-4,7	-5,2	-0,5	11,6%
9. <i>EBIT</i> consolidado (Resultado Operacional)	10 ⁶ euros	0,3	5,4	10,8	5,3	98,9%
9.1. Transporte de Passageiros	10 ⁶ euros	6,6	13,0	18,7	5,7	43,7%
9.2. Transporte de Carga/Mercadorias	10 ⁶ euros	-2,1	-2,9	-2,7	0,2	-6,9%
10. <i>EBITDA</i> - Encargos Financeiros Líquidos	8.- 6.1.-6.2.	17,6	24,3	23,3	-1,0	-3,9%
<hr/>						
11. Margem <i>EBITDA</i>						
11.1. Consolidado	8 / 2	15,3%	15,6%	14,7%		
11.2. Transporte de Passageiros	8.1 / 2.1	21,9%	22,0%	21,7%		
11.3. Transporte de Carga/Mercadorias	8.2 / 2.2	8,1%	5,7%	3,5%		
12. <i>EBITDA</i> / Encargos Financeiros Líquidos	8./ (6.1.+6.2.)	3,0	4,1	3,9		
13. Rentabilidade do Activo (<i>ROI</i>)	8 / 14	7,0%	7,6%	6,8%		

Notas Explicativas e Fórmulas de Cálculo :

- A) Vendas de Mercadorias + Prestação de Serviços
B) Vendas de Mercadorias + Prestação de Serviços - Subcontratos de Frota
C) Total de Custos Operacionais (excluindo Pessoal, Subcontratos de Frota e Motoristas, Amortizações e Provisões do Exercício) deduzidos de Outros Provedores Operacionais
D) Resultado Operacional + ou - Amortizações, Ajustamentos e Provisões do Exercício

- Em 2005 o **volume de negócios** consolidado ascendeu a 237,9 milhões de euros.
- Deduzindo a este valor o montante suportado em subcontratação de frota e motoristas, a **facturação líquida** foi de 213 milhões de euros, montante este superior em cerca de 3,3% do ano anterior.

Em termos de segmentos de negócio, a facturação é repartida em cerca 75% para a actividade de passageiros e os restantes 25% para o transporte de carga/mercadorias.

- Relativamente aos **combustíveis**, vejamos a evolução no triénio em análise:

Indicadores Económicos Combustível		2003	2004	2005	Var. 2005 / 04		Var. 2005 / 03	
					Absol	%	Absol	%
Custo com combustível	10 ⁶ euros	37,9	42,1	49,5	7,4	17,5%	11,5	30,4%
. Passageiros (*)	10 ⁶ euros	27,3	30,0	35,0	5,0	16,7%	7,6	27,9%
. Carga / Mercadorias	10 ⁶ euros	10,6	12,1	14,5	2,4	19,4%	3,9	36,6%
Custo com combustível / Facturação Líquida	%	19,2%	20,4%	23,2%	2,8%		4,0%	
. Passageiros	%	18,9%	19,5%	22,0%	2,5%		3,2%	
. Carga / Mercadorias	%	20,3%	23,2%	26,8%	3,6%		6,5%	

(*) Inclui a Rod. Tejo no ano 2003

Com base na produção do ano 2005 relativa à frota afectada à actividade, medida pelos Kms percorridos, resulta que o agravamento de 5 milhões de euros relativo à “factura” do gasóleo no segmento de passageiros foi determinado exclusivamente pela subida do preço, enquanto que no segmento de carga/mercadorias, tendo em conta um crescimento da produção superior a 4%, o agravamento do custos com combustível determinados pelo preço se cifraram em 2 milhões de euros.

Da análise do quadro acima apresentado constata-se que o grupo desenvolveu a sua actividade no ano 2005 com custos de combustível superiores em 30,4% aos custos suportados no ano 2003 pois, a um agravamento da “factura” de 2004 na ordem dos 11% sucedeu no ano seguinte um acréscimo de mais 17,5%.

Importa também salientar que, não obstante o Estado ter autorizado um aumento extraordinário das tarifas, a vigorar a

partir de 1 de Novembro de 2005, para compensar os sucessivos acréscimos dos preços dos combustíveis, tal aumento incide apenas impacto na facturação relativa ao serviço de transporte social, o qual representa 55% da facturação líquida do segmento de passageiros.

- Relativamente aos **custos com pessoal** devemos salientar o enfoque sustentado no permanente esforço de racionalização dos meios afectos ao negócio.

