

**RELATÓRIO DE  
SUSTENTABILIDADE  
2014**

**Anexo:**  
Tabela GRI “Global Reporting Initiative”

# RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2014

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>Enquadramento .....</b>	<b>4</b>
1.1	Nota de Abertura.....	4
1.2	Sobre o reporte de sustentabilidade .....	4
1.3	Principais marcas, produtos e serviços .....	4
1.4	Estratégia de Sustentabilidade .....	5
1.5	Principais acontecimentos em 2014 que afetaram a atividade.....	6
1.5.1	Cumprimento de obrigações decorrentes dos Contratos de Serviço Público.....	6
1.6	Grau de cumprimento das metas fixadas .....	7
1.7	Políticas seguidas.....	8
1.7.1	Qualidade do Serviço.....	8
1.7.2	Relação com os outros operadores.....	8
1.7.3	Captação, motivação, formação e sensibilização dos colaboradores.....	9
1.7.4	Desempenho ambiental.....	9
1.8	Identificação dos principais riscos para a atividade e para o futuro do Grupo.....	9
1.9	Matriz SWOT em matéria de sustentabilidade .....	10
<b>2</b>	<b>Síntese dos princípios inerentes a uma adequada gestão empresarial .....</b>	<b>11</b>
2.1	Responsabilidade Social .....	11
2.1.1	Garantia da promoção de igualdade de oportunidades de respeito pelos direitos humanos e de não discriminação .....	11
2.1.2	Gestão do capital humano .....	11
2.1.3	Práticas ambientalmente corretas.....	11
2.2	Desenvolvimento Sustentável .....	12
2.2.1	Desempenho Económico e Financeiro .....	12
2.2.2	Desempenho ambiental.....	14
2.2.3	Desempenho Social .....	21
2.3	Serviço público e satisfação das necessidades da coletividade .....	22
2.3.1	Serviço Público de Transporte de Passageiros .....	22
2.3.2	Serviço de Turismo .....	22
<b>3</b>	<b>Moldes em que foi salvaguardada a competitividade da Empresa* .....</b>	<b>22</b>
3.1	Fases do ciclo de vida do serviço e o seu impacto na saúde e segurança .....	23
<b>4</b>	<b>Compromissos e envolvimento .....</b>	<b>23</b>

4.1	Adesão a Associações Industriais e Empresariais .....	23
4.2	Apoios a projetos escolares.....	24
4.3	Outros Compromissos.....	25
<b>5</b>	<b>Envolvimento dos <i>Stakeholders</i>.....</b>	<b>25</b>
<b>6</b>	<b>Notas Metodológicas.....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>Planos de Ação para o Futuro .....</b>	<b>29</b>

## ÍNDICE DE TABELAS E GRÁFICOS

Tabela 1 - Classificação GRI .....	4
Tabela 2 - Características da Frota do Grupo Transtejo – 2014 .....	5
Tabela 3 - Taxa de Regularidade por ligação – 2014 .....	6
Tabela 4 - Avaliação do Cumprimento das metas fixadas - Status 2014 .....	7
Tabela 5 - Principais Riscos para a atividade do Grupo .....	10
Tabela 6 - Análise SWOT em matéria de Sustentabilidade - Envolveinte Interna.....	10
Tabela 7 - Análise SWOT em matéria de Sustentabilidade - Envolveinte Interna.....	11
Tabela 8 - Valor económico gerado.....	13
Tabela 9 - Esforço financeiro do Estado - 2014 .....	14
Tabela 10 – Consumo de energia por fonte (GJ) – 2014vs 2013 .....	15
Tabela 11 – Indicadores de eficiência energética da frota de navios – 2014 vs 2013 .....	16
Tabela 12 - Emissões específicas do Transporte de Passageiros – 2014 vs 2013 .....	17
Tabela 13 – Resíduos Industriais Valorizados.....	18
Tabela 14 – Resíduos Industriais Eliminados.....	19
Tabela 15 - Apoio financeiro prestado - 2014 .....	24
Tabela 16 - Protocolos celebrados pelo Grupo em 2014.....	25
Tabela 17 - Questões Chave e formas de envolvimento com as partes interessadas.....	27
Tabela 18 - Fatores de conversão - consumo de energia direta.....	28
Tabela 19 - Fatores de conversão utilizados para consumos de energia indireta.....	28
Tabela 20 – Fatores de conversão por âmbitos de Emissão de GEE.....	28
Tabela 21 – Objetivos 2015 .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gráfico 1 - Desafios para a atividade do Grupo em matéria de Sustentabilidade.....	8
Gráfico 2 – Evolução do consumo de energia direta (por fonte) 2014 vs. 2013 .....	12
Gráfico 3 - Variação do Consumo de Energia no Grupo (GJ) 2014vs 2013 .....	15
Gráfico 4 – Emissões Diretas de Gases com Efeito Estufa (Ton CO <sub>2eq</sub> ) – 2014 vs 2013 .....	16
Gráfico 5 - Emissões Indiretas de Gases com Efeito Estufa (Ton CO <sub>2eq</sub> ) - 2014 vs 2013 .....	16
Gráfico 6 - Consumo de Água nas Instalações do Grupo (m <sup>3</sup> ) – 2014 vs 2013 .....	17
Gráfico 7 - Distribuição dos Gastos Ambientais – 2014.....	19
Gráfico 8 – Distribuição dos Investimentos Ambientais -2013/2014.....	20
Gráfico 9 - Distribuição de Grupos Organizados por ligação – 2014.....	25
Gráfico 10 - <i>Stakeholders</i> do Grupo Transtejo .....	26
Gráfico 11 - Partes interessadas - Nível de dependência / influência.....	26

# 1 Enquadramento

## 1.1 Nota de Abertura

## 1.2 Sobre o reporte de sustentabilidade

O objetivo deste relatório consiste em divulgar as principais atividades e processos de gestão do Grupo Transtejo desenvolvidos durante o exercício de 2014, garantindo, desta forma, a continuidade da política de sustentabilidade adotada pelas empresas do Grupo.

A elaboração do presente documento foi realizada, à semelhança dos relatórios anteriores, de acordo com as diretrizes definidas pela *Global Reporting Initiative* (GRI) na versão G.3.1.

Níveis de aplicação pela GRI		C	C+	B	B+	A	A+
Obrigatório	Autodeclaração						
Opcional	Verificação por terceira parte						
	Verificação GRI						

Tabela 1 - Classificação GRI

## 1.3 Principais marcas, produtos e serviços

O Grupo Transtejo centra a sua atividade no Sistema da Mobilidade Urbana de transportes. No âmbito da prestação do **Serviço Público de Transporte Fluvial**, opera em 5 linhas, servindo 9 terminais e estações (6 na margem sul e 3 na margem norte do rio Tejo).

**Montijo (Seixalinho) - T. Paço**

**Seixal - C. Sodré**

**Barreiro – T. Paço**

**Cacilhas- C. Sodré**

**Trafaria- P. Brandão – Belém**

Como **atividades acessórias**, suscetíveis de gerar valor para os seus clientes e de potenciar receitas adicionais, o Grupo desenvolve as seguintes áreas de negócio:

- **Realização de Cruzeiros turísticos no rio Tejo;**
- **Aluguer de Navios para diversos eventos (com ou sem catering incluído);**
- **Exploração dos Espaços Comerciais nos Terminais;**
- **Concessão de espaços para publicidade;**
- **Exploração de parques de estacionamento, subordinados ao conceito “park&ride”.**

Para levar a cabo a sua missão o Grupo Transtejo dispunha no final de 2014 de 32 embarcações operacionais com as seguintes características:

A - Tipologia de frota	A.1 - Classe de Navios	A.3.1 - Lotação*	A.3.2 - Lotação "Mau Tempo"	A.3.3 - Lotação de viaturas Média	B - Qt.	Idade média	Bandeira	Activo (% dias)	D - P revenção Ambiental	E - Combustível	F - Média do Consumo de Combustível (KJ/H MPP)
Catamarã TransCat	Classe A - Transcat	500	500	-	19	11%			Bacias de retenção na estação de embarque de combustível	7,46	
Catamarã TransCat	Classe B - Transcat	500	500	-	17	61%				7,95	
Catamarã TransCat	TOTAL Classe TransCat	500	500	-	7	18	36%			7,71	
Catamarã	TOTAL Classe Austal	295	295	-	2	12	52%			5,92	
Catamarã	TOTAL Classe Fantasia	150	88	-	1	15	25%			1,67	
Catamarã Damen	Classe A - Damen	604	604	-	10	73%			Sistema de tratamento de águas sanitárias, bacias de retenção na estação de embarque de combustível	9,27	
Catamarã Damen	Classe B - Damen	604	604	-	11	64%				8,80	
Catamarã Damen	TOTAL Classe Damen	604	604	-	9	11	68%			9,03	
Ferry Monocasco	Classe Ferry monocasco	366	291	20	59	PT	3%			1,46	
Ferry Catamarã	Classe Ferry catamarã	364	364	29	4		50%		Separador de óleo das cavernas, sistema de tratamento de águas sanitárias, bacias de retenção na estação de embarque de combustível	4,51	
Ferry	TOTAL Classe Ferry	365	327	25	4	31	26%			2,98	
Monocasco	Classe Alemã	288	198	-	1	55	57%		Tanque anti-poliuição de separação água-óleo	1,19	
Monocasco	Classe Cacilhense	480	330	-	6	33	56%			1,60	
Monocasco	Classe S. Jorge	1000	683	-	2	22	6%			3,70	
<b>FROTA 2014</b>					32	21					<b>4,22</b>

\* Inclui tripulantes

Não foram incluídos os navios Bica, Marvila, Montes Claros e Trafaria - Praia

Tabela 2 - Características da Frota do Grupo Transtejo – 2014

## 1.4 Estratégia de Sustentabilidade

O Grupo Transtejo continua a incentivar a utilização do transporte público, constituindo mais uma alternativa ao transporte individual e promovendo, de forma integrada, a mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Lisboa.

Durante o exercício de 2014 o Grupo deu continuidade aos princípios definidos na sua estratégia de sustentabilidade e procurou reforçar a sua atuação em conformidade com os seguintes pilares estratégicos:

- Seguir o Rumo da Mobilidade Sustentável;
- Proteger o Rio e o Ambiente;
- Ancorar a comunidade ribeirinha e reavivar a memória do Tejo;
- Motivar e formar os seus trabalhadores;
- Criar valor para o Acionista.

## 1.5 Principais acontecimentos em 2014 que afetaram a atividade

Em 2014, o Grupo Transtejo manteve o foco na prestação do serviço, incorporando a preocupação constante na contenção dos gastos operacionais, procurando implementar medidas de otimização dos recursos, nomeadamente através de alterações do serviço oferecido. Destacam-se as seguintes ocorrências com impacto na atividade:

- Em complemento aos ajustes efetuados à procura, nos períodos de férias, foram alterados os horários das carreiras: Barreiro/Terreiro do Paço e Cacilhas /Cais Sodré em abril de 2014;
- Procedeu-se também nessa data à transferência do serviço ferry da ligação fluvial de Cacilhas -Cais Sodré para a ligação fluvial Trafaria-Belém;
- Criação de um novo tarifário sem contato para os bilhetes (veículo + condutor), com possibilidade de desconto de quantidade.

