



# 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:

- Transporte público de passageiros, actividade desenvolvida por um conjunto vasto de empresas de transporte rodoviário e duas empresas de transporte ferroviário.
- Transporte de automóveis e transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR), actividades que são prosseguidas pela empresa “Rodocargo - Transportes Rodoviários de Mercadorias, SA”.
- Transporte fraccionado de mercadorias e de distribuição porta a porta - “Transporta, SA”.
- Transportes especiais de combustíveis, matérias perigosas e outros produtos - “Atlantic Cargo Sociedade de Transportes, SA”.

O segmento de transporte público de passageiros constitui a principal área de negócio, representando 75,7% da facturação consolidada e 76,6% do nº total de colaboradores do grupo barraqueiro.

Em relação ao exercício anterior deve salientar-se a entrada no perímetro de consolidação integral da Fertagus, a sociedade concessionária do transporte ferroviário entre Lisboa e Setúbal com atravessamento da ponte sobre o Tejo.

A inclusão desta sociedade no perímetro de consolidação decorreu do fim do ciclo de renegociação do contrato de concessão, o qual previa uma operação de *lease-back operacional*, concretizada em meados do ano 2006 através da alienação do material circulante da concessionária e consequente amortização integral dos financiamentos que tinham sido contraídos para a respectiva aquisição.

Refira-se também que durante o ano foram adquiridas todas as acções da Fertagus detidas pelo Grupo Caixa Geral de Depósitos e pela empresa Transportes Sul do Tejo, sendo nesta data o Grupo Barraqueiro o único accionista da sociedade.

Em 2008 a sociedade Fertagus já estará incluída no perímetro de consolidação fiscal do Grupo.

No exercício de 2006, como anunciado no anterior Relatório, teve concretização a entrada da Arriva no capital da “Barraqueiro SGPS”. A participação minoritária de 21,5% veio permitir reforçar os laços de cooperação estratégica entre os dois grupos com o sentido de melhor aproveitar novas oportunidades de negócio em Portugal e no estrangeiro.

## 2. ANÁLISE DA ACTIVIDADE

### 2.1. Transporte Rodoviário de Passageiros

Portugal registou em 2006 um crescimento ligeiro do Produto Interno, longe ainda dos níveis de crescimento da generalidade dos parceiros europeus.

O crescimento moderado da economia não permitiu que se reduzisse o nível do desemprego. A taxa de desemprego continuou muito elevada afectando um número crescente de famílias.

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.

Assim, continuou a constatar-se em 2006 uma diminuição do número de passageiros transportados. Esta quebra foi perceptível no litoral e no interior, nos centros urbanos e nas zonas rurais.

Unidade: 10³ PT

Passageiros	2006	2005	Var. %
Rodoviária de Lisboa	66.403	68.920	-3,65%
Barraqueiro Transportes	15.912	16.111	-1,24%
Rodoviária do Alentejo SA	7.540	7.878	-4,29%
Algarve ( Eva Transportes SA + Frota Azul Algarve Lda + Translagos - Transportes Públicos Lda )	9.932	10.499	-5,40%
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários SA ; Henrique Leonardo Mota Lda	6.504	6.855	-5,13%
Rodoviária do Tejo SA	16.900	16.987	-0,51%
<b>Total</b>	<b>123.191</b>	<b>127.250</b>	<b>-3,19%</b>

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 7%, comparativamente com 2006. Também nos bilhetes se verificou uma descida significativa da procura, apurando-se uma quebra de 5% 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 á capital verificou-se uma tendência para uma certa estabilização da procura. O forte investimento que tem sido feito na melhoria do serviço, 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.

Igualmente na área de implantação da Rodoviária do Tejo assistiu-se em 2006 a um nítido afrouxamento da quebra de transporte público depois de muitos anos de descida acentuada.

A verdade é que a par da conjuntura económica pouco favorável e do aumento do desemprego, os diversos aumentos tarifários recentemente ocorridos na sequência da espiral inflacionista dos preços dos combustíveis acabou por desincentivar a procura de transporte, principalmente nas curtas deslocações de carácter ocasional no âmbito dos serviços de transporte público de passageiros.

Não obstante a necessidade dos aumentos sucessivos do preço do gasóleo para repor as margens operacionais das empresas, tem de se reconhecer que outras soluções avançadas pelos operadores teriam permitido alcançar o mesmo objectivo sem sobrecarregar o peso das despesas de transporte no orçamento das famílias.

Em resultado das actualizações tarifárias ocorridas em 2005 e 2006 e apesar da menor procura os proveitos de bilheteira no transporte público social cresceram 5,7%, o que significa um aumento de aproximadamente 5 milhões de euros.

Este acréscimo permitiu apenas cobrir o agravamento dos custos com combustível, não sobrando ás empresas recursos financeiros adicionais para fazer face a maiores investimentos na melhoria da qualidade das frotas e dos serviços, factores indispensáveis a uma política coerente e lúcida de fomento do transporte público.

Como se afirmou no último relatório, e é ocasião de repetir agora, têm de ser encontradas novas fórmulas de financiamento do sistema de transportes que evitem agravar ainda mais os orçamentos familiares.

O Estado e as Autarquias estão agora mais conscientes do seu inalienável papel de coordenação e financiamento das redes de transporte público social.



Depois de vários anos de difíceis negociações é hoje geralmente reconhecido, por governantes, técnicos e operadores, que a única forma de reverter a tendência de perda de quota de mercado a favor do transporte individual, consiste em não adiar por mais tempo as reformas que o sector exige.

Está hoje bem presente nas preocupações de todos que o Sistema de Transportes desempenha um papel determinante na garantia de bons níveis de acessibilidade e mobilidade, indispensáveis ao desenvolvimento sustentável e que a política tarifária constituiu um instrumento privilegiado da garantia e do desenvolvimento equilibrado das condições económico-financeiras dos operadores.

Por outro lado percebe-se actualmente com nitidez que a filosofia subjacente á criação dos passes em 1993 não teve o sucesso comercial esperado, tendo conduzido a uma proliferação indesejada de títulos de transporte, e que é inadiável prosseguir o processo de clarificação dos critérios para atribuição de compensações financeiras aos operadores, por parte do Estado, pela respectiva obrigação tarifária.