Assim, no que se refere aos meios humanos empregues, o respectivo custo anual no ano 2005 manteve-se inalterado face ao ano anterior.

Refira-se que os custos com o pessoal representaram cerca de 45,5% da facturação líquida no ano 2005, que compara com 47% no ano anterior.

Face à permanente subida dos preços dos combustíveis, tornou-se inevitável, a necessidade de gerar ganhos de produtividade dos restantes factores de produção. Tal facto foi notório no exercício de 2005 pois, apesar das normais actualizações salariais terem sido superiores à redução de 1,4% (- 65 colaboradores) do quadro médio de pessoal, os custos com o pessoal mantiveram o mesmo valor do ano anterior.

- Quanto aos **outros custos operacionais**, também aqui foram manifestos os esforços de contenção durante o ano 2005, pois foi possível manter praticamente o valor consolidado apurado no ano anterior não obstante o acréscimo acentuado dos pagamentos de leasing operacional que se verificou no negócio de carga/mercadorias.

Este acréscimo nos custos de leasing operacional na área da carga/mercadorias deve-se aos investimentos, relativamente significativos, efectuados no ano 2005 na renovação e de expansão da frota existente.

Sendo a quase totalidade desses investimentos financiados através de contratos de leasing operacional (ao contrário da frota de passageiros que é financiada com recurso a leasing financeiro), as respectivas rendas penalizaram, de forma significativa e imediata, o resultado operacional do negócio de carga/mercadorias, pese embora o facto de permitirem obter nos próximos anos resultados bastante apreciáveis ao nível da redução dos consumos de combustível, dos gastos de manutenção e da produtividade da frota.

- Face à evolução dos proveitos e custos operacionais, o negócio gerou um nível de cash-flow operacional (**EBITDA** consolidado) de 31,2 milhões de euros, ou seja, uma quebra de 3% face aos 32,2 milhões de euros alcançados no ano 2004.

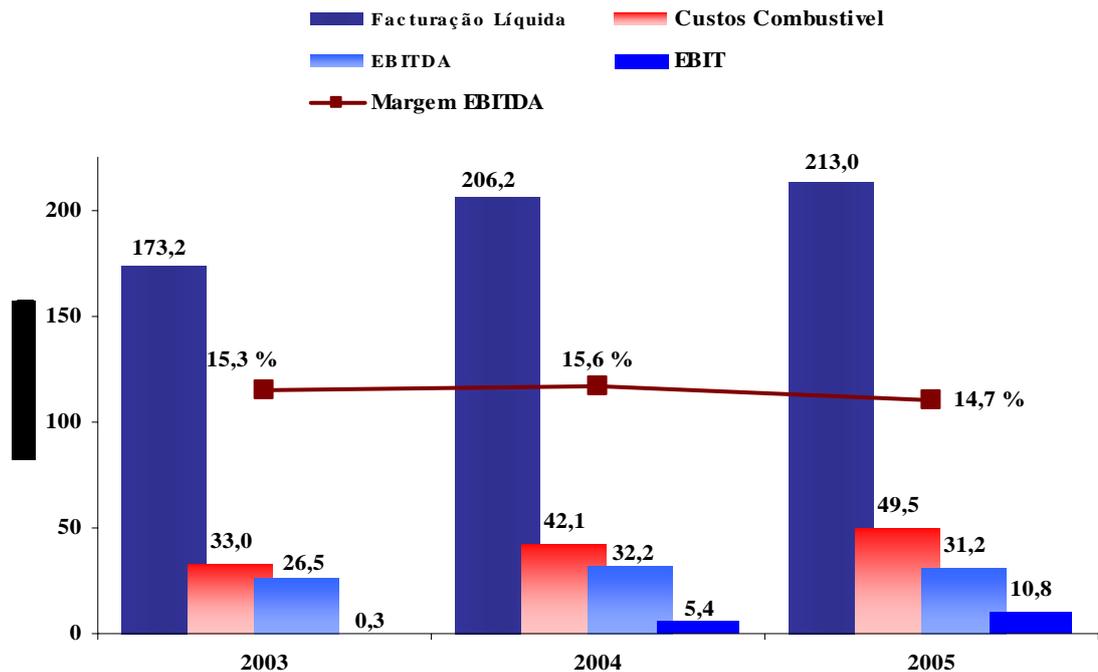
Dado que o aumento intercalar das tarifas dos transportes públicos não foi suficiente para compensar o prejuízo de aproximadamente 7,4 milhões de euros resultante da subida dos combústiveis, o grupo teria alcançado no ano 2005 um EBITDA de 35,5 milhões de euros caso os preços do gasóleo se tivessem mantido ao nível do ano 2004.