### 1.5.1 Cumprimento de obrigações decorrentes dos Contratos de Serviço Público

No âmbito dos Contratos de Prestação do Serviço Público de Transporte<sup>1</sup> (CPSPT), foram estabelecidos níveis mínimos de oferta por ligação, com definição do número de viagens a realizar, objetivos contemplados no plano de oferta estabelecido.

A taxa de regularidade, que em 2014 continuou acima dos 99%, em todas as ligações, demonstra que foi cumprido o nível de oferta contratualizado.

Ligações	2014	2013
	Taxa de regularidade (sem supressões por motivos de força maior e ajuste)	Taxa de regularidade (sem supressões por motivos de força maior e ajuste)
Montijo - Lisboa	99,91%	99,87%
Barreiro- Lisboa	99,88%	99,92%
Seixal- Lisboa	99,94%	99,92%
Cacilhas - Lisboa	99,94%	99,67%
Trafaria- P. Brandão - Lisboa	99,90%	99,96%

**Nota:** Taxa de regularidade = quantidade das viagens realizadas/quantidade das viagens previstas (corrigidas das viagens suprimidas por motivo de força maior e ajuste)

**Tabela 3 - Taxa de Regularidade por ligação – 2014**

<sup>1</sup> Celebrados em Setembro de 2012 entre o Estado e as sociedades Transtejo e Soflusa, para o triénio 2012 -2014

## 1.6 Grau de cumprimento das metas fixadas





















PRINCÍPIO	OBJETIVOS (em curso)	status 2014	PRINCIPAIS INICIATIVAS
SEGUIR O RUMO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL	Transferência do serviço Ferrys para a carreira de Trafaria - Belém com benefícios económicos, ambientais e de ordenamento do território.	Concretizado 	Divulgação, distribuição de vouchers, e criação de títulos pré-comprados com desconto de quantidade, para facilitar os clientes habituais, nomeadamente ,clientes utilizadore de veículos não autorizados a circular nas pontes.
	Melhoria do serviço de transporte de bicicletas	Concretizado 	A transferência do ferry possibilitou a união das vias cicláveis entre Lisboa e a Costa da Caparica; Em maio houve um aumento da lotação de bicicletas a bordo das restantes carreiras;
	Divulgar Carta do cliente	Concretizado parcialmente 	Realizada e Aprovada, por divulgar.
	Relançar o projeto de construção de 4 navios (Cacilheiros)	Não concretizado 	A Tutela face às reformas em curso, no Setor, continuou a não considerar oportuno.
	Alargar sistema de vídeo vigilância a toda a frota do Grupo e fazer actualizações aos sistemas existentes.	Concretizado parcialmente 	Face aos constrangimentos financeiros, não foi possível avançar com o projecto.
PROTEGER O RIO E O AMBIENTE	Desmaterializar processos administrativos	Concretizado parcialmente 	Implementação de processos desmaterializados, em curso.
	Promover ações de formação em eco-driving para maior número de Mestres	Concretizado parcialmente 	Teve início no final de 2014 uma acção de formação em condução ecológica para as tripulações do Grupo, que abrangeu 15 tripulantes num total de 27 horas de formação. Mantém-se como objetivo para 2015.
	Consolidar o Sistema de Gestão Ambiental, dando continuidade à Política Ambiental do Grupo, monitorizando e auditando os Procedimentos Operacionais	Concretizado 	Objectivo a retirar da estratégia de sustentabilidade, por ser uma prática incorporada no Grupo Transtejo.
ANCORAR A COMUNIDADE RIBEIRINHA E REAVIVAR A MEMÓRIA DO TEJO	Definir a política de concessão de apoios e patrocínios	Concretizado 	Política de apoios e patrocínios aprovada
	Promover a arte de marinheiro (no contexto dos trabalhadores do Grupo)	Não concretizado 	Mantém-se como objectivo a concretizar em 2015
	Desenvolver merchandising de livros, postais e artigos náuticos relacionados com a atividade do Grupo	Concretizado parcialmente 	Por falta de verba não foi possível desenvolver em 2014 este projecto, nomeadamente, a aquisição de expositores de venda de artigos náuticos. Em 2015 não se espera desenvolvimentos nesta área pelos mesmos motivos, pelo que não será considerado no plano de ação.
MOTIVAR E FORMAR OS COLABORADORES	Aumentar o número de trabalhadores com formação em combate a incêndios	Concretizado parcialmente 	Em curso a elaboração do programa de formação para esta acção em 2015.
	Elaborar e distribuir o Manual de Acolhimento	Concretizado 	Concretização do documento em formato digital disponibilizado na Intranet.
	Prestar apoio social a trabalhadores economicamente desfavorecidos	Concretizado 	A Empresa prestou apoio, monetário, através de adiantamentos, sobre remunerações vincendas, a alguns trabalhadores que atravessavam situações críticas, ao nível económico.
	Promover a melhoria das condições de ergonomia e ambiente no local de trabalho	Concretizado 	Objectivo a retirar da estratégia de sustentabilidade, por ser uma prática incorporada no Grupo Transtejo.
	Atualizar o Código de Ética, introduzindo-lhe normas de conduta, contribuindo assim para melhorar e reforçar a sua importância no contexto da organização	Não concretizado 	Não houve desenvolvimentos nesta área.
	Introduzir a componente "objetivos" no sistema de avaliação de desempenho (SAD)	Não concretizado 	Apesar de existir a componente objetivos, ainda não foi dinamizada.
	Implementar processos de gestão conjunta das tripulações	Não concretizado 	Não foi possível avançar neste ponto, por estar condicionado ao processo de fusão.
CRIAR VALOR PARA O AÇIONISTA E RESTANTES STAKEHOLDERS	Aplicar medidas de contenção dos Gastos Operacionais (Redução de 15% face a 2010)	Concretizado 	Redução alcançada de 15 %. Ver Relatório de Governo Societário, Tabela 44.
	Reforçar as atividades de Auditoria Interna	Não Concretizado 	Por decisão do Conselho de Administração a atividade de Auditoria interna esteve suspensa durante 2014.

Tabela 4 - Avaliação do Cumprimento das metas fixadas - Status 2014

## 1.7 Políticas seguidas

Continua a constituir um desafio atual para o Grupo, salvaguardar a persecução dos objetivos em matéria de sustentabilidade, enquadrados na matriz de prioridades identificada em 2008:



Gráfico 1 - Desafios para a atividade do Grupo em matéria de Sustentabilidade

Garantir o foco nos objetivos de sustentabilidade, continuou a exigir um esforço adicional, da Organização, dado que esta teve que dar cumprimento às medidas de contenção de gastos operacionais, em conformidade com as orientações do Acionista, tendo em vista a conter o esforço financeiro do Estado.

### 1.7.1 Qualidade do Serviço

A qualidade do serviço prestado continua a constituir um desafio permanente na atividade do Grupo Transtejo. O transporte fluvial procura ser dinamizador de uma política de transportes sustentável na área Metropolitana de Lisboa, mantendo presente as necessidades dos clientes em termos de mobilidade.

### 1.7.2 Relação com os outros operadores

Tal como em anos anteriores, realizaram-se em 2014 diversas ações com vista à promoção da mobilidade dos clientes, sendo de evidenciar a preocupação com a garantia dos rebatimentos entre modos de transporte, sempre que ocorrem alterações horárias, implicando os necessários ajustamentos.

O transbordo dos passageiros entre os diferentes modos de transportes continua a ser uma das prioridades do Grupo Transtejo. Este procedimento exige articulação e compatibilidade entre todos os operadores e potencia a sustentabilidade da rede da área metropolitana. Com efeito, as alterações horárias só são efetuadas depois de garantido o necessário consenso entre todos os operadores envolvidos.

### 1.7.3 Captação, motivação, formação e sensibilização dos colaboradores

Conforme determinado pela Lei do OE 20131, mantém-se a impossibilidade de efetuar novas admissões de trabalhadores. No entanto, o desenvolvimento do capital humano continua a ser uma das prioridades de atuação. Formar, motivar e sensibilizar todos os que fazem parte da Organização, é visto como instrumento crítico para garantir a sustentabilidade.

### 1.7.4 Desempenho ambiental

#### Política de Ambiente do Grupo Transtejo

*Reconhecendo que o Setor dos Transportes contribui de forma significativa para a emissão de Gases com Efeito de Estufa e considerando a importância crescente dos Transportes Públicos em geral e do Transporte Fluvial em particular, na articulação de um Sistema de Mobilidade Sustentável e de Excelência na área Metropolitana de Lisboa, mas reconhecendo que as atividades inerentes à atividade de Transporte Fluvial podem ter impactos ambientais menos positivos, o Grupo Transtejo compromete-se a adotar os seguintes princípios de ação:*

- Promover a melhoria contínua do desempenho ambiental das suas atividades, produtos ou serviços, visando sempre a prevenção da poluição e a utilização sustentável dos recursos ambientais.*
- Prevenir, controlar e gerir os riscos ambientais associados à atividade de transporte fluvial, consolidando critérios de avaliação ambiental e auditando o seu desempenho.*
- Cumprir os requisitos legais aplicáveis e outros requisitos subscritos relativos aos seus aspetos e impactos ambientais significativos.*
- Considerar as boas práticas ambientais nas atividades de gestão do Grupo, incluindo na política de compras e outras, envolvendo trabalhadores, clientes e fornecedores.*
- Desenvolver a eficiência e a eficácia energética, ao nível do desempenho da frota e dos edifícios, com o duplo objetivo de aumentar a competitividade do transporte fluvial face ao transporte individual na emissão de gases com efeito de estufa e da redução da fatura energética.*
- Implementar sistemas de gestão para a redução do consumo de recursos naturais e minimizar a produção de resíduos através de medidas de redução, reutilização, reciclagem e valorização.*
- Inserir a preocupação ambiental e de sustentabilidade nos sistemas de formação, desempenho profissional e de comunicação e marketing.*
- Promover a consciencialização e o envolvimento de todos os colaboradores do Grupo Transtejo e assegurar o compromisso de todas as partes interessadas na melhoria contínua do seu desempenho ambiental.*

*O Presidente do Conselho de Administração,  
7 de janeiro de 2010*

## 1.8 Identificação dos principais riscos para a atividade e para o futuro do Grupo

No desenvolvimento da sua atividade, a Organização está exposta a riscos de âmbito financeiro, regulatório e operacional, incorporados nas preocupações da gestão. Este tema é abordado com maior profundidade no ponto 5.2. do Relatório de Governo Societário.