Na região da Grande Lisboa, na área dos passes sociais e multimodais, este complexo processo de reformas avançou decisivamente em 2006. Com efeito, em meados de Setembro, o Governou decidiu atribuir a uma comissão, participada por todos os operadores envolvidos no sistema multimodal, Fertagus e Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais, e Direcção Geral do Tesouro, a missão de propor novas regras para a atribuição de compensações financeiras para os títulos sociais.

Em particular competia ao Grupo de Trabalho propor:

- Quais os títulos de transporte que deverão ser objecto de compensação financeira a atribuir pelo Estado e que critérios deverão presidir a essa compensação;
- A actualização dos coeficientes de repartição de receitas dos passes intermodais, através da aplicação da chave de repartição de receitas que vier a resultar de um novo inquérito á mobilidade;
- A minuta de um novo Protocolo a celebrar entre os operadores;
- Medidas de simplificação e racionalização do sistema tarifário, designadamente pela supressão de títulos, sem prejuízo da mobilidade, e medidas adequadas á generalização da bilhética sem contacto na Área Metropolitana de Lisboa.

No final do ano, em Dezembro, conseguida uma fórmula consensual entre todas as entidades participantes, foi entregue ao Governo um relatório final.

Aguarda-se agora uma decisão política por parte da tutela por forma a que finalmente todos os operadores públicos e privados sejam tratados nesta matéria tão importante e tão sensível com o máximo rigor e total equidade.

Será certamente realizado um novo inquérito á utilização dos passes multimodais, cujos resultados serão aplicados em articulação com os novos critérios de subsídição.

Estamos certos que os novos recursos financeiros decorrentes de uma distribuição mais justa e racional permitirão ás empresas beneficiadas, nomeadamente a Rodoviária de Lisboa, promover um investimento maior na modernização do parque de viaturas e melhorar substancialmente a qualidade dos serviços oferecidos aos seus clientes.

Cumpra aliás salientar que já em 2006, mesmo antes da constituição do referido Grupo de Trabalho, o Governo aceitou rever e melhorar as condições de subsídição aos títulos sociais na região de Lisboa, do que resultou para a Rodoviária de Lisboa um acréscimo do montante do subsidio, face a 2005, no valor de 883.609 euros.

Nas actividades de carácter comercial assistiu-se em 2006 a um incremento muito forte da actividade que se traduziu num aumento das receitas líquidas de aproximadamente 7,25 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 aos segmentos de Alta Qualidade, registou-se um forte 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 contribuiu de forma determinante para um aumento das receitas que ultrapassou os 3 milhões de euros. Em termos percentuais o acréscimo dos proveitos no segmento dos expressos foi de 13,1%.

Igualmente nos serviços de turismo e ocasionais o Grupo Barraqueiro alcançou em 2006 um desempenho notável. No conjunto destes serviços, que actualmente representam 18% do total das receitas do Grupo, verificou-se no ano passado um aumento de 5,4%, correspondente a mais 1,5 milhões de euros.

Finalmente nos serviços fixos merece grande destaque o arranque do novo serviço de circuitos urbanos contratado com a Câmara Municipal de Portimão. Depois de um atribulado início de exploração, por questões de natureza administrativa suscitadas pelo Tribunal de Contas, que forçou a operadora a receber apenas alguns meses do contrato apesar de ter garantido a operação durante todo o ano, assumindo na íntegra todos os custos inerentes, este novo serviço muito contribuiu para um espectacular crescimento de 18,5% no segmento de serviços fixos contratuais, o equivalente a mais 2,65 milhões de euros. Sublinhe-se que só em 2007 será plenamente reconhecido nas contas do Grupo o impacto deste novo serviço.

Neste domínio dos serviços urbanos contratualizados cabe uma nota de reconhecimento ao papel importante que em muitas cidades do País tem sido levado a cabo pelas autarquias.

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 (iniciado em 2006) Portimão (serviço com maior número de viaturas envolvidas) Faro, Loulé, Tavira, Évora e Beja.

No que diz respeito á 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 de revenda de combustíveis em Portugal e a política fiscal do Governo nessa área conduziram os preços a níveis insustentáveis.

Como já se afirmou no início deste capítulo, os custos com combustíveis nas empresas de transporte rodoviário de passageiros do Grupo Barraqueiro, subiram em 2006 cerca de 4,2 milhões de euros ( 12.1% ), depois de um aumento 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 2,8%, aproximadamente 2 milhões de euros, um valor muito satisfatório tendo presente o valor da inflação e o nível de actividade que aumentou 2,2%, em termos de quilómetros percorridos.

Unidade: 10<sup>3</sup> Km

Kms Percorridos	2006	2005	Var. %
Rodoviária de Lisboa	19.442	19.347	0,49%
Barraqueiro Transportes	39.536	38.451	2,82%
Rodoviária do Alentejo SA	17.002	16.681	1,92%
Algarve ( Eva Transportes SA + Frota Azul Algarve Lda + Translagos - Transportes Públicos Lda )	26.085	25.175	3,61%
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários SA ; Henrique Leonardo Mota Lda	3.168	3.259	-2,79%
Rodoviária do Tejo SA	25.128	24.636	1,99%
<b>Total</b>	<b>130.361</b>	<b>127.550</b>	<b>2,20%</b>

No seu conjunto as despesas aumentaram 6,7 milhões de euros mas, como já se afirmou as despesas com combustíveis representaram a grande parte desse aumento com 4,2 milhões de euros e as despesas com pessoal contribuíram com 2 milhões de euros. As restantes despesas manutenção, seguros, portagens, comissões e gastos gerais indirectos tiveram assim um crescimento sem significado, reflectindo a preocupação sempre presente de prosseguir nas empresas um política de firme contenção de custos.

