



PROPOSTA N.º 664/2017

**Aprovar as Orientações Estratégicas da CARRIS – Companhia de Carris de Ferro de Lisboa,
E.M., S.A.**

Pelouro: Vereador Miguel Gaspar e Vereador João Paulo Saraiva

Considerando que:

1. A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M, S.A., abreviadamente designada por CARRIS, é uma pessoa coletiva de direito privado sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, de responsabilidade limitada, com natureza municipal, constituída pelo Município de Lisboa, que goza de personalidade jurídica e é dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial;
2. A CARRIS é uma empresa local de transporte público urbano que tem por objeto a exploração de concessões de transportes terrestres, já existentes ou futuras, feitas pelo Estado ou Autarquias Locais, e bem assim qualquer outra atividade compreendida na indústria de transportes terrestres;
3. A passagem da CARRIS para o Município de Lisboa encontra-se regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro;
4. O Estado assume as obrigações inerentes à dívida financeira da CARRIS, reconhecida no balanço a 31 de dezembro de 2016, bem como o previsto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro;
5. As empresas do sector empresarial local regem-se pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto – Regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, pela lei comercial, pelos respetivos Estatutos e, subsidiariamente, pelo regime do sector empresarial do Estado;
6. No que se refere ao regime de fusão, cisão e dissolução, aplicam-se as disposições pertinentes do Código das Sociedades Comerciais e do Decreto-Lei n.º 13/2013, de 3 de outubro, alterado pela Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro, não se aplicando os artigos 23.º, 62.º e 63.º e o n.º 2 do artigo 64.º das Leis n.º 50/2014, de 25 de agosto, 69/2015, de 16 de julho, e 7-A/2016, de 30 de março;
7. Nos termos do artigo 23.º dos seus Estatutos, a gestão da CARRIS deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelo Município de Lisboa, com respeito pelo disposto nas



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

orientações estratégicas aprovadas pela Câmara Municipal de Lisboa, visando o cumprimento do seu objeto social e assegurando a sua viabilidade económica e o equilíbrio financeiro;

Orientações Estratégicas

Orientações Estratégicas para a “COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A.”

I. Introdução

Nos termos do regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, Lei n.º 50/2012, de 31 de Agosto e do Estatuto do Gestor Público, Dec-Lei 71/2007, de 27 de Março, na sua atual redação, a Câmara Municipal de Lisboa, enquanto acionista da COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A define no presente documento, as orientações estratégicas dirigidas ao Conselho de Administração da Sociedade, que constituem as coordenadas essenciais da ação dos gestores que integram esse órgão, bem como o compromisso com a excelência de gestão que aqueles gestores assumem para com o acionista.

II. Orientações Estratégicas

Constituem orientações estratégicas de gestão da COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A, as que se encontram legalmente definidas nos termos da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto.

Estas orientações devem ser entendidas e executadas em função das orientações específicas definidas no ponto seguinte, nos termos do disposto no n.º 3 do art.º 37 da Lei 50/2012, de 31 de agosto, e do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, tendo em especial consideração o contexto específico da COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA, E.M., S.A.

A gestão da CARRIS deve pautar-se pelos princípios consagrados no regime jurídico do sector empresarial local e nos seus Estatutos, bem como das regras da lei comercial e os princípios contabilísticos aplicáveis.

Enquadramento estratégico



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

A Área Metropolitana de Lisboa sofreu grandes mudanças ao longo das últimas décadas, criando desajustamentos no que concerne à mobilidade urbana, que necessitam de ser colmatados e ganhar flexibilidade ao nível da adaptação integrada dos meios de transporte existentes, quer ferroviários, marítimos, rodoviários, quer os parques de estacionamento e os modos suaves de transporte. É premente promover a proximidade, a partilha do espaço, das infraestruturas, do conhecimento e da informação, por forma a garantir menores movimentos pendulares, maior uso dos modos ativos e dos transportes públicos, e um planeamento mais fácil e sustentável das diferentes soluções de transporte a disponibilizar a cada residente e visitante de uma cidade.