---

<sup>1</sup> Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro

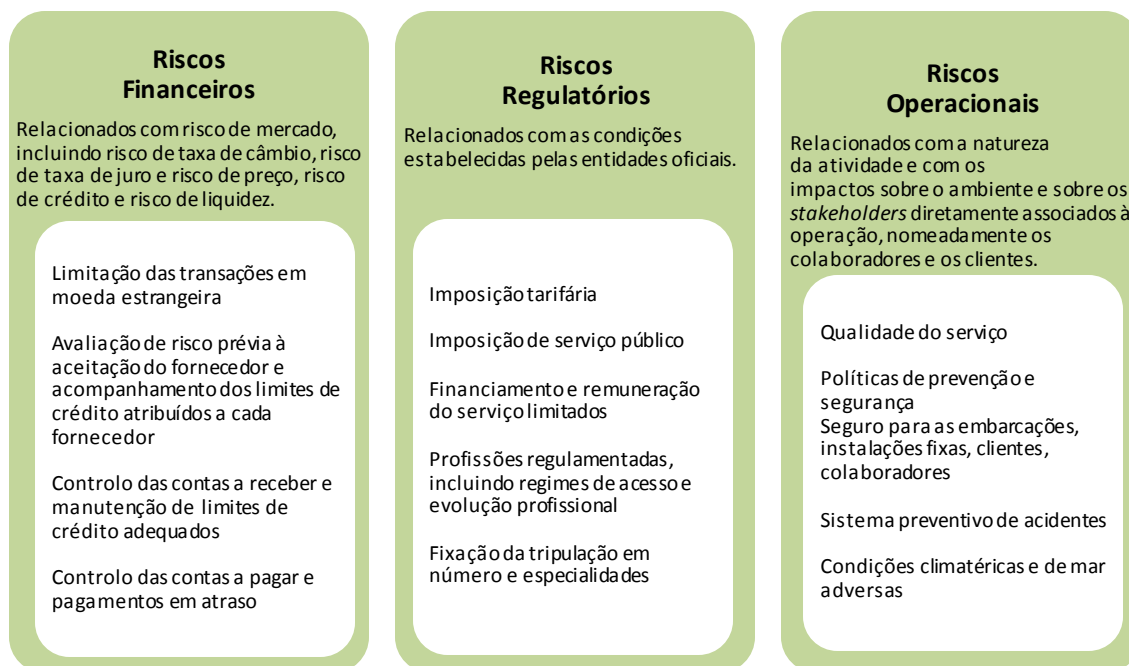


Tabela 5 - Principais Riscos para a atividade do Grupo

## 1.9 Matriz SWOT em matéria de sustentabilidade

ENVOLVENTE INTERNA			
		Pontos fortes	Pontos Fracos
Desempenho económico		- Exclusivo dos serviços de transporte público fluvial no estuário do Rio Tejo; - Inserção nos principais interfaces da mobilidade urbana de Lisboa.	- Baixa rentabilidade do negócio e dificuldade de autofinanciamento; - Modelo de financiamento (dependência do Estado) que limita a capacidade de Investimento; - Transporte com procura pendular e forte concentração nas horas de ponta; - Elevados custos de manutenção da frota e infraestruturas; - Elevada antiguidade da frota; - Ineficiências e constrangimentos gerados pelo atraso no processo de fusão entre as duas sociedades.
Satisfação do cliente		- Transporte seguro, rápido e confortável; - Taxa de regularidade elevada (cumprimento de horários); - Integração com os outros modos de transporte público (bilhética) e intermodalidade; - Facilidades de acesso a clientes com mobilidade reduzida; - Desmaterialização da bilhética e flexibilização dos locais de compra e período de validade dos títulos; - Transporte de bicicletas e outros modos suaves; - Terminais fluviais modernos e implantados em Interfaces servidos por transporte coletivo.	- Impacto dos conflitos laborais na imagem da empresa; - Oferta com pouca atratividade em termos de frequência nos períodos de procura reduzida; - Procura com forte dependência do transporte individual e de serviços de transporte coletivo complementares;
Desempenho social		- Serviço de interesse público de grande relevância social e económica; - Diferenciação do valor dos passes em função dos rendimentos; - Igualdade de oportunidades entre homens e mulheres, na evolução profissional e na atribuição salarial; - Transporte de veículos e outros modos de transporte de baixa cilindrada.	- Cultura organizacional fragmentada por questões laborais; - Constrangimentos causados pela demora do processo de fusão; - Mecanismos de contenção salarial impostos à empresa enquanto entidade do Setor Público.
Desempenho ambiental		- Existência de um Sistema de Gestão Ambiental : principais benefícios alcançados: redução de consumos; gestão de resíduos, sensibilização ambiental, compras ecológicas.	- Dependência de fontes de energias fósseis; - Impacte Ambiental da atividade decorrente da produção de GEE e resíduos perigosos; - Impactes sobre as margens do estuário, associadas a novas tecnologias de propulsão,

Tabela 6 - Análise SWOT em matéria de Sustentabilidade - Envolvente Interna

ENVOLVENTE EXTERNA		
	Oportunidades	Ameaças
Desempenho económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acesso a Garantia do Estado para operações de financiamento bancário;</li> <li>- Potencial de desenvolvimento nas atividades complementares (turismo, aluguer de espaços, aluguer de navios);</li> <li>- Desenvolvimento da imagem Cacilheiro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Condicionais das empresas do sector empresarial do Estado;</li> <li>- Tarifários fixados administrativamente;</li> <li>- Compensação financeira indexada à procura efetiva;</li> <li>- Constrangimentos associados ao reduzido número de prestadores de serviços de manutenção naval;</li> <li>- Volatilidade do preço dos combustíveis;</li> <li>- Condicionais do sector do transporte fluvial (obrigatoriedades legais);</li> <li>- Novas soluções de mobilidade na travessia do Tejo.</li> </ul>
Satisfação do cliente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolvimento do sistema integrado de mobilidade na área metropolitana de Lisboa;</li> <li>- Reforço da atuação no domínio da segurança do transporte;</li> <li>- Oferta de serviços de valor acrescentado para as necessidades dos clientes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativa do transporte individual;</li> <li>- Impacto das condições climáticas adversas na oferta da empresa;</li> <li>- Impacto das condições socioeconómicas na procura (aumento do desemprego, redução das necessidades de mobilidade);</li> <li>- Alterações dos padrões de mobilidade das populações.</li> </ul>
Desempenho social	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desenvolvimento populacional e novas acessibilidades na margem sul;</li> <li>- Valorização dos terminais e aposta de serviços facilitadores da vida quotidiana com maior potencial;</li> <li>- Desenvolvimento e aposta na preservação e dinamização do Rio, através de plataformas de comunicação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desertificação residencial e empresarial das zonas ribeirinhas servidas pelo Grupo;</li> <li>- Obrigatoriedade em manter a oferta em zonas de procura reduzida, com efeitos negativos ao nível da rentabilidade da empresa e respectivas compensações financeiras atribuídas.</li> </ul>
Desempenho ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Surgimento de novas tecnologias menos poluentes;</li> <li>- Renovação da frota com utilização de fontes de energia menos poluentes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risco de aumento da pegada carbónica com a tendência de crescimento do transporte individual motorizado;</li> <li>- Forte pressão das zonas ambientalmente protegidas.</li> </ul>

Tabela 7 - Análise SWOT em matéria de Sustentabilidade - Envolveente Interna

## 2 Síntese dos princípios inerentes a uma adequada gestão empresarial

### 2.1 Responsabilidade Social

#### 2.1.1 Garantia da promoção de igualdade de oportunidades de respeito pelos direitos humanos e de não discriminação

O Grupo incorpora princípios de ética e transparência e de não discriminação, respeitando os direitos humanos e submetendo-se, permanentemente, à ação fiscalizadora de diversas identidades, com funções de inspeção e auditoria.

#### 2.1.2 Gestão do capital humano

O desenvolvimento do capital humano da Organização tem como ferramenta o sistema de avaliação do desempenho, através do qual é possível identificar necessidades de formação e avaliar as competências comportamentais e técnicas.

#### 2.1.3 Práticas ambientalmente corretas

A otimização do consumo de energia e a consequente preocupação com a eficiência energética são uma realidade no Grupo. Em Dezembro de 2014 iniciou-se um novo ciclo de formação em eco-

condução de forma a aumentar a sensibilização dos colaboradores para a adoção de práticas e comportamentos que visem a redução dos consumos da frota de navios e de veículos automóveis. Atendendo a que este ciclo de formação se iniciou no final do ano de 2014, e transitou para 2015, a eficácia desta medida só poderá ser aferida em 2015.

As variações dos consumos de combustível da frota automóvel estão relacionadas com ajustes na distribuição da frota pelas duas empresas.

O aumento do consumo de combustível nos navios da Transtejo deveu-se à alteração do serviço de travessia de veículos, que deixou de ser feito na carreira Cais do Sodré-Cacilhas e passou para a carreira Belém-Trafaria, e com a conseqüente alteração do regime de exploração desta classe de navios, que passou de 5 a 6 horas de serviço diário para 15 a 16 horas de serviço diário

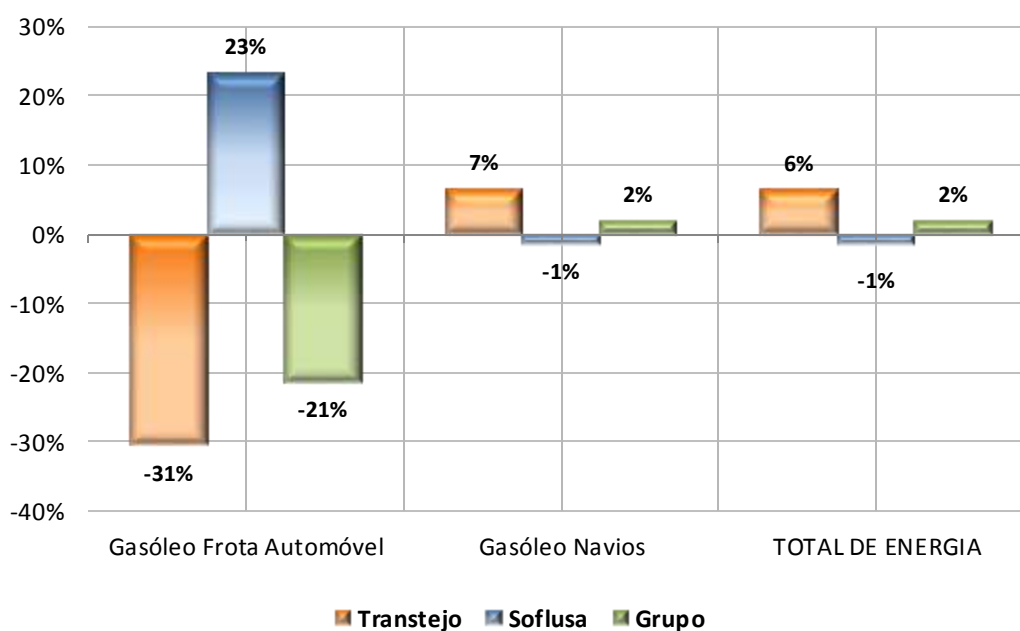


Gráfico 2 – Evolução do consumo de energia direta (por fonte) 2014vs. 2013

## 2.2 Desenvolvimento Sustentável

A atividade desenvolvida pela Organização tem impacto económico, social e ambiental positivo para a sociedade, através da contribuição para a melhoria da mobilidade entre margens, da criação de emprego, da valorização imobiliária das zonas ribeirinhas, do valor dos negócios em volume com diversos fornecedores, do tarifário praticado, acessível e com possibilidade de descontos sociais, e da efetiva contribuição para a redução da pegada ecológica da atividade que desenvolve e dos seus clientes.