Nos quadros seguintes apresentamos o número médio de efectivos e de viaturas afectos ao transporte rodoviário de passageiros:

Quadro de Efectivos	2006	2005	Var. %
Rodoviária de Lisboa	773	780	-0,90%
Barraqueiro Transportes	954	969	-1,55%
Rodoviária do Alentejo SA	431	437	-1,37%
Algarve ( Eva Transportes SA + Frota Azul Algarve Lda + Translagos - Transportes Públicos Lda )	548	537	2,05%
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários SA ; Henrique Leonardo Mota Lda	118	124	-4,84%
Rodoviária do Tejo SA	604	621	-2,74%
<b>Total</b>	<b>3.428</b>	<b>3.468</b>	<b>-1,15%</b>

Parque de Viaturas	2006	2005	Var. %
Rodoviária de Lisboa	374	378	-1,06%
Barraqueiro Transportes	612	626	-2,24%
Rodoviária do Alentejo SA	297	290	2,41%
Algarve ( Eva Transportes SA + Frota Azul Algarve Lda + Translagos - Transportes Públicos Lda )	327	312	4,81%
Joaquim Jerónimo - Transportes Rodoviários SA ; Henrique Leonardo Mota Lda	91	95	-4,21%
Rodoviária do Tejo SA	402	390	3,08%
<b>Total</b>	<b>2.103</b>	<b>2.091</b>	<b>0,57%</b>

## 2.2. Transporte Ferroviário de Passageiros

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

Na sequência da renegociação do contrato, e conforme previsto no mesmo, teve lugar em 2006 a contratação de uma operação de "Sale and Lease-Back" operacional. Esta operação consistiu na venda da totalidade do material circulante, com a consequente saída dos activos do balanço da Fertagus. Simultaneamente à alienação, cujo encaixe foi utilizado na liquidação da totalidade do financiamento contraído no Sindicato Bancário, efectuou-se um contrato de aluguer operacional através do qual a concessionária paga ao Estado uma renda mensal pela utilização do referido material circulante.

Com esta operação deu-se assim plena concretização a um dos principais vectores que estiveram subjacentes à renegociação do contrato de concessão.

Entre os aspectos salientes do último exercício deve destacar-se a implementação do Sistema Integrado de Gestão, Qualidade e Segurança, certificado pela APCER em Dezembro.

Cumpriu-se desta forma um dos objectivos estratégicos da empresa, num processo que obrigou a uma participação e empenhamento de toda a estrutura funcional da empresa.

A nível comercial prosseguiu o significativo crescimento de passageiros e receitas de bilheteira.

O volume de passageiros transportados aumentou cerca de 4%, atingindo 21,4 milhões de passageiros. Refira-se que 82% do total são clientes regulares que adquirem passes e assinaturas mensais, enquanto apenas 18% podem ser considerados passageiros ocasionais.

Em resultado do forte aumento da procura, que continua sendo um exemplo isolado na Área Metropolitana de Lisboa, e do aumento das tarifas, as receitas de bilheteira do modo ferroviário registaram um forte impulso em 2006 determinado um acréscimo de 13% na facturação.

No transporte rodoviário complementar, a Sulfertagus, verificou-se um aumento das receitas de 11%. Apesar de se tratar de um serviço deficitário, cujos prejuízos são exclusivamente suportados pela concessionária, deve sublinhar-se a importância fundamental deste serviço e a sua forte componente social. Com efeito mais de um terço dos passageiros do comboio utiliza a Sulfertagus para aceder às estações. Insensível ao alcance social do serviço o Governo anterior recusou participar no respectivo prejuízo de exploração recaído, como se disse esse ónus na concessionária.

A exploração de espaços comerciais nas estações sob gestão da Fertagus, registou em 2006 uma evolução positiva com o número médio de lojas abertas a aumentar 8% comparativamente com o ano anterior. Nas estações de Coima e Corroios a taxa de ocupação aproximou-se mesmo de 100%.

Mais expressivo ainda foi o aumento, que se situou em cerca de 22%, relativo às receitas resultantes do arrendamento das lojas.

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

A Fertagus continua entretanto a exibir índices invejáveis de regularidade e pontualidade. O primeiro atingiu em todos os meses do ano valores acima de 99,89%. Os índices de pontualidade aos 5 e 10 minutos alcançaram valores superiores a 98% enquanto no índice de pontualidade aos 3 minutos se conseguiu um valor médio de 93%.

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 186 trabalhadores, maioritariamente jovens. A idade média dos colaboradores ao serviço foi de apenas 34 anos.

Refira-se finalmente que como tem sido norma foi realizado um novo Inquérito de Imagem e Qualidade para avaliar o grau de satisfação dos clientes com a qualidade do serviço.

Foram realizados 2.017 inquéritos, em todas as estações da margem sul.

Como conclusões mais interessantes do estudo salientem-se as seguintes:

- Em termos de perfil sócio demográfico o cliente Fertagus é maioritariamente jovem e do sexo feminino, pertence à classe média, tem escolaridade média / média alta, e é estudante ou quadro médio / superior. A maioria dos clientes reside na margem sul do Tejo e 86% têm viatura própria.
- No que respeita ao perfil de mobilidade manteve-se um padrão idêntico ao de anteriores inquéritos, ou seja utilização intensiva nos dias úteis, deslocação massiva de sul para norte na ponta da manhã, sendo Entrecampos a principal estação de destino. Do inquérito resulta que no passado, antes da entrada em funcionamento do serviço 27% dos clientes utilizava a viatura particular e 29% o barco.
- O índice global de satisfação apurado foi idêntico ao do de 2005 situando-se em 4,3 numa escala de 1 a 5. Este índice avalia um conjunto muito diversificado de atributos (segurança, conforto, pontualidade, rapidez, limpeza, etc) e o resultado alcançado testemunha de forma clara e inequívoca o alto apreço que os passageiros da Fertagus dedicam à qualidade do serviço prestado.

### 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 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 corresponderia ao primeiro ano completo de exploração do serviço da totalidade da rede do MST, de acordo com os prazos 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 infraestruturas, de entre os quais se destaca, a indisponibilização 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, já que a denominada "Comissão de Acompanhamento para estudo e preparação das condições da parceria público-privada respeitante ao Sistema de Metro Ligeiro de Superfície do Sul do Tejo", constituída em Dezembro de 2004 foi alterada. A primeira reunião de negociação teve lugar em Março de 2006.

As negociações com a Comissão de Acompanhamento decorreram ao longo de 2006 sendo que á data de fecho do presente relatório ainda não tinha sido possível acordar numa versão final do texto do acordo a estabelecer com o Estado, embora se aguarde para breve o encerramento do processo, na medida em que as partes já se puseram de acordo em relação a todas as matérias sensíveis e relevantes.