Analisando as duas áreas de negócio de forma isolada e sem lhes imputar custos comuns da actividade de holding, o EBITDA da área de passageiros atingiu em 2005 aproximadamente 34,6 milhões de euros, ou seja um acréscimo de 2% face a 2004.

Quanto ao negócio da carga, o respectivo EBITDA sofreu uma quebra em 2005 de 1,1 milhões de euros, facto que é explicado

pelo efeito combústivel e pelo acréscimo das rendas de leasing operacional.

- A **margem EBITDA** consolidada em 2005 atingiu cerca de 14,7% das Vendas, verificando-se assim um decréscimo absoluto de 0,9% face à margem de 15,6% alcançada no ano anterior. No entanto, considerando apenas o segmento de passageiros de forma isolada, o respectivo EBITDA gerou uma margem de 21,7%, que revela bem a forte capacidade de geração de cash-flow da principal área de negócio do grupo.
- O Resultado Operacional (**EBIT**) quase duplicou em virtude de uma significativa redução do nível de amortizações, sobretudo as que se referiam a activos intangíveis (no ano 2005 foi decidido anular no activo e na situação líquida, o saldo líquido de 27,2 milhões de euros relativo às “diferenças de consolidação”).
- A redução dos **Resultados Financeiros** foi determinada fundamentalmente pela redução dos ganhos de “equivalência patrimonial” da concessionária Fertagus. Com efeito, com a conclusão e assinatura durante o ano 2005 da nova versão do contrato de concessão foi possível identificar com exactidão as compensações que a concessionária irá receber do Concedente e, desse modo, foi corrigido no exercício de 2005 o nível de compensações que se tinha considerado nos resultados consolidados de exercícios anteriores.



4.2. Situação Patrimonial e Estrutura Financeira

Indicadores Económico e Financeiros		2003	2004	2005	Var. 2005 / 04	
					Absol	%
Situação Patrimonial e Estrutura Financeira						
14. Activo	10 ⁶ euros	376,6	423,5	457,9	34,4	8,1%
15. Capitais Próprios	10 ⁶ euros	79,5	98,4	99,1	0,7	0,7%
16. Provisão Extraordinária (Saldo Balanço) ^E	10 ⁶ euros	28,0	25,5	23,0	-2,5	-9,8%
17. Fundos Próprios e Equiparados (EQUITY) ^F	10 ⁶ euros	107,5	123,9	122,1	-1,8	-1,5%
18. Dívida Financeira Líquida ^G	10 ⁶ euros	155,5	179,0	160,9	-18,1	-10,1%
19. Dívida Financeira Líquida Ajustada ^J	10 ⁶ euros	127,1	155,8	141,5	-14,4	-9,2%
19.1. Transporte de Passageiros	10 ⁶ euros	69,9	99,1	90,6	-8,5	-8,6%
19.2. Outras Empresas	10 ⁶ euros	57,2	56,7	50,9	-5,8	-10,3%
20. DEBT to EBITDA		19 / 7	4,8	4,8	4,5	
Dos quais : Transporte de Passageiros		19.1 / 7.1	2,6	2,9	2,6	
21. Rácio de Autonomia Financeira		17 / 14	28,6%	29,3%	26,7%	
22. Rácio de Solvabilidade (DEBT to EQUITY)		18 / 17	1,4	1,4	1,3	

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 Capitais Próprios com o saldo da Provisão Extraordinária referida na alínea anterior.
- G) 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
- J) Dívida gerada pelos negócios (transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias) consolidados de forma integral nas contas da Barraqueiro S.G.P.S., ou seja, foi deduzido ao valor evidenciado na alínea anterior os montantes aplicados, e/ou a receber,

- O **Activo** líquido total no final do exercício de 2005 atingiu 457,9 milhões de euros.
- No final de 2005 a **Dívida Financeira Líquida** situava-se nos 160,9 milhões de euros, o que representa uma redução de 18,1 milhões de euros face ao ano anterior.
- Conforme consta do item 19 do mapa dos “Indicadores Económico e Financeiros”, a **Dívida Financeira Líquida Ajustada** ascendeu no final do ano 2005 a 141,5 milhões de euros. Este montante resulta da dedução, ao valor acima referido, do endividamento originado pela realização dos fundos próprios da Fertagus e MTS (empresas que estão fora do perímetro de consolidação integral, razão porque o respectivo EBITDA não foi reflectido nas contas consolidadas).