### 2.2.1 Desempenho Económico e Financeiro

O ano de 2014 foi o primeiro período de vigência do conjunto de obrigações, decorrentes da reclassificação das Empresas que compõem o Grupo, conforme detalhe no Capítulo 5.1 do Relatório de Gestão e contas Consolidadas de 2014.

Desta reclassificação deriva, nomeadamente a sujeição à disciplina orçamental do Orçamento de Estado e à aplicação da Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso (LCPA)

Tal implicou a necessidade de introduzir na gestão alterações relevantes ao nível dos procedimentos, de modo a monitorizar a execução orçamental das dotações disponíveis no Orçamento de Estado, assim como, observar os requisitos da LCPA, transferindo o foco do controlo para o momento da assunção dos compromissos.

À semelhança do ano 2013, como entidades reclassificadas, em 2014 a Transtejo e a Soflusa prepararam propostas orçamentais para efeitos de inclusão no Orçamento do Estado de 2015.

Destaca-se a recorrente preocupação em assegurar meios financeiros para a cobertura das necessidades de tesouraria corrente, passando pela criteriosa afetação de disponibilidades. De referir que em 2014 foi possível obter novos financiamentos junto da DGTF, na sequência do processo iniciado em 2013. Deste modo, mantém-se como principal característica do atual modelo de financiamento, a centralização de todo o endividamento em financiamentos de Médio e Longo Prazo, sem qualquer recurso à banca comercial.

Este modelo de financiamento tem permitido obter significativas reduções de encargos financeiros, por ter associadas condições de remuneração do capital, de acordo com o custo de financiamento da República, tal como abordado com maior detalhe no capítulo 5.2 do Relatório de Gestão e contas Consolidadas de 2014.

### 2.2.1.1 Criação de valor para o acionista

O Grupo Transtejo em 2014 deu cumprimento às orientações do Acionista, no que respeita à otimização dos Gastos Operacionais, contribuindo para a contenção do esforço financeiro do Estado.

*(milhares de €)*

	2014	2013	Δ 14/13
<b>Valor Económico Direto Gerado</b>	<b>33.530</b>	<b>26.880</b>	<b>24,7%</b>
Rendimentos	33.530	26.880	24,7%
<b>Valor Económico Direto Distribuído</b>	<b>33.338</b>	<b>39.596</b>	<b>-15,8%</b>
Fornecedores	16.700	17.770	-6,0%
Colaboradores	11.650	12.927	-9,9%
Instituições Financeiras	4.989	8.899	-43,9%
<b>Valor Económico Direto Retido</b>	<b>192</b>	<b>(12.716)</b>	<b>-101,51%</b>

Tabela 8 - Valor económico gerado

No âmbito do modelo de contratualização do serviço público de transporte de passageiros, fixaram-se os montantes máximos de despesa a realizar pelo Acionista (Estado), considerando o apoio financeiro a conceder a cada uma das empresas (Transtejo / Soflusa).

<b>SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO:</b>		
Indemnizações Compensatórias - TT	6.021	Compensações Financeiras fixadas nos contratos de prestação de serviço público de transporte, celebrados entre o Estado Português, a Transtejo e a Soflusa respetivamente.
Indemnizações Compensatórias - SL	1.472	
	<b>7.493</b>	
Outros Subsídios à Exploração:		
Compensações 4_18 e sub_23	9	Compensações Tarifárias referentes a passes sociais concedidos a estudantes
Compensações Passe Social +	158	Compensações Tarifárias referentes a passes sociais concedidos a agregados familiares que comprovadamente auferiram rendimentos reduzidos.
Programa PAII	222	Compensação referente a passes "Terceira Idade" no âmbito do Programa de Apoio Integrado a Idosos (PAII) promovido pelo Ministério do Trabalho e da Solidariedade e pelo Ministério da Saúde
	<b>389</b>	
<b>SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO:</b>		
Comparticipação PIDDAC (Cap. 50º OE)	438	Cobertura financeira plurianual referente ao investimento realizado no Novo Terminal Fluvial do Cais do Sodré
	<b>438</b>	

Tabela 9 - Esforço financeiro do Estado - 2014

## 2.2.2 Desempenho ambiental

Considerando que a operação da Organização se desenvolve em canais de navegação cujas rotas estão definidas e regulamentadas, e que os investimentos em tecnologias menos poluentes e até na própria renovação da frota, estão condicionados por existência de cobertura financeira adequada, o Grupo procura alternativas de melhoria do seu desempenho ambiental e do serviço que presta à comunidade, desenvolvendo vários processos, tais como:

- Tratamento dos cascos dos navios rápidos com tintas à base de silicone. Este tratamento dos cascos é mais eficiente na prevenção do desenvolvimento de espécies vegetais e animais incrustantes do que as tintas convencionais, mantendo as condições de deslocamento hidrodinâmico do navio, não havendo aumento significativo de atrito, mantendo-se a eficiência do consumo na deslocação, durante o período que decorre entre docagens;
- Otimização das velocidades de navegação (principalmente nos navios mais rápidos), o que tem permitido também reduzir o consumo por viagem, sem comprometer a qualidade do serviço prestado;
- Ajuste da oferta do serviço à procura real, o que tem contribuído para melhorar os rácios de eficiência do transporte de passageiros;
- Serviço de transporte de bicicletas a bordo dos navios dá continuidade às ciclovias existentes em ambas as margens;
- A nível da gestão das rotas o Grupo procura otimizar as distâncias percorridas entre os pontos de partida e os pontos de chegada.

### 2.2.2.1 Consumo de Energia

Em 2014, os consumos de energia direta da frota da Transtejo aumentaram, em consequência de alterações feitas na oferta do serviço. Em Abril de 2014 o serviço de transporte de veículos passou a

ser feito na travessia de Belém, pelos ferries Almadense e Lisbonense, e o regime de exploração foi estendido de 5 a 6 horas de serviço diário para 15 a 16 horas de serviço diário.

Fontes de Energia	Transtejo			Soflusa			Grupo		
	2014	2013	? 14/13	2014	2013	? 14/13	2014	2013	? 14/13
Consumo Gasóleo Frota Navios (GJ)	177175,3	166293,0	6,5	218548,0	221777,1	-1,5	395723,3	388070,2	2,0
Gasolina Frota Automóvel (GJ)	1,6	1,7	-2,3	0,0	0,0	0,0	1,6	1,7	-2,3
Gasóleo Frota Automóvel (GJ)	491,2	707,1	-30,5	177,8	144,2	23,3	669,0	851,2	-21,4
Gás butano (GJ)	0,0	7,6	-100,0	0,0	0,5	-100,0	0,0	8,2	-100,0
Consumo Direto de Energia (GJ)	177668,2	167009,5	6,4	218725,8	221921,8	-1,4	396394,0	388931,3	1,9
Electricidade (GJ)	3626,7	3739,7	-3,0	2693,0	2037,4	32,2	6319,6	5777,1	9,4
Consumo Indireto de Energia (GJ)	3626,7	3739,7	-3,0	2693,0	2037,4	32,2	6319,6	5777,1	9,4
Consumo Total de Energia (GJ)	181294,8	170749,2	6,2	221418,8	223959,2	-1,1	402713,6	394708,4	2,0

Tabela 10 – Consumo de energia por fonte (GJ) – 2014vs 2013

O aumento registado do consumo de energia elétrica na Soflusa poderá não ser real uma vez que, até 2013, o consumo de energia elétrica da Soflusa no Barreiro foi faturado pela CP numa relação percentual sobre o consumo total da instalação. A partir de 2014 os contratos de fornecimento de energia elétrica passaram a estar individualizados sendo a Soflusa detentora de um contrato de fornecimento de energia para as suas instalações, pelo que 2014 corresponde ao primeiro ano de consumos reais de energia elétrica no Barreiro. A passagem da carreira do Montijo para o terminal do Terreiro do Paço no final do ano de 2013 (Outubro), e a consequente entrada em funcionamento de mais uma sala de embarque e respetivos equipamentos (bilhética, controlo de acessos, iluminação, etc.) poderão, também, ter contribuído para este aumento, embora não na sua totalidade.

A contribuir também para este aumento está a abertura de mais um espaço concessionado na área da restauração, no Terminal do Terreiro do Paço.

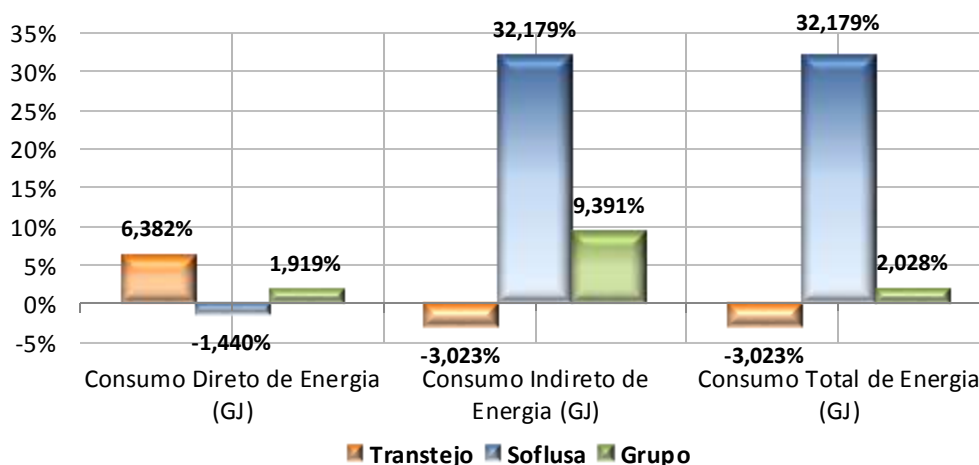


Gráfico 3 - Variação do Consumo de Energia no Grupo (GJ) 2014vs 2013

No que respeita à eficiência energética da frota Transtejo, os indicadores de desempenho ambiental refletem o aumento do consumo de combustível verificado em 2014. Aumento esse devido às alterações efetuadas à oferta, em particular à passagem do serviço de transporte de veículos para a carreira de Belém e ao aumento do número de horas de exploração dos navios nesta carreira.