Em 2006 deu-se início aos processos de recrutamento e formação e foram-se intensificando as actividades de pré-exploração, com vista ao arranque parcial da operação em 2007.

Ao mesmo tempo intensificou-se o ritmo dos trabalhos no troço 3, e também no troço 2, a partir da entrega dos terrenos em Agosto.

Ao longo do ano realizaram-se as actividades de manutenção necessárias para garantir a operacionalidade das infraestruturas já concluídas e do material circulante.

O investimento total ascendia no termo do exercício a 301,9 milhões de euros, um acréscimo de 11% relativamente ao ano anterior.

### 2.4. Transporte Fraccionado de Mercadorias e Distribuição Porta a Porta

Tal como referido no ano transacto, o segmento no qual a Transporta desenvolve a sua actividade, transporte fraccionado de mercadorias e distribuição porta-a-porta, continuou a estar sujeito a uma forte pressão concorrencial e a sofrer os efeitos do aumento do preço dos combustíveis, factor com elevado peso na estrutura de custos de produção.

No que se refere ao contexto concorrencial, tem aumentado o número de empresas que desenvolvem a sua actividade, com particular incidência nas regiões da Grande Lisboa e Grande Porto, num ambiente de uma certa informalidade e que, ano após ano, exercem forte concorrência às empresas que operam num contexto de escrupuloso cumprimento da lei e obrigações fiscais.

Essa concorrência tem conduzido a uma prática generalizada de preços artificiais que conduz o sector a uma situação preocupante e que, na Transporta, tem tido reflexo quer pela dificuldade em conquistar novos clientes quer pela descida dos preços de venda com a consequente redução das margens de negócio.

Condicionada por esta realidade, a actividade da Transporta registou a seguinte evolução no ano 2006:

- O nº de remessas movimentadas manteve-se praticamente inalterado face ao ano anterior, ou seja, aproximadamente 1,375 milhões de remessas;
- O peso transportado ( 119 mil toneladas ) assistiu a um acréscimo de 1,4% face ao ano 2005;

- A facturação bruta atingiu um montante de 23 milhões de euros (descontada a subcontratação a facturação líquida foi de 13,8 milhões de euros), valor este que é praticamente idêntico ao do ano anterior e que confirma assim a forte pressão sobre os preços médios dos serviços prestados.

No que se refere aos custos da operação, salienta-se o acréscimo de 4% no custo do transporte subcontratado a terceiros. Esta evolução é confirmada pela redução de 3% no número de Kms percorridos pela frota própria, não obstante o número de remessas se ter mantido inalterado, e traduz o reforço do uso de frota subcontratada de forma a tornar a estrutura de custos mais flexível.

Quanto aos combustíveis o nível de agravamento situou-se ao mesmo nível do verificado no ano anterior.

Face ao contexto operacional (agravamento do preço dos combustíveis e impossibilidade comercial de repercutir nos preços de venda a inflação dos custos de produção), a Transporta prosseguiu a racionalização da estrutura produtiva iniciada em anos anteriores.

Assim, o quadro de pessoal sofreu uma redução de 72 colaboradores (-14,5%) determinando um número de 425 empregados no final do ano 2006 (refira-se que 3 anos antes, início de 2004, a empresa tinha 627 colaboradores). A redução de 72 colaboradores no ano 2006 possibilitou um decréscimo de 750 mil euros (-9%) nos custos com o pessoal, os quais representaram 56,6% da facturação líquida (menos 4% do que no ano anterior).

No ano 2007, através da redefinição e optimização de métodos e processos, continuarão os esforços de reestruturação da estrutura produtiva de forma a adaptá-la ao actual contexto comercial do mercado.

### 2.5. Transportes Especiais de Mercadorias

Durante o presente exercício destaca-se o aumento significativo da presença da Atlantic Cargo no mercado de transporte de matérias perigosas, tornando-a o maior transportador a operar na base da CLC em Aveiras de Cima, e o início de operações logísticas de carga paletizada no seu armazém de Samora Correia.

Na sequência dos contratos assinados no início de 2006 com importantes clientes da área de combustíveis, a Atlantic Cargo registou um acréscimo da produção de kms percorridos de 13,4% tendo reforçado os seus meios operacionais com mais 10 viaturas<sup>1</sup> e 22 motoristas.

Dada a forte ocupação da frota própria, houve necessidade de se proceder à subcontratação de outros transportadores para realizar parte dos serviços que foram atribuídos.

Em linha com o crescimento da actividade, a facturação líquida registou um acréscimo de 20% evoluindo de 8,3 milhões de euros no ano 2005 para 10 milhões no ano seguinte (após deduzir 2,6 milhões de euros de subcontratos).

Quanto ao gasóleo, que representa mais de 34% da grelha de custos, o seu preço de venda a público aumentou cerca de 11%, em 2006, não tendo sido possível repercuti-lo nas tabelas de preços em vigor. De facto, o aumento médio anual dos preços, por via da sua revisão, foi de, apenas, 0,8%, enquanto que o impacto da subida do preço do gasóleo, nos custos totais, se cifrou acima dos 3,5%.

### 2.6. Transporte de Automóveis e Transporte Internacional de Mercadorias

A actividade de transportes tem continuado a sentir os efeitos negativos dos aumentos, acima da inflação, dos principais factores de produção. O comportamento do mercado, face ao agravamento dos custos de produção, não tem sido homogéneo. Se em alguns segmentos de negócio tem sido possível fazer repercutir parte do agravamento de custos, o mesmo não se pode afirmar quanto aos contratos internacionais de âmbito plurianual que só permitem revisão de preços nas datas de renovação dos acordos.

<sup>1</sup> Aquisição de 2 veículos rígidos para o transporte de gás a granel, 7 semi-reboques, de baixa tara, para o transporte de gás embalado e 1 cisterna para o transporte de combustíveis líquidos, representando um investimento global, efectuado através do recurso a contratos de rent-a-cargo, de cerca de 425 mil euros.



No sector Automóvel em particular, a produção europeia de automóveis apresentou um decréscimo de 2,1%, confirmando a política de anos anteriores, dos construtores de automóveis de adequar a oferta à procura e manter um baixo nível de stocks em consequência da evolução negativa da economia mundial. O mercado europeu de vendas manteve-se constante enquanto no mercado português as vendas registaram um decréscimo de 5,4% em consequência da situação económica negativa que se tem verificado no país.