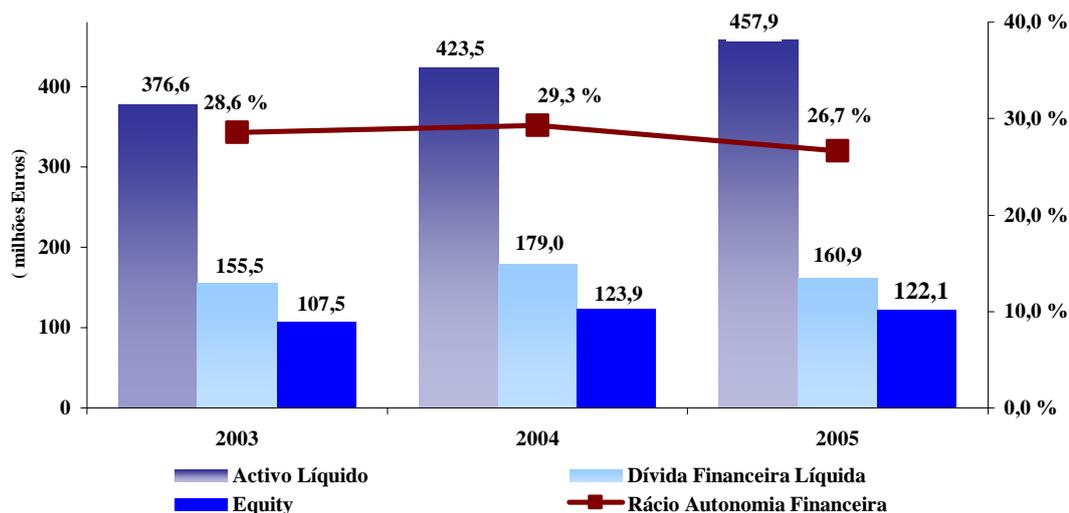
Alocando esta dívida não em função do balanço da empresa que a suporta mas de acordo com o negócio que esteve na origem do endividamento, constata-se que as empresas de transporte rodoviário de passageiros são globalmente responsáveis por uma dívida de 90,6 milhões de euros, tendo os restantes 50,9 milhões de euros sido determinados pelas necessidades das empresas de carga que integram o perímetro de consolidação.

- Tendo por base o valor da “Dívida Financeira Líquida Ajustada”, que consta do item 19 do mapa dos “Indicadores Económico e Financeiros”, o rácio **Debt to EBITDA** global registou uma evolução positiva ao assumir um valor de 4,5 no ano 2005 (4,8 em 2004), reflectindo assim uma redução do endividamento de aproximadamente 10%.

Considerando isoladamente o negócio principal do grupo (transporte de passageiros), o rácio em 2005 foi de 2,6.

Em conclusão, podemos afirmar que:

- Apesar de um decréscimo muito ligeiro do EBITDA em 2005, os principais indicadores relativos ao risco financeiro estrutural do grupo têm vindo a evoluir de forma muito positiva nos últimos anos, situação confirmada pela melhoria sustentada do **Debt to EBITDA** e do Rácio **de Solvabilidade**.
- O reembolso, em Junho de 2006, dos fundos que a Barraqueiro SGPS investiu na Fertagus, bem como a possível concretização de uma operação de alienação de acções próprias da Barraqueiro SGPS, irão determinar uma forte redução nos próximos meses da Dívida financeira consolidada.
- Com a entrada dos fundos acima referidos, a situação patrimonial e financeira do grupo irá registar uma melhoria muito significativa, determinando uma elevada capacidade de solvência dos compromissos financeiros actuais bem como a capacidade de endividamento adicional para fazer face a novos projectos e oportunidades de investimento que venham a surgir.



5. Perspectivas Futuras

No âmbito do transporte rodoviário de passageiros, o ano de 2006 deverá ser o da consolidação das conquistas alcançadas pelos operadores privados na Região de Lisboa da área do Passe multimodal na sua luta por um novo sistema de financiamento do serviço social.