Já a Soflusa mantém a tendência crescente do aumento da sua eficiência, como se pode verificar pela diminuição do rácio entre o consumo de combustível e número de passageiros transportados, o número de quilómetros percorrido e o número de viagens realizadas.

Consumo Específico da FROTA DE NAVIOS	Transtejo			Soflusa			Grupo		
	2014	2013	Δ 14/13	2014	2013	Δ 14/13	2014	2013	Δ 14/13
Consumo médio por passageiro (l/p)	0,377	0,350	7,71	0,620	0,635	-2,36	0,481	0,470	2,34
Consumo por lugar quilómetro (l/lkm)	0,024	0,022	9,09	0,024	0,024	0,00	0,024	0,023	4,35
Consumo passageiro quilómetro (l/pkm)	0,088	0,081	8,64	0,062	0,063	-1,59	0,071	0,070	1,43
Consumo de combustível por viagem (l/vg)	53,846	51,026	5,53	142,401	146,353	-2,70	82,177	81,283	1,10

Tabela 11 – Indicadores de eficiência energética da frota de navios – 2014 vs 2013

### 2.2.2.2 Emissões de gases com efeito estufa (GEE)

As emissões de gases com efeito de estufa acompanham o comportamento dos consumos energéticos.

Note-se que as emissões diretas são as que resultam da queima direta de combustíveis fósseis como o gasóleo e a gasolina.

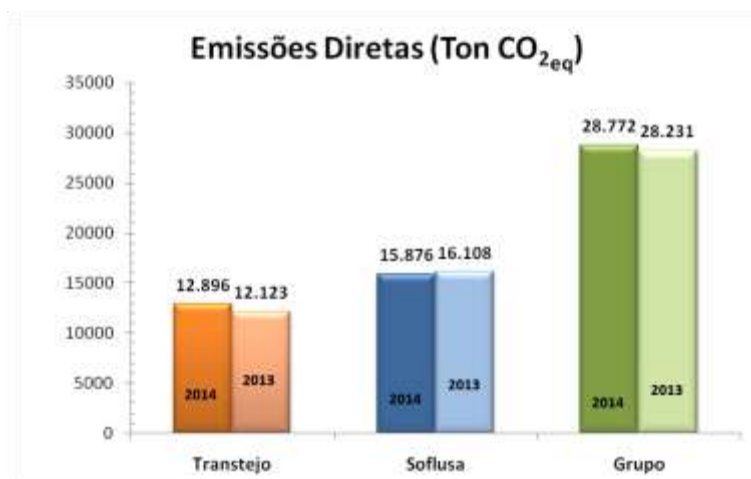


Gráfico 4 – Emissões Diretas de Gases com Efeito Estufa (Ton CO<sub>2eq</sub>) – 2014vs 2013

As emissões indiretas são as que resultam da produção de cada unidade de energia elétrica que a empresa consome no exercício da sua atividade.

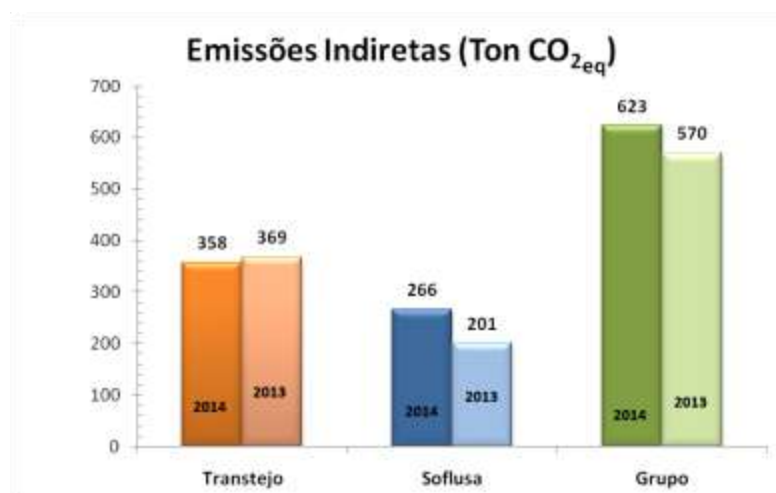


Gráfico 5 - Emissões Indiretas de Gases com Efeito Estufa (Ton CO<sub>2eq</sub>)-2014vs 2013

De igual forma, o inventário das emissões associadas à frota de navios da Organização mostra o aumento da eficiência do transporte na Soflusa. Contudo, o aumento do consumo de combustível na Transtejo contribuiu para um desempenho menos favorável do que no ano anterior.

Emissões associadas à frota de navios	Transtejo			Soflusa			Grupo		
	2014	2013	Δ 14/13	2014	2013	Δ 14/13	2014	2013	Δ 14/13
Emissões por passageiro (kgCO <sub>2</sub> /p)	0,98	0,90	8,77	1,61	1,65	-2,30	1,25	1,22	2,29
Emissões por lugar quilómetro (kgCO <sub>2</sub> /lkm)	0,06	0,06	7,02	0,06	0,06	-1,59	0,06	0,06	1,64
Emissões por passageiro quilómetro (kgCO <sub>2</sub> /pkm)	0,23	0,21	7,55	0,16	0,17	-2,42	0,19	0,18	2,20
Emissões por viagem (kgCO <sub>2</sub> /vg)	140,00	132,67	5,53	370,24	380,52	-2,70	213,66	211,34	1,10

Tabela 12 - Emissões específicas do Transporte de Passageiros – 2014vs 2013

### 2.2.2.3 Consumo de água

A totalidade da água consumida pelo Grupo Transtejo provém das redes públicas de abastecimento dos municípios onde opera e não afeta significativamente nenhum recurso hídrico sensível.

Tal como referido nos anteriores Relatórios de Sustentabilidade, os Concelhos de Almada e do Seixal abastecem-se de água proveniente de captações superficiais e de captações subterrâneas todas localizadas dentro das respetivas áreas geográficas. No município de Lisboa a água é proveniente de captações superficiais na Albufeira de Castelo de Bode e Valada Tejo e de captações subterrâneas na nascente dos Olhos de Água (Alviela), nas Lezírias e nos poços da Ota e Alenquer.

Já os efluentes produzidos nos edifícios são encaminhados para as redes de coletores municipais (estações de tratamento de águas residuais nos municípios onde são produzidas), não afetando desta forma nenhuma massa de água, nenhum habitat sensível ou pondo em causa a biodiversidade.

Com efeito, as águas de escoamento que não são recolhidas nas redes pluviais são, por limitações orográficas, escoadas diretamente no rio Tejo, não tendo volume nem composição química ou biológica que ponha em causa a qualidade da massa de água e a biodiversidade nela inscrita.

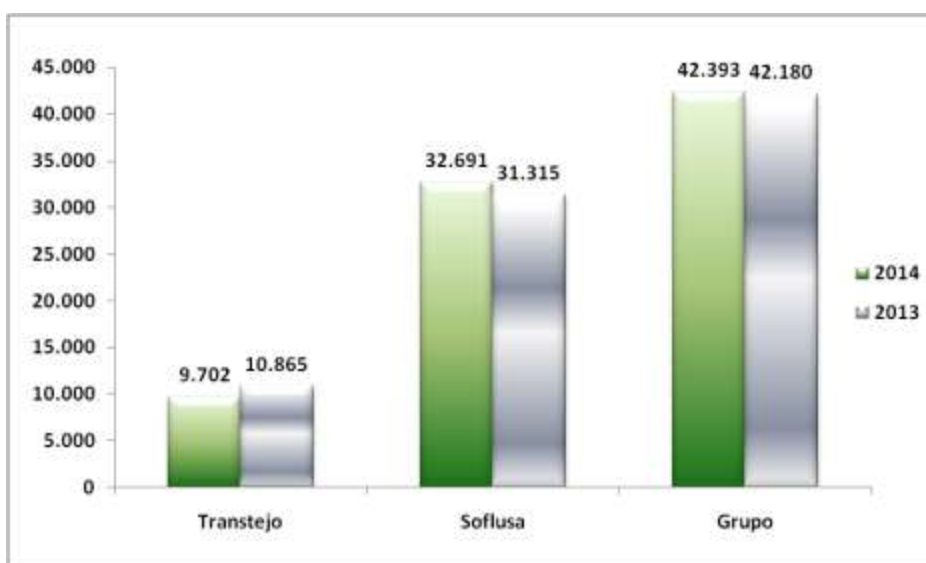


Gráfico 6 - Consumo de Água nas Instalações do Grupo (m³) – 2014vs 2013

Ao nível do consumo de água se registou, relativamente a 2013, uma redução de 11% na Transtejo e um aumento de 4% na Soflusa.

A redução expressiva do consumo de água na Transtejo está relacionada com a supressão de uma carreira do Montijo no Terminal do Cais do Sodré. Contudo, o aumento do consumo na Soflusa, reflete a entrada em funcionamento da carreira do Montijo no terminal do Terreiro do Paço. A abertura de mais um espaço concessionado na área da restaura o também contribuiu para esse aumento.

### Total de resíduos, por tipo e método de elimina o

Os resíduos equiparados a domésticos são segregados nas instala es da Organiza o e depositados nos ecopontos municipais existentes nas imedia es das várias instala es.

A totalidade dos resíduos industriais produzidos cumpre os requisitos legais definidos, sendo devidamente acondicionados nas instala es da empresa, para posterior recolha por empresa transportadora licenciada para o efeito, que se encarrega de levar os resíduos para um operador de gestão de resíduos igualmente licenciado pela Agência Portuguesa do Ambiente. A valoriza o ou elimina o do resíduo depende da natureza do resíduo.