Por outro lado, as alterações climáticas e a excessiva dependência do petróleo vêm exigir a concretização de medidas locais que, conjugadas, garantam uma alteração do paradigma de mobilidade urbana, com vista a contribuir seriamente para uma descarbonização progressiva da sociedade. A Cidade de Lisboa assume este desafio como uma das suas principais áreas de intervenção, estando comprometida em desenvolver medidas alinhadas com o Acordo de Paris, com o Pacto dos Autarcas, com o Desafio das Nações Unidas para as Cidades Sustentáveis, promovendo uma visão de mobilidade urbana sem emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), com conseqüente melhoria do ambiente urbano e qualidade de vida.

Nesse sentido, Lisboa tem vindo a alterar as suas prioridades em termos de planeamento, procurando criar as condições necessárias a hábitos de mobilidade mais sustentáveis. Para tal, tem concentrado esforços no reequilíbrio urbanístico, na proteção das zonas históricas e residenciais e na procura de um sistema de transportes públicos que se pretende coerente, flexível, sustentável, apelativo, integrado e eficaz, no qual a presença centenária da CARRIS tem sido e será incontornável.

De facto, apenas assim será possível oferecer uma melhor qualidade de vida aos residentes, proporcionar uma boa experiência a quem a visita, e atrair novos residentes e profissionais, contribuindo, conseqüentemente, para o desenvolvimento económico da cidade.

É nesse contexto que a visão estratégica atualmente pensada para a CARRIS pretende mudar radicalmente o estado da empresa, o seu funcionamento e o seu futuro. O período compreendido entre 2011 e 2016 foi caracterizado pela redução de 25% da oferta, aumento dos tarifários, investimento quase nulo e redução de efetivo, com a conseqüente ausência de



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

rejuvenescimento de pessoal, fatores essenciais ao funcionamento diário da operação e manutenção da empresa. Desta forma assistiu-se à degradação contínua do serviço público, resultando numa perda acentuada de passageiros, com reflexo direto na imagem negativa das empresas de transportes públicos.

INDICADORES	2011	2012	2013	2014	2015	2016
VeículosxKm (SP)	38.176	34.481	32.836	31.785	30.740	28.758
Passageiros Transportados	161.128	134.778	129.437	127.178	127.148	121.012
Aumento médio de Tarifário (Todos os títulos)	: 4,5% e AGO: 16	FEV: 28,5%	JAN: 0,9%	JAN: 1,00%	---	---
Nº Autocarros*	704	632	632	619	600	600
Idade Média da Frota (Autocarros)	7,27	7,58	8,56	9,47	10,40	11,31
Nº Elétricos**	57	57	54	53	48	48
Idade Média da Frota (Elétricos)	16,10	17,10	18,10	19,10	20,09	21,10
Nº de efetivos a 31 de dezembro	2.634	2.396	2.255	2.141	1.995	2.027
Valor do Investimento Realizado	5,260	3,213	2,570	3,453	2,981	2,504

* Não inclui 3 viaturas de transporte de Passageiros com Mobilidade Reduzida

** Não inclui os veículos de turismo

Tabela 1 – Indicadores 2011-2016

De facto, a análise da evolução histórica dos indicadores da tabela anterior, salientam-se os aspetos, que em relação de causa-efeito, caracterizam a evolução do negócio da CARRIS, evidenciando a degradação progressiva dos recursos disponíveis da empresa e consequentemente, os impactos ao nível da prestação do serviço, tendo como consequência, efeitos ao nível da redução da procura, refletindo de algum modo o impacto sentido pelos clientes associado ao agravamento do custo do serviço.