Durante muitos anos esses operadores asseguraram um serviço eminentemente social, sem que a respectiva remuneração cobrisse os custos da prestação do serviço. Com o sacrifício da qualidade, já que sem recursos para os investimentos necessários, houve que limitar ao mínimo possível os projectos de renovação e modernização das frotas, sacrificaram-se também os direitos das populações a um sistema de transportes mais eficiente e condigno.

Os responsáveis de sucessivos Governos permaneceram insensíveis aos dramáticos apelos do sector privado enquanto iam acolhendo com atenção e até por vezes indisfarçável entusiasmo projectos irrealistas das empresas do sector público estatal.

Quando a situação atingiu o limiar do sustentável, depois de tantos anos de promessas não cumpridas, foi finalmente possível chegar a uma plataforma de entendimento, a uma solução de compromisso.

As conhecidas dificuldades orçamentais que Portugal atravessa foram adiando no entanto o integral cumprimento dos níveis de subsidiação acordados.

Esperam os operadores privados da Área Metropolitana de Lisboa que o ano em curso, aparentemente mais aliviado em termos de restrições orçamentais, possa ser o ano em que finalmente a Administração Pública dê aplicação completa aos compromissos já negociados com os transportadores.

A par desta medida, aguardam os operadores por outras medidas que permitam reequilibrar as contas das empresas depois de dois anos de forte degradação das margens operacionais por razão do aumento do preço do gasóleo.

No imediato, enquanto se procura sensibilizar o Governo para outras medidas de alcance estrutural, será uma vez mais necessário proceder a novos ajustamentos tarifários.

Mas, a prosseguir o aumento do preço do petróleo nos mercados internacionais, terão de ser encontradas novas formas de protecção e defesa dos transportadores que não passem por aumentos sistemáticos nos preços de bilhetes e passes.

Foi nesta conjuntura de dificuldades, que o Grupo Barraqueiro e o Grupo Britânico Arriva decidiram já este ano retomar as negociações interrompidas depois da decisão de proibição da Autoridade da Concorrência sobre o projecto comum para a Região de Lisboa.

Enquanto se aguarda do Tribunal do Comércio uma decisão favorável às nossas pretensões, entendeu-se que seria útil reunir esforços e competências através de uma participação minoritária da “Arriva” no capital da “Barraqueiro, SGPS, SA”.

Esta participação, não constituindo obviamente uma solução alternativa ao projecto inicial, permite aprofundar o relacionamento entre os dois Grupos e preparar com a antecedência e a tranquilidade necessárias novas oportunidades de crescimento do Grupo Barraqueiro.

As negociações que estão nesta altura praticamente concluídas permitirão ao Grupo Britânico aceder a 21,5% do capital da “Barraqueiro, SGPS, SA” a holding do Grupo Barraqueiro.

No que respeita ao Metro Sul do Tejo aguarda-se que em 2006 sejam definitivamente resolvidas todas as situações que têm evitado o cumprimento dos prazos contratuais.

As acções de sensibilização levadas a cabo pela Concessionária junto do Poder Público e Autárquico parecem dar finalmente resultados animadores.

Parece agora mais provável que as situações de contencioso político que têm obstruído o normal andamento das obras de infraestruturas possam ser rapidamente desbloqueadas.

Em 2006 procurar-se-á também iniciar um processo de esclarecimento ao nível dos órgãos da tutela com o objectivo de promover soluções para as presentes dificuldades de oferta no serviço ferroviário da Fertagus.

O aumento muito forte da concessão de Setúbal, tem provocado constrangimentos de difícil solução do lado da oferta, limitada que está pela disponibilidade de material circulante.

Algumas soluções são possíveis no imediato para reforçar a oferta de serviço nas horas de ponta mas o impacto de tais medidas é muito limitado.

Impõe-se proceder a investimentos na via que possibilitem a um prazo de dois ou três anos adoptar um modelo de exploração mais sintonizado com a procura real por estações. Só assim será possível prestar um serviço de melhor qualidade sem recurso a novos investimentos em material circulante.

Porque se aproxima o início da exploração do MST, que vai naturalmente dar um novo impulso à procura do transporte da Fertagus, foram já submetidos aos organismos da tutela algumas propostas que visam, justamente, viabilizar tecnicamente o aumento dos níveis de serviço da concessionária do comboio da Ponte.