Resíduos Industriais Valorizados (Ton)				
R03 - Valoriza�o de substâncias orgânicas não utilizadas como solventes				
LER	Designa�o	Transtejo	Soflusa	Grupo
		2014	2014	2014
13 04 01	�leos de porão de navios de navega�o interior	20,50	6,00	26,50
15 01 10	Embalagens contendo ou contaminadas por substâncias perigosas	1,01		1,01
16 07 08	Resíduos contendo hidrocarbonetos	76,50		76,50
R09 - Valoriza�o de óleos usados				
LER	Designa�o	Transtejo	Soflusa	Grupo
		2014,00	2014,00	2014,00
13 04 01	�leos de porão de navios de navega�o interior	18,60		18,60
13 02 08	Outros �leos de motores, transmissões e lubrifica�o		15,34	15,34
R13 - Armazenagem de materiais com o fim de serem submetidos a uma das opera�es R				
LER	Designa�o	Transtejo	Soflusa	Grupo
		2014,00	2014,00	2014,00
13 02 08	Outros �leos de motores, transmissões e lubrifica�o	12,40		12,40
13 04 01	óleos de porão de navios de navega�o interior	54,60		54,60
15 01 10	Embalagens contendo ou contaminadas por substâncias perigosas	1,02		1,02
16 01 03	Pneus Usados	4,48		4,48
16 01 07	Filtros de �leo	0,91		0,91
16 01 99	Outros resíduos não especificados	0,18	0,29	0,47
16 06 01	Acumuladores de Chumbo	0,84		0,84
19 12 04	Plástico e borracha	9,00		9,00
20 01 01	Papel e cartão	1,72	0,16	1,88
20 01 10	Roupas (fardamento usado)	0,86		0,86
20 01 27	Tintas, produtos adesivos, colas e resinas com substâncias perigosas	0,16		0,16
20 01 39	Plásticos	3,51	1,31	4,82
20 01 40	Metais	7,58		7,58
20 01 99	Outras frac�es não anteriormente especificadas		0,14	0,14
<b>Total de Resíduos Valorizados</b>		<b>213,87</b>	<b>23,24</b>	<b>237,11</b>

Tabela 13 – Resíduos Industriais Valorizados

Resíduos Industriais Eliminados (Ton)			
D09 - Tratamento físico-químico não especificado			
LER	Designação	Transtejo 2014	Soflusa 2014
		Grupo 2014	
13 04 01	Óleos de porão de navios de navegação interior	54,00	54,00
D15 - Armazenagem enquanto aguarda a execução de uma das operações D			
LER	Designação	Transtejo 2014,00	Soflusa 2014,00
		Grupo 2014,00	
13 04 01	Óleos de porão de navios de navegação interior	25,90	25,90
15 02 02	Absorventes e materiais filtrantes contaminados	0,64	0,31
16 01 07	Filtros de óleo		0,09
16 02 16	Componentes retirados de equipamentos fora de uso	0,04	0,04
20 01 39	Plásticos	8,09	8,09
20 01 99	Outras fracções não anteriormente especificadas	4,73	4,73
<b>Total de Resíduos Eliminados</b>		<b>93,40</b>	<b>93,80</b>

Tabela 14 – Resíduos Industriais Eliminados

### 2.2.2.3.1 Total de Investimentos e Gastos ambientais

Os gastos ambientais dominantes estão associados a taxas de utilização do recurso hídricos e de tratamento das águas residuais e à gestão de resíduos perigosos.

Igualmente significativos são os gastos associados ao pagamento de taxas sobre os resíduos sólidos urbanos.

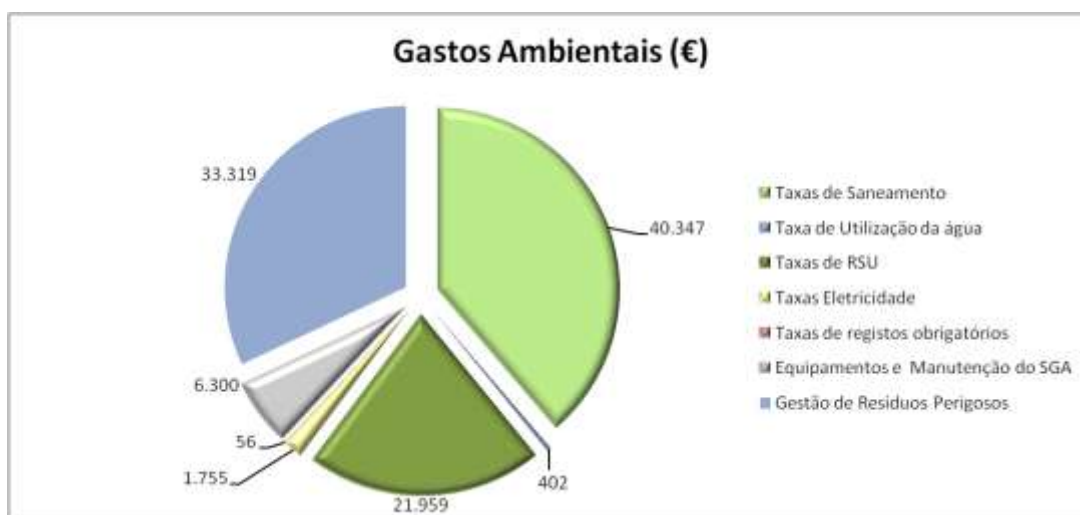


Gráfico 7 - Distribuição dos Gastos Ambientais – 2014

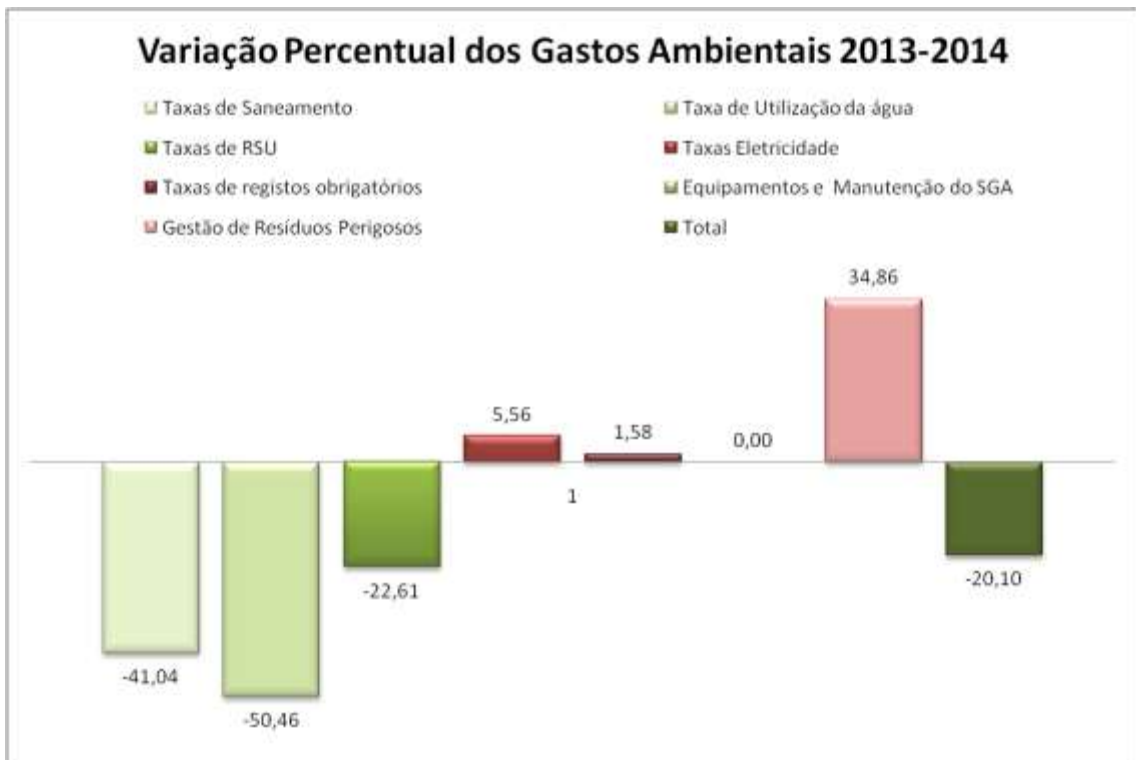


Gráfico 8 – Variação Percentual dos Gastos Ambientais – 2014

Os Investimentos ambientais realizados em 2014 incidiram sobre a manutenção de *software* para gestão dos requisitos legais da Empresa, não só em matéria de ambiente, mas também em matéria de higiene e segurança do trabalho, e na manutenção do sistema de contabilidade energética da frota de navios.

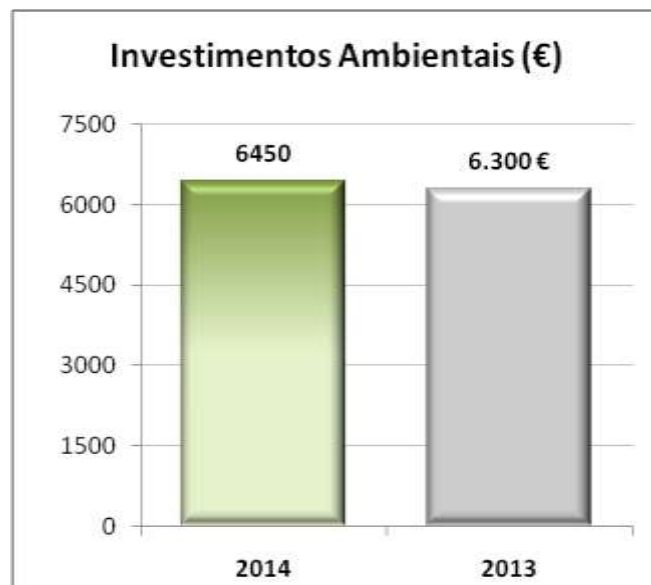


Gráfico 9 – Distribuição dos Investimentos Ambientais -2013/2014

#### **2.2.2.4 Iniciativas para mitigar os impactos ambientais**

Em 2014 foi iniciado um ciclo de formação em condução ecológica, que continuará no decorrer de 2015. Nesta formação estarão abrangidos todos os elementos das tripulações do Grupo e os colaboradores com viatura atribuída ou com autorização para conduzirem as viaturas da frota automóvel. O objetivo desta medida é reduzir o consumo de combustível, com efeitos na minimização do impacto ambientais: qualidade do ar, depleção dos recursos naturais e nas alterações climáticas. Uma vez que esta medida só teve início no final de 2014, não é possível avaliar a extensão da eficácia, nem quantificar as melhorias obtidas.

##### **2.2.2.4.1 Fornecedores sujeitos a critérios ambientais**

O Grupo Transtejo, subordinado ao Código das Compras Públicas Ecológicas, integrou no seu Sistema de Gestão Ambiental um procedimento que regula a gestão das compras e armazéns. Procedimento esse, que integra uma lista de requisitos ambientais que condicionam a aquisição de materiais e equipamentos e determinam a forma como deve ser realizada a seleção dos respetivos fornecedores e prestadores de serviços.

##### **2.2.2.5 Um meio de transporte sustentável**

O Grupo Transtejo continua a considerar fundamental facilitar o estacionamento de bicicletas em todas as estações da margem sul, Cais do Sodré e Belém, de modo a favorecer a utilização deste meio de transporte uma vez que se trata de um modo suave e eficiente de mobilidade urbana.

### **2.2.3 Desempenho Social**

#### **2.2.3.1 Caracterização do capital humano**

Face ao período homólogo, verificou-se no Grupo uma redução do número de trabalhadores na ordem dos 1,46%.

No *capítulo 4 do Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2014* é efetuada análise aprofundada sobre a Gestão do Capital Humano, contemplando as seguintes abordagens:

- (4.1) – Gestão do Efetivo
- (4.2) – Cumprimento do Princípio de Igualdade do Género
- (4.3) – Medidas de Política Salarial
- (4.4) – Formação
- (4.5) – Indicadores de Prestação do Trabalho
- (4.6) – Enquadramento sobre o Sistema de Avaliação de Desempenho

#### **2.2.3.2 Segurança e Saúde no Trabalho**

Em matéria de Segurança e Ambiente, recomenda-se igualmente a consulta da abordagem sobre este tema apresentada no capítulo 3 do **Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2014**.