Quanto à actividade de Carga Geral, esta beneficiou da ligeira redução da oferta registada no mercado de transportes em consequência do encerramento e, noutros casos, da suspensão da actividade de algumas transportadoras que não conseguiram sobreviver aos aumentos significativos dos principais factores de produção. Nesta conjuntura, foi possível obter uma reacção favorável do mercado ao aumento de preços.

No que se refere especificamente à Rodocargo, a produção em 2006, medida pela quantidade de kms percorridos pela frota, manteve praticamente o valor registado no ano anterior.

O valor bruto da facturação no ano 2006 foi de aproximadamente 36 milhões de euros, repartido pelas seguintes áreas de negócio:

- Transporte de Automóveis 73,5%
- Carga Geral 23,5%
- Preparação e Logística de Viaturas Novas 3,0%

Descontando os subcontratos, o valor líquido das vendas atingiu o montante de 33,2 milhões de euros, um acréscimo de 1,1 milhões de euros face ao ano anterior.

Este acréscimo resultou de uma melhoria do indicador proveito/km, o qual verificou uma variação positiva de 5,6% face ao ano anterior, em resultado de uma melhor gestão do tráfego (optimização da frota em termos de cargas e rotas) e da renegociação dos preços dos serviços prestados a alguns clientes, e ainda de uma profunda reestruturação na área da carga que passou pela reorganização da carteira de clientes e da frota.

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

- Transporte de Automóveis - aumento de 4,1% da facturação com acréscimo de 6,1% no proveito/km.
- Carga Geral - crescimento de 3,9% nos proveitos líquidos, com o mesmo nível de produção do ano anterior, e uma melhoria do proveito/km de 9,6%.

Quanto aos combustíveis, no ano 2006 verificou-se um agravamento da respectiva factura em cerca de 625 mil euros (+5,3% do que no ano anterior).

Prosseguiu-se a política de racionalização dos meios afectos à produção (renovação de frota e moderação salarial) a qual possibilitou uma redução dos outros custos de exploração (exceptuando combustíveis) de aproximadamente 4%.

Face à evolução global dos principais indicadores acima referidos, a margem operacional (EBITDA antes de rendas de instalações e de equipamentos) registou um valor de 4,4 milhões de euros em 2006, que compara com o valor de 3 milhões de euros alcançado no ano anterior.

Para 2007, e face à instabilidade do mercado, a empresa manterá o rumo que tem vindo a ser seguido, que se consubstancia nos seguintes parâmetros:

- manter a política de repercussão nas tarifas dos aumentos dos custos de produção;
- racionalização e controlo dos custos através de uma melhor optimização dos recursos e meios disponíveis;
- procura de novas linhas de tráfego mais rentáveis e de ligação às actuais rotas.

### 3. MEIOS HUMANOS E TÉCNICOS

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

Descrição	Transporte Rodoviário Passageiros	Transporte Ferroviário Passageiros	Transporte Rodoviário Mercadorias	Outras	Total
Efectivos	3.445	186	1.038	73	4.742
Viaturas	2.103	18 (*)	551	0	2.672

\* Comboios - UQE's

Como em anos anteriores prosseguiu nas empresas do Grupo Barraqueiro o esforço de redução de efectivos.

A redução mais significativa ocorreu na Transporta em que foi possível baixar drasticamente o número de colaboradores. Com efeito nesta sociedade o efectivo médio reduziu-se em 72 unidades entre o primeiro e o último dia do exercício. Mas também nas sociedades de transporte de passageiros se assistiu a uma redução do total de colaboradores, conforme se evidencia em quadro próprio já apresentado.

A redução nestas empresas de 40 efectivos reflecte uma grande preocupação de contenção da massa salarial, já que a admissão de mais 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. Por outro lado deve salientar-se que esta redução do número de colaboradores se processa enquanto aumenta o nível de actividade.

Assim, a produtividade por efectivo e por viatura aumentou 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 pelo 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 2006 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 2006.

No ano 2006 o perímetro de consolidação integral passou a incluir a Fertagus, sociedade cujo capital social é detido em 100% pelo Grupo Barraqueiro.

### 4.1. Resultados da Actividade

No exercício de 2006 o Grupo Barraqueiro obteve um Resultado Líquido Consolidado de 7,9 milhões de euros, registando assim um acréscimo de aproximadamente 80% face ao valor de 4,4 milhões alcançado no ano anterior.

A actividade continuou a ser fortemente penalizada pelo agravamento dos preços dos combustíveis, cujo impacto negativo nas contas consolidadas foi de aproximadamente 5,5 milhões de euros. Não obstante tal "prejuízo", em parte atenuado pelo aumento intercalar em Julho das tarifas do serviço público, é evidente a melhoria da performance económica do grupo, destacando-se em particular o incremento nas várias áreas de negócio do serviço comercial da área de passageiros.

Com efeito, no ano 2006, o serviço comercial, segmento que não observa o mecanismo automático das revisões tarifárias, cresceu cerca de 10% em termos de facturação líquida, ou seja, um aumento de 7 milhões de euros face ao ano anterior.

De salientar igualmente na área de transporte de passageiros, o desempenho económico bastante positivo da Fertagus.

Como é sabido o contrato de concessão prevê um montante certo de compensações a receber, semestralmente, até 2010 pela prestação da componente de serviço público.

Essa boa performance veio inclusive beneficiar o Estado na medida em que possibilitou a redução das indemnizações que estavam previstas no contrato de concessão. Com efeito, no exercício em análise a Fertagus registou nas suas contas um encargo de aproximadamente 3,5 milhões de euros, cujo montante será devolvido ao Estado a título de repartição do excedente de tráfego face ao nível de actividade constante do contrato de concessão.

Quanto às três empresas da área de carga/mercadorias, cuja facturação líquida representa aproximadamente 22% do respectivo valor consolidado do grupo, verificou-se um crescimento de 2,5 milhões de euros (+4,6% face ao ano 2005). Apesar do agravamento da factura do combustível, a margem bruta operacional registou um acréscimo de um milhão de euros em 2006 em resultado do aumento da facturação e de uma forte contenção e racionalização dos outros custos de exploração.