#### **2.2.3.3 Políticas e programas relativos a abuso de substâncias**

No domínio das políticas de gestão adotadas pela Organização, prosseguem os programas de acompanhamento e controlo de situações associadas ao consumo, em ambiente laboral, de substâncias psicoativas e bebidas alcoólicas, orientados para a proteção da saúde e a prevenção de riscos.

## 2.3 Serviço público e satisfação das necessidades da coletividade

### 2.3.1 Serviço Público de Transporte de Passageiros

No ano de 2014 o Grupo Transtejo, com as 5 linhas fluviais operadas pela Empresa, registou uma ligeira recuperação da procura, também assinalada ao nível de um ligeiro aumento de rendimentos associados à prestação de serviços de transporte de passageiros.

A análise mais aprofundada do desempenho do Grupo, no âmbito da prestação do Serviço Público encontra-se detalhada no capítulo 2 do Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2014.

### 2.3.2 Serviço de Turismo

O Serviço de Turismo – Cruzeiros no Tejo – continua a ser uma aposta do Grupo, com o objetivo de promover o que o rio e as suas margens têm para oferecer. No ano em análise os cruzeiros serviram mais de 40 mil turistas.<sup>1</sup>

Esta atividade continua a contar com o apoio de diversas entidades que têm contribuído para a sua dinamização e divulgação, tendo existido em 2014 as seguintes parcerias:

Lisboa Card, ACP, INATEL, IPJ - Portadores de cartão Jovem, IPSS, CARRISTUR, SAPO, Goodlife, Letsbonus, Ticketline, Cityrama, Hotéis e agências, Associação de Turismo de Lisboa.

Através das tabelas seguintes conhecem-se as características do passageiro tipo do ano de 2014. O cliente de turismo é adulto e efetua o circuito completo “Lisboa Vista do Rio”.

	Criança	Adulto	+ 65 anos
Estrutura etária	10%	57%	33%

Estrutura dos Clientes da atividade "Cruzeiros no Tejo"

	Circuito Lisboa Vista do Rio	Circuito dos Descobrimentos - manhã	Circuito dos Descobrimentos - tarde
Distribuição dos clientes por circuito	53%	27%	20%

Distribuição dos Clientes por Circuito - 2014

Em 2015 com a parceria Grupo Transtejo / CarrisTur espera-se alteração da oferta e imagem do serviço de turismo.

## 3 Moldes em que foi salvaguardada a competitividade da Empresa\*

\* (Por via da investigação, inovação, desenvolvimento e integração de novas tecnologias no processo produtivo)

<sup>1</sup>Mais informação no Capítulo 2 do Relatório de Gestão e Contas Consolidadas – 2014 e Tabela 7 do RG (Indicadores da Atividade de Turismo 2011-2013)

Dadas as restrições orçamentais a que a Organização está sujeita, encontram-se limitadas as iniciativas de inovação do processo produtivo, assim como a realização de investimentos relevantes que permitam integrar novas tecnologias no processo produtivo.

Nas atividades de suporte, o Grupo continua a procurar realizar os investimentos necessários no âmbito da atualização dos sistemas de bilhética e controlo de acessos.

Em 2014 concluiu-se o desenvolvimento da plataforma de apoio ao sistema de compras e gestão da manutenção, de forma a dar cumprimento aos requisitos decorrentes da aplicação da Lei dos Compromissos e Pagamentos em Atraso.

### **3.1 Fases do ciclo de vida do serviço e o seu impacto na saúde e segurança**

No âmbito do planeamento das escalas e horários de trabalho são tidos em conta os impactos diretos na saúde e segurança do pessoal operacional.

Para minimizar os riscos de sinistralidade, são respeitados os normativos de segurança, nomeadamente ao nível da manutenção dos equipamentos, sujeitos a inspeções periódicas, para efeitos de renovação dos respetivos certificados de navegabilidade, emitidos pelas entidades competentes (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos).

É ainda prática da Organização efetuar com regularidade avaliações dos riscos associados ao desempenho de funções operacionais, por meio de vistorias e fiscalizações, destinadas a averiguar as condições de operacionalidade de todos os equipamentos.

## **4 Compromissos e envolvimento**

### **4.1 Adesão a Associações Industriais e Empresariais**

O Grupo Transtejo mantém diversas parcerias com associações, nomeadamente:

**AATF** - Associação Armadores de Tráfego Fluvial;  
**ADFERSIT** – Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes;  
**AME Seixal** - Agência Municipal Energia do Seixal;  
**BCSD** - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável;  
**APOCEEP** - Assoc. Port. Centro Europeu Empresas;  
**COMM** - Clube Oficiais da Marinha Mercante;  
**FEEM** - Fórum Empresarial da Economia do Mar;  
**INTERFERRY** – Representing the ferry industry worldwide;  
**UITP** – International Union of Public Transport;  
**ATL** - Associação de Turismo de Lisboa;  
**Associação Humanitária de Bombeiros Voluntários de Cacilhas**  
**Associação Bombeiros Voluntários Corpo de Salvação Pública do Barreiro**  
**Associação Humanitária de Bombeiros Voluntários Barreiro Sul e Sueste**

ENTIDADE	PROJETO	APOIO PRESTADO / QUOTIZAÇÃO	
Jardim Zoológico de Lisboa	Apoio a Biodiversidade - Apadrinhamento leão-marinho "Tejo"	12 prestações mensais	6.394,88 €
AATF - Associação Armadores de Tráfego Fluvial	Apoio associação profissional	(TT+SL)	6.660,00 €
ADFERSIT		Quotização anual	750,00 €
AME Seixal - Agência Municipal Energia do Seixal		Quotização anual	1.249,00 €
BCSD - Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável		Quotização anual - Membro	3.500,00 €
APOCEEP - Assoc. Port. Centro Europeu Empresas	Participação pública de interesse económico geral	Quotização anual	2.190,00 €
COMM - Clube Oficiais da Marinha Mercante	Apoio associação profissional	Quotização anual	500,00 €
FEEM - Forum Empresarial da Economia do Mar		Quotização anual	2.000,00 €
INTERFERRY - Representing the ferry industry worl-wide		Quotização anual	878,11 €
IT- Rede portuguesa para o desenvolvimento do território		Quotização anual	2.513,00 €
UITP - International Union of Public Transport		Quotização anual	6.880,00 €
ATL - Associação de Turismo de Lisboa		Quotização anual	1.216,80 €
Bombeiros Voluntários de Cacilhas		Quotização anual	120,00 €
IT- Rede portuguesa para o desenvolvimento do território		Donativo	1.000,00 €
IADE		Donativo	2.500,00 €
Bombeiros Voluntários de Cacilhas		Donativo	1.250,00 €
Bombeiros Voluntários do Barreiro		Donativo	750,00 €
Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste		Donativo	750,00 €

**Tabela 15 - Apoio financeiro prestado - 2014**

Ao longo do ano 2014 o Grupo associou-se a diversas iniciativas, no âmbito das quais promoveu a divulgação de eventos ou concedeu apoios monetários e patrocínios. Das envolvências verificadas, destacamos a realização de iniciativas no âmbito do Bem-Estar (9 ações), Cultura (13 ações) e Comunidade (3 ações), como por exemplo: No dia 01 de junho, dia mundial da criança, no serviço público, oferecemos viagens gratuitas a todas as crianças até aos 12 anos, em todas as ligações fluviais.

O objetivo desta campanha, foi proporcionar a travessia do Tejo a muitas crianças que, provavelmente, de outra forma, não teriam essa oportunidade; bem como despertar e sensibilizar as novas gerações para as vantagens de uma mobilidade sustentável. A comemoração estendeu-se aos Cruzeiros do Tejo, onde as crianças foram convidadas de honra (bilhete grátis) e os adultos acompanhantes puderam usufruir de um desconto de 50% na aquisição do bilhete.

## 4.2 Apoios a projetos escolares

À semelhança dos anos anteriores, o Grupo continua a apoiar diversos projetos e grupos de jovens nas travessias do rio Tejo, com o objetivo de os despertar para a promoção do transporte fluvial.

No ano de reporte, tendo por base a “Política de Apoios e Patrocínios” do Grupo, foram apoiadas 26 escolas e I.P.S.S., o que se traduziu no total de 842 travessias com 50% de desconto nas várias ligações fluviais:

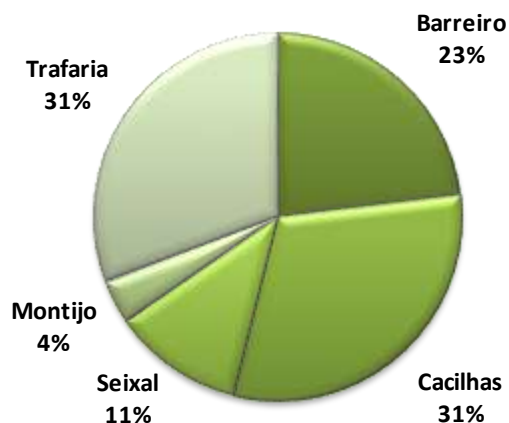


Gráfico 10 - Distribuição de Grupos Organizados por ligação – 2014

### 4.3 Outros Compromissos

DATA	Protocolo	INICIATIVA / TEMA	PARCEIRO
FEVEREIRO	Protocolo de formação -Ajudante de Maquinista	Medida Estágio Emprego	IEFP - Centro de Emprego, Formação Profissional de Lisboa
JUNHO	Protocolo de formação -Técnico de Turismo	Medida Estágio Emprego	IEFP - Centro de Emprego, Formação Profissional de Lisboa
JUNHO	Protocolo de formação -Técnico de Turismo	Formação em contexto de trabalho	Escola Secundária da Amora
SETEMBRO	Protocolo de formação -Técnico de Turismo	Formação em contexto de trabalho	CITEFORMA
OUTUBRO	Protocolo de formação -Mecânica Naval	Formação em contexto de trabalho -CET	Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Tabela 16 - Protocolos celebrados pelo Grupo em 2014

## 5 Envolvimento dos *Stakeholders*

Mantém-se atual para o Grupo Transtejo, como um dos principais fatores críticos de sucesso da sua estratégia de sustentabilidade, o permanente envolvimento com os seus *Stakeholders*, identificados no gráfico seguinte:

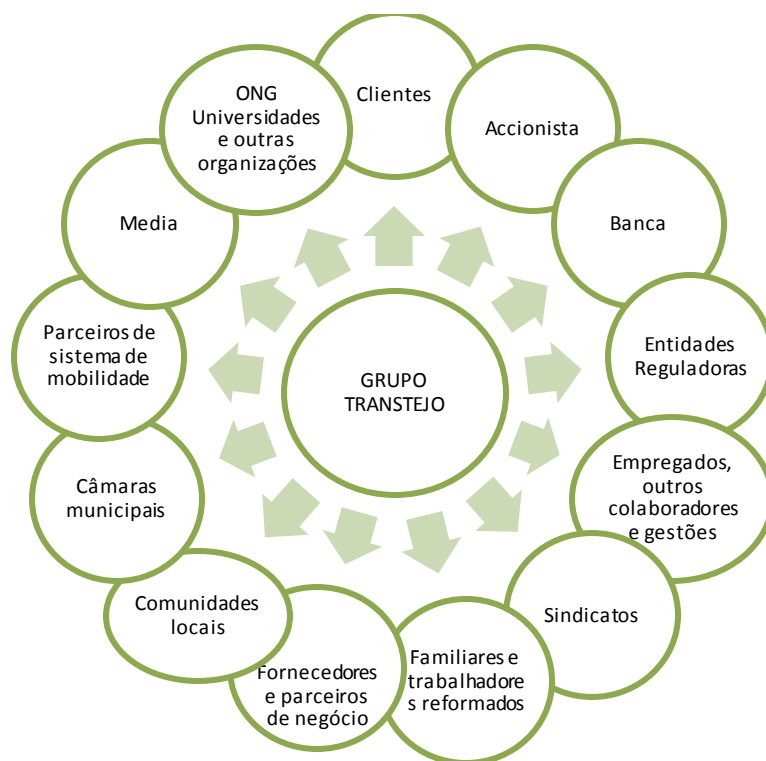


Gráfico 11 - Stakeholders do Grupo Transtejo

## Partes Interessadas - Prioridade

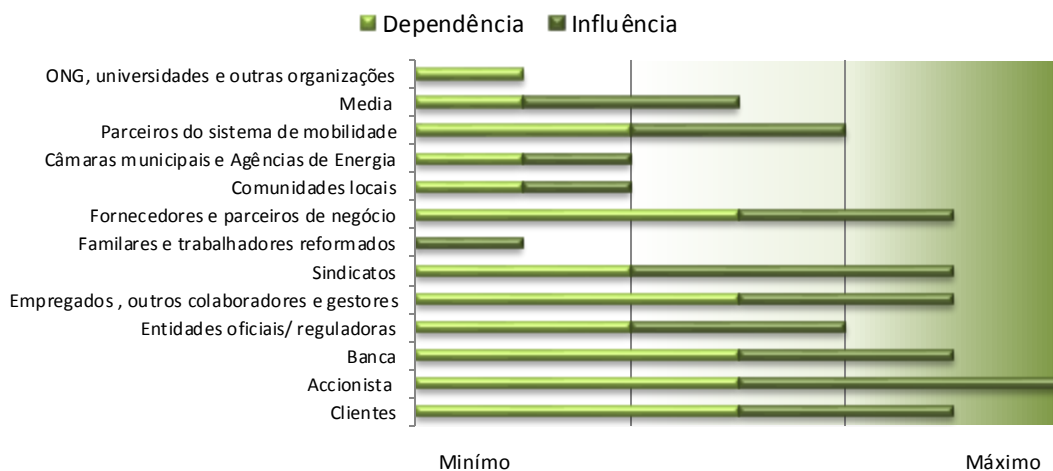


Gráfico 12 - Partes interessadas - Nível de dependência / influência

Tendo em conta a influência, a dependência e o poder dos *Stakeholders*, relativamente à Organização, foi identificado o tipo de envolvimento pretendido:

		Questões chave e Objetivos	Formas de envolvimento específicas	Formas de envolvimento gerais
Clientes	Carreiras Regulares	Captar e reter	Serviço de apoio ao cliente Email de apoio ao cliente Número azul Atendimento presencial nas bilheteiras Venda por multibanco e Máquina automática Venda pela internet Reclamações/Sugestões Download de informação sobre ligações e horários Informações no site. Vitrines de informação ao público Simuladores de percurso: Transporlis, APP sapo, Rome2Rio,	Relatório de Gestão Relatório de Sustentabilidade Relatório de Governo Código de Ética
	Turísticos	Desenvolvimento de parcerias Captar clientes	Serviço de turismo	
	Aluguer de espaços	Oferta de serviços de valor acrescentado	Espaços comerciais nos terminais	
Parceiros do Sistema de Mobilidade	Desenvolver a integração tarifária e a intermodalidade de forma a aumentar a quota do transporte público	Parcerias geridas pela Secretaria de Estado dos Transportes Reuniões e comunicação a diferentes níveis de operação com outros operadores da AML		
Acionista	Cumprir as orientações. Comunicar com transparência e eficiência.	Orientações estratégicas, gerais ou específicas		
Entidades oficiais	Cumprir os regulamentos. Comunicar com transparência e eficiência.	Reportes regulares a diversas entidades		
Câmaras Municipais e Agências de Energia	Desenvolvimento conjunto de estratégias de longo prazo, relativamente ao ordenamento do território e padrões de mobilidade.	Participação em projetos comuns		
Colaboradores e Gestores	Comunicar com transparência, envolvimento numa estratégia comum.	Jornais internos (O Notícias, Na Crista da Onda) Intranet Caixa de Sugestões Vitrines de informação interna Email da comunicação interna Código de Ética Reuniões mensais com comissão de trabalhadores Reuniões mensais da macroestrutura		
Familiares e colaboradores reformados	Apoio social e outros	Jornais internos Subsídio pré-escolar		
Sindicatos	Comunicação transparente e capacidade de negociação	Negociação e celebração de convenções de trabalho.		
Fornecedores e parceiros de negócio	Cumprir prazo de pagamentos. Simplificação dos processos. Transparência, Prevenção da corrupção, e procurement responsável Elaboração futura de um código de conduta para fornecedores.	Comunicação regular		
ONG e outras organizações	Parcerias.	Comunicação eventual		
Associações e Comunidades locais	Parcerias.	Comunicação eventual		
Universidades	Parcerias para desenvolvimento técnico.	Comunicação eventual		
Media	Transparência na comunicação.	Comunicação eventual		

Tabela 17 - Questões Chave e formas de envolvimento com as partes interessadas

## 6 Notas Metodológicas

Neste capítulo apresentam-se estimativas, aproximações e informações consideradas para o cálculo dos indicadores de desempenho.

### Consumo de energia direta

Os consumos de energia direta referentes à utilização de gasóleo, gasolina e gás natural nas atividades do Grupo Transtejo foram obtidos através do somatório de todas as faturas emitidas pelos fornecedores de combustíveis. Os fatores de conversão utilizados constam da tabela que se segue.

Tipo de consumo energético	Fator de conversão	Fonte
Gasolina	1 kg – 0,0448 GJ	Agência Portuguesa do Ambiente
Gasóleo	1 kg – 0,0433 GJ (frota automóvel) 1kg – 0,0429 GJ (navios)	
Gás butano	1 kg – 0.0458GJ	

Tabela 18 - Fatores de conversão - consumo de energia direta

### Consumo de energia indireta

Os consumos de energia indireta, resultantes da energia elétrica consumida nas infraestruturas do Grupo Transtejo foram obtidos através do somatório das faturas emitidas pelo fornecedor de energia elétrica. A tabela abaixo apresenta o fator de conversão utilizado.

Tipo de consumo energético	Fator de conversão	Fonte
Energia elétrica	1 kWh – 0,0036 GJ	GRI

Tabela 19 - Fatores de conversão utilizados para consumos de energia indireta

### Emissões de GEE

A estimativa das emissões de GEE afetas à atividade do Grupo Transtejo foi determinada tendo em conta a metodologia definida pelo *GHG Protocol*, que permitiu considerar dois âmbitos de emissão:

- **Âmbito 1** – Emissões diretas decorrentes da atividade associadas essencialmente aos consumos de combustíveis líquidos na frota automóvel, nas embarcações e nas infraestruturas
- **Âmbito 2** – Emissões indiretas associadas à produção da energia elétrica consumida pelo Grupo

Fatores de conversão por âmbito			
Âmbito	Fontes	Fator de emissão	Fonte
ÂMBITO 1	Gasolina	69,3 kg CO <sub>2</sub> eq/GJ	Agência Portuguesa do Ambiente
	Gasóleo	74,0 kg CO <sub>2</sub> eq/GJ (frota automóvel) 2,6kgCO <sub>2</sub> eq/l (navios)	
	Gás butano	2,8 kg CO <sub>2</sub> eq/kg	
ÂMBITO 2	Eletricidade	0,36 kg CO <sub>2</sub> eq/kWh	Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos

Tabela 20 – Fatores de conversão por âmbitos de Emissão de GEE

## 7 Planos de Ação para o Futuro

No contexto atual, a Empresa entende que em termos de ações a desenvolver, de forma a implementar a estratégia definida, os objetivos devem assentar em quatro pilares, ou seja:

- Controlo e redução da fraude;
- Concretização de ações específicas para o aumento da procura e fidelização de clientes;
- Redimensionamento e formação de colaboradores;
- Melhoria da eficiência energética da frota e das instalações fixas.

## Glossário

<b>AML</b>	Área Metropolitana de Lisboa
<b>AGENEAL</b>	Agência Municipal de Energia de Almada
<b>APAV</b>	Associação de Apoio à Vítima
<b>APP</b>	Aplicação para telemóveis
<b>BCSD</b>	Conselho Empresarial para o Desenvolvimento Sustentável
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dióxido de Carbono
<b>CP</b>	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
<b>CPSPTP</b>	Contrato Público Prestação Serviços Transporte de Passageiros
<b>EDP</b>	Energias de Portugal, SA
<b>ENIDH</b>	Escola Náutica Infante Dom Henrique
<b>Eq</b>	Equivalente
<b>GEE</b>	Gases com Efeito Estufa
<b>GHG Protocol</b>	Green House Gas Protocol
<b>GJ</b>	Gigajoules
<b>GRI</b>	Global Report Initiative
<b>H</b>	Homem
<b>I&amp;D</b>	Investigação e Desenvolvimento
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>ISCPSI</b>	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
<b>Kg</b>	Quilograma
<b>Km</b>	Quilómetro
<b>KWth</b>	Quilowatt hora
<b>L</b>	Litro
<b>LKM</b>	Lugar por quilómetro
<b>M</b>	Mulher
<b>M<sup>3</sup></b>	Metro cúbico
<b>ONG</b>	Organização Não Governamental
<b>OE</b>	Orçamento de Estado
<b>P</b>	Passageiro
<b>PAII</b>	Programa de Apoio Integrado a Idosos
<b>PET</b>	Plano Estratégico dos Transportes
<b>PIDDAC</b>	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
<b>PKT</b>	Passageiros por quilómetro transportados
<b>PKm</b>	Passageiros por quilómetro
<b>RSU</b>	Resíduos Sólidos Urbanos
<b>SAD</b>	Sistema de Avaliação de Desempenho
<b>TCB</b>	Transportes Coletivos do Barreiro
<b>Ton</b>	Toneladas
<b>Vg</b>	Viagem