 Unidade: 10<sup>6</sup> euros

Indicadores Económico e Financeiros Resultados	2004	2005	2006	Var. 2006 / 05	
				Absol	%
<b>1. Volume de Negócios<sup>A</sup></b>	<b>232,6</b>	<b>241,4</b>	<b>290,1</b>	<b>48,7</b>	<b>20,2%</b>
1.1. Transp. Rodoviário Passageiros	170,8	174,6	187,3	12,7	7,3%
1.2. Transp. Ferroviário Passageiros ( Fertagus )	-	-	32,2	32,2	-
1.3. Transporte Carga/Mercadorias	61,9	66,8	70,5	3,8	5,6%
<b>2. Volume de Negócios (Líquido)<sup>B</sup></b>	<b>206,2</b>	<b>213,0</b>	<b>259,7</b>	<b>46,7</b>	<b>21,9%</b>
2.1. Transp. Rodoviário Passageiros	153,9	158,9	170,8	12,0	7,5%
2.2. Transp. Ferroviário Passageiros ( Fertagus )	-	-	32,2	32,2	-
2.3. Transporte Carga/Mercadorias	52,4	54,1	56,6	2,5	4,6%
<b>3. Consumos de Combustível</b>	<b>42,1</b>	<b>49,5</b>	<b>54,9</b>	<b>5,5</b>	<b>11,0%</b>
<b>4. Custos com o Pessoal</b>	<b>97,0</b>	<b>97,1</b>	<b>103,8</b>	<b>6,7</b>	<b>6,9%</b>
4.1. Transp. Rodoviário Passageiros	70,7	71,4	73,4	2,0	2,8%
4.2. Transp. Ferroviário Passageiros ( Fertagus )	-	-	4,9	4,9	-
4.3. Transporte Carga/Mercadorias	21,9	21,8	21,5	-0,2	-1,1%
4.4. Outros	4,4	3,9	3,9	0,0	-0,3%
<b>5. EBITDA consolidado<sup>C</sup></b>	<b>32,2</b>	<b>31,2</b>	<b>49,5</b>	<b>18,3</b>	<b>58,5%</b>
5.1. Consolidado sem Fertagus	32,2	31,2	37,1	5,8	18,6%
5.2. Fertagus	-	-	12,5	12,5	-
<b>6. EBIT consolidado ( Resultado Operacional )</b>	<b>5,4</b>	<b>10,8</b>	<b>29,9</b>	<b>19,1</b>	<b>178,0%</b>
6.1. Consolidado sem Fertagus	5,4	10,8	19,7	9,0	83,6%
6.2. Fertagus	-	-	10,2	10,2	-
<b>7. Resultados Financeiros</b>	<b>-4,1</b>	<b>-7,6</b>	<b>-9,3</b>	<b>-1,7</b>	<b>21,7%</b>
dos quais :					
7.1. Juros ( Consolidado sem Fertagus )	-7,0	-7,3	-7,0	0,2	-3,0%
7.2. Juros ( Fertagus )	-	-	-1,8	-1,8	-
<b>8. EBITDA - Encargos Financeiros Líquidos</b>	<b>28,1</b>	<b>23,6</b>	<b>42,0</b>	<b>18,4</b>	<b>77,8%</b>
<b>9. Resultado Líquido Consolidado</b>	<b>6,7</b>	<b>4,4</b>	<b>7,9</b>	<b>3,5</b>	<b>78,6%</b>
<b>10. Margem EBITDA</b>	5 / 2	<b>15,6%</b>	<b>14,7%</b>	<b>19,1%</b>	<b>4,4%</b>
<b>11. EBITDA / Encargos Financeiros Líquidos</b>	5 / ( 7.1.+7.2. )	<b>4,6</b>	<b>4,3</b>	<b>5,6</b>	<b>30,5%</b>
<b>12. Rentabilidade do Activo ( ROI )</b>	5 / 13	<b>7,6%</b>	<b>6,8%</b>	<b>9,9%</b>	<b>45,0%</b>

Notas Explicativas e Fórmulas de Cálculo :

- A) Vendas de Mercadorias + Prestação de Serviços + Indemnizações de Serviço Público  
 B) Vendas de Mercadorias + Prestação de Serviços + Indemnizações de Serviço Público - Subcontratos de Frota  
 C) Resultado Operacional + ou - Amortizações, Ajustamentos e Provisões do Exercício

No que concerne ao quadro apresentado, o qual sintetiza a evolução bastante favorável da performance económica do grupo no último triénio, temos que:

- Em 2006 o **volume de negócios** consolidado, incluindo as compensações à prestação do serviço público, ascendeu a 290 milhões de euros. Deduzindo a este valor o montante suportado em subcontratação de frota e motoristas, a **facturação líquida** foi de aproximadamente 260 milhões de euros.
- Em termos relativos, e tendo em consideração que o segmento de transporte rodoviário de passageiros representa cerca de 66% da facturação líquida total, importa realçar o respectivo crescimento da facturação em cerca de 7,3%.

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

Indicadores Económicos Combustível		2004	2005	2006
Custo com combustível	10 <sup>6</sup> euros	42,1	49,5	54,9
Varição	%	11,0%	17,5%	11,0%
Varição do PVP médio ( lt ) de combustível	%	11,2%	19,3%	11,2%
Custo com combustível / Facturação Líquida	%	20,4%	23,2%	21,2%

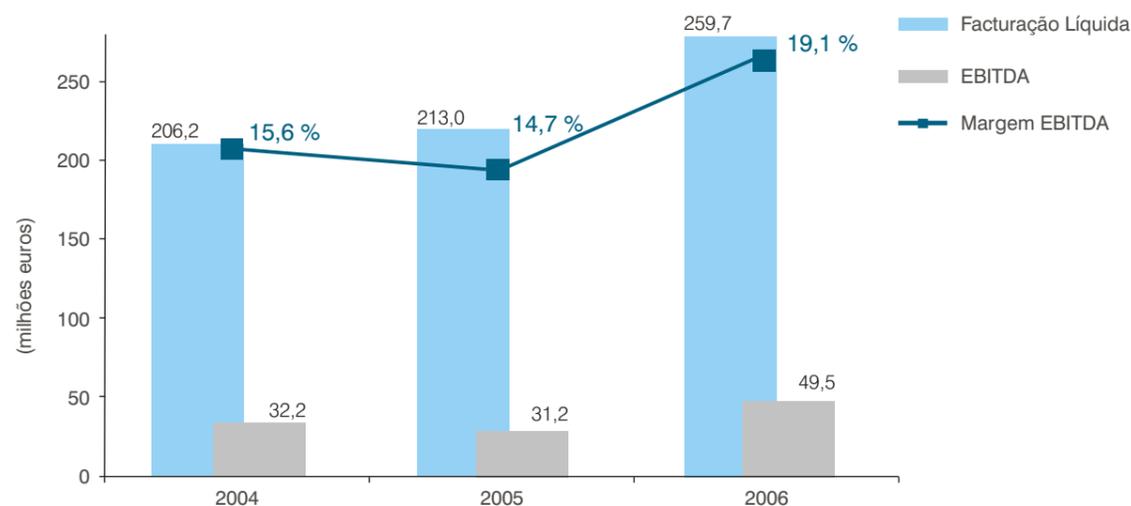
Da análise deste quadro constata-se que o grupo desenvolveu a sua actividade no ano 2006 com custos de combustível superiores em 30,4% aos custos suportados no ano 2004 pois, a um agravamento da “factura” de 2005 na ordem dos 17,5% sucedeu no ano seguinte um acréscimo de 11,0%.

- A boa performance da actividade no exercício corrente é evidenciada pelo elevado nível de cash-flow operacional (EBITDA consolidado) gerado em 2006, ou seja, 49,5 milhões de euros.

Mesmo excluindo o efeito da Fertagus<sup>2</sup> nas contas de 2006 (no ano anterior esta empresa não fazia parte do perímetro de consolidação integral), ainda assim o EBITDA apresentaria um acentuado crescimento face ao ano anterior, ou seja, um aumento de 18,6% (+ 5,8 milhões de euros).

- No ano 2006 a **margem EBITDA** consolidada atingiu cerca de 19,1%. Considerando-se o mesmo perímetro de consolidação a margem EBITDA evoluiu de 14,7% no ano 2005 para 16,3% em 2006.
- Quanto aos **Resultados Financeiros**, excluindo em 2006 o valor referente à Fertagus verificou-se uma melhoria de 0,3 milhões de euros.

Apesar da significativa redução (quase 50%) do endividamento financeiro, o reduzido impacto nos custos financeiros prende-se com o facto de que os montantes que estiveram na origem do desendividamento apenas deram entrada no 2º semestre do ano e, por outro lado, importa igualmente recordar que o valor da Euribor média de 2006 foi superior em cerca de 45% ao valor verificado no ano anterior.



<sup>2</sup> Nas contas consolidadas de anos anteriores foi sendo registado anualmente, como proveito, um valor estimado a título de indemnizações a receber pela Concessionária. Em 2006 efectuou-se nas Contas consolidadas a anulação do excesso face ao valor efectivamente recebido. Deste modo, apesar do EBITDA evidenciado pelas contas individuais da Fertagus ter sido em 2006 superior a 20 M€, o respectivo impacto nas contas consolidadas foi de 12,5 M€.

## 4.2. Situação Patrimonial e Estrutura Financeira

Unidade: 10<sup>3</sup> euros

Indicadores Económico e Financeiros Situação Patrimonial e Estrutura Financeira		2004	2005	2006	Var. 2006 / 05
13. Activo		423,5	457,9	500,5	42,6
14. Capitais Próprios		98,4	99,1	187,6	88,5
15. Provisão Extraordinária ( Saldo Balanço ) <sup>D</sup>		25,5	23,0	23,0	0,0
16. Interesses Minoritários		7,1	32,2	25,5	-6,7
17. Suprimentos dos Sócios		0,2	0,1	22,9	22,8
18. Dívida Financeira Líquida <sup>E</sup>		179,0	160,9	82,1	-78,8
<b>19. DEBT to EBITDA</b>	18 / 5	<b>5,56</b>	<b>5,15</b>	<b>1,66</b>	<b>-3,5</b>
<b>20. Autonomia Financeira</b>	14 / 13	<b>23,2%</b>	<b>21,6%</b>	<b>37,5%</b>	<b>15,8%</b>
<b>21. Autonomia Financeira "Alargada"</b>	[ 14 até 17 ] / 13	<b>31,0%</b>	<b>33,7%</b>	<b>51,7%</b>	<b>18,0%</b>

Notas Explicativas e Fórmulas de Cálculo :

D) 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.

E) 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 uma melhoria bastante significativa da situação patrimonial e da solvabilidade do grupo, pois:

- No final de 2006 a **Dívida Financeira Líquida** situava-se em cerca de 82 milhões de euros, o que representa uma redução de quase 50% face ao valor de aproximadamente 161 milhões de euros do ano anterior.

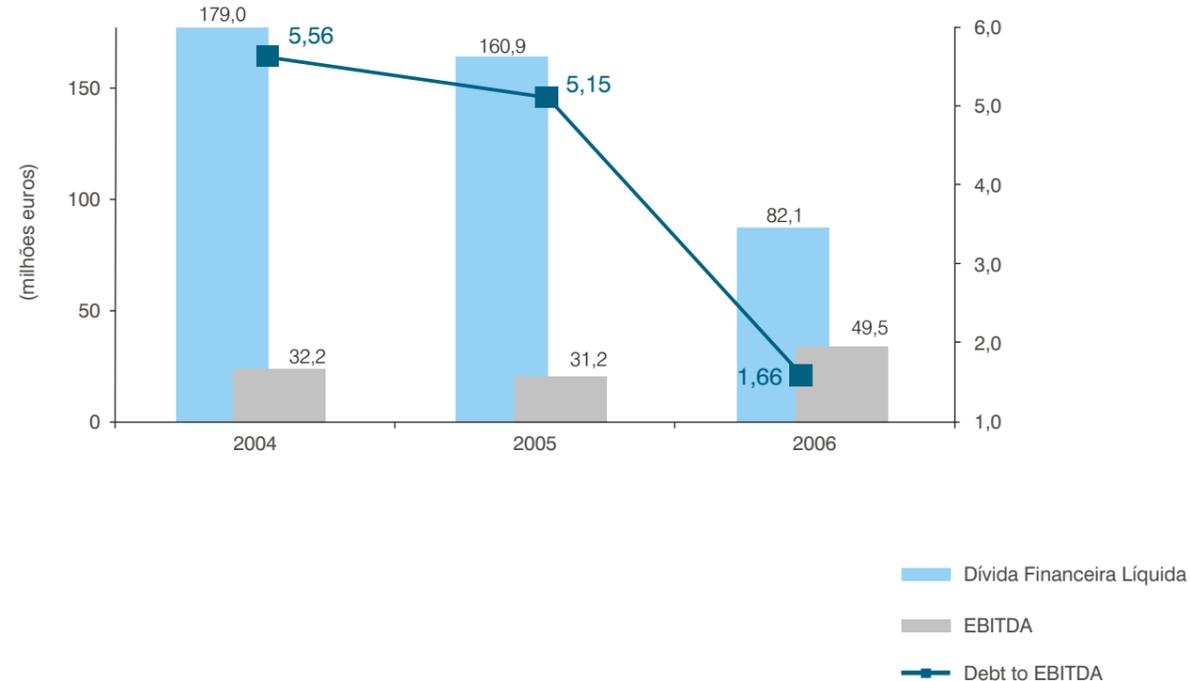
Esta substancial redução do passivo bancário foi determinada i) pela entrada da Arriva Limited no capital da Barraqueiro SGPS que originou um encaixe de 60 milhões de euros e ii) pelo reembolso da Fertagus aos seus accionistas de parte substancial, aproximadamente 20 milhões de euros, dos fundos próprios<sup>3</sup> (suprimentos e prestações de capital) que o Grupo Barraqueiro tinha imobilizado na Fertagus.

- Tendo por base a forte redução da “Dívida Financeira Líquida”, o rácio **Debt to EBITDA** registou um valor de 1,66 no ano 2006, o qual evidencia um baixo risco financeiro, ao nível das melhores empresas portuguesas.
- Os fundos originados pela entrada da Arriva Limited no capital da Barraqueiro SGPS foram investidos no próprio Grupo Barraqueiro e estão reflectidos nos fundos próprios e equiparados, quer através da alienação da totalidade das acções próprias quer pela dotação de suprimentos por parte do accionista maioritário. Actualmente o grupo apresenta uma Autonomia Financeira “alargada” superior a 50%.

<sup>3</sup> Com a renegociação em 2005 do contrato de concessão da Fertagus, foi previsto efectuar uma operação, concretizada em 2006, de Leasing operacional da totalidade do material circulante. O encaixe de tal operação teve como destino o reembolso aos bancos da totalidade da dívida da Fertagus.

Em conclusão, podemos afirmar que:

- O conjunto das actividades desenvolvidas pelo Grupo Barraqueiro libertaram um Cash Flow Operacional (EBTIDA) de quase 50 milhões de euros no ano 2006.
- O reembolso, em Junho de 2006, dos fundos que a Barraqueiro SGPS investiu na Fertagus, bem como a entrada da ARRIVA no capital da Barraqueiro SGPS, determinou uma redução de aproximadamente 50% da dívida financeira consolidada.
- A redução do risco financeiro do grupo, já percepcionada pelo mercado financeiro, tem determinado a revisão em baixa dos spreads associados à dívida bancária do grupo barraqueiro.
- O volume da dívida financeira existente em 2007, substancialmente inferior ao stock médio de dívida do ano 2006, associado à forte redução dos spreads bancários, irá determinar uma significativa melhoria dos resultados financeiros no ano 2007.
- Com a entrada dos fundos acima referidos, a situação patrimonial e financeira do grupo assistiu a 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

É nossa firme convicção que 2007 constituirá um verdadeiro marco para o transporte público de passageiros na Área Metropolitana de Lisboa.

Como referimos noutra parte do presente Relatório, aguarda-se que o Governo decida politicamente sobre as conclusões que lhe foram propostas pelo Grupo de Trabalho constituído para avaliar a situação do financiamento dos títulos sociais na região de Lisboa.

O consenso que se gerou entre operadores públicos e privados e o facto de o relatório apresentado ter merecido o voto favorável da DGTTF e da Direcção Geral do Tesouro, não faz supor outro desfecho que não seja uma decisão política positiva por parte do Governo.

No momento em que se escreve este Relatório sabe-se já que está confirmada a realização de um novo inquérito á mobilidade na área dos passes sociais. Este inquérito que terá lugar em Maio tem por objectivo actualizar os critérios de repartição das receitas entre operadores.

Ora a aplicação dos resultados do novo inquérito obriga naturalmente á aceitação das recomendações da Comissão, pelo menos no que respeita aos critérios acordados para a atribuição de compensações financeiras aos transportadores.

Sem a aceitação dessas recomendações nunca seria aceitável para os operadores privados ver aplicada uma nova distribuição de receitas, certamente muito desfavorável.

Reina neste momento um grande optimismo quanto a uma próxima resolução deste tema, optimismo reforçado pelo facto de estarem agora muito atenuadas as crónicas restrições orçamentais do passado recente.

No que respeita ao Metro Sul do Tejo terá início em 2007 a fase de exploração comercial da concessão.

Numa primeira etapa com data marcada para 30 de Abril será estabelecida a ligação entre Corroios e a Cova da Piedade.

Este arranque da exploração correspondendo embora a um pequeno troço constituirá um marco importante em termos de afirmação do sistema como alternativa de mobilidade ás populações e no acesso a outros meios de transporte que fazem a ligação a Lisboa.

Este aspecto será particularmente relevante a partir da entrada em operação do eixo Corroios-Pragal com o estabelecimento do interface com a travessia ferroviária nesses dois pontos. Nesta data prevê-se que seja possível que a exploração comercial nesta segunda etapa tenha início no final do ano em curso.

No domínio do transporte de mercadorias acreditamos que em 2007 se poderá assistir a uma retoma da actividade e a uma substancial melhoria dos resultados de exploração.

A recuperação de um clima económico mais favorável associada ás medidas de forte redução de custos que têm vindo a ser implementadas nas empresas ajudarão por certo a inverter a tendência dos últimos anos.

Finalmente é importante deixar neste Relatório uma nota de optimismo relativamente á parceria com o grupo Arriva iniciada em 2006.

Espera-se que esta parceria estratégica se traduza já em 2007 em novas oportunidades de crescimento para o Grupo Barraqueiro.