Salientam-se como principais constrangimentos:

- i) A gradual redução de oferta (atingindo em 2016 uma redução de 25% face a 2011 no nº de veículos.km, associada aos efeitos de indisponibilidade de recursos para operação), notando-se, em 2017, já uma inversão da tendência decrescente;
- ii) A gradual redução de procura (atingindo em 2016 uma redução de 25% face a 2011 no nº de Passageiros Transportados, em relação de causa efeito com o



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

aumento de tarifário e também com o contexto socioeconómico do país no período em questão), tendo registado um ligeiro aumento este ano, em consonância com a oferta;

- iii) O significativo aumento de tarifário ocorrido nos anos de 2011 e 2012, medida que teve implicações no ajustamento da procura, que registou, em consequência, uma redução acentuada;
- iv) A evidente descapitalização, associada à redução da frota disponível e ao baixo grau de investimentos, com destaque para o sucessivo adiamento dos projetos de renovação da frota de autocarros.
- v) A acentuada redução do número de efetivos, registando-se no período 2011-2016 uma redução de 607 trabalhadores. Este facto tem consequências diretas na prestação do serviço público (nível de oferta), considerando a significativa redução de efetivos da área operacional (tripulantes).

A estratégia definida para a CARRIS passa por promover, de forma progressiva, a reposição do nível de oferta existente antes do declínio que se registou a partir de 2011, avaliando a possibilidade de integração com outras soluções do ecossistema de mobilidade urbana e melhorando a velocidade comercial e a regularidade dos serviços prestados. Esta estratégia será alcançada em estreita articulação com a Câmara de Lisboa, com a Polícia Municipal e com a EMEL, nas respetivas áreas e competências e investindo num trabalho conjunto com os restantes municípios e Autoridades de Transporte da Área Metropolitana de Lisboa.

Constituem objetivos desta estratégia reduzir a dependência do transporte particular individual na cidade de Lisboa e inverter a tendência decrescente da procura que se registou nos últimos anos associada aos fatores já referidos, contribuindo para a disponibilização de transportes públicos mais regulares, acessíveis, fiáveis, confortáveis, sustentáveis e ajustados às necessidades da cidade e da sua população. Para tal, torna-se essencial a aposta na renovação da frota (que se encontra muito envelhecida), no reforço de pessoal (claramente insuficiente), de sistemas de informação mais modernos, flexíveis e integrados, que permitam a oferta de serviço que se adegue às expectativas dos clientes e se constitua como atrativa para potenciais clientes e uma alternativa válida e eficaz face a outros modos de transporte, nomeadamente o veículo individual particular.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

Efetivamente, para o sucesso das cidades no campo da eficiência e sustentabilidade, e em particular da mobilidade urbana, é necessário um forte investimento em soluções de partilha: do espaço, dos equipamentos e dos seus transportes. As grandes cidades de referência apresentam repartições modais onde os transportes públicos e os modos ativos (andar a pé e de bicicleta) representam mais de 65% das pessoas na repartição modal, sendo que em Lisboa esse valor sofreu um decréscimo contínuo ao longo das últimas décadas. De facto, o veículo particular individual tornou-se o principal modo de transporte utilizado pela generalidade das pessoas que entram e saem da cidade de Lisboa, sendo premente inverter esta tendência e potenciar uma maior alternância a favor de outros modos.

A aproximação da gestão da rede de transportes públicos urbanos e de proximidade da CARRIS com a gestão do espaço urbano assegurada pelo Município e pela EMEL vem potenciar uma grande oportunidade de inverter esta tendência. Assim a CARRIS pretende aprofundar a sua colaboração com os demais atores Municipais, nomeadamente, a Câmara de Lisboa, a Polícia Municipal e a EMEL, concentrando esforços em:

- Potenciar o uso dos Transportes Públicos e dos modos ativos em detrimento do veículo particular:
 - Implementando uma abrangente rede de transportes públicos integrada no ecossistema de mobilidade alternativa ao veículo particular;
 - Adotando uma rede da CARRIS mais coerente, rápida, funcional e que cubra quer os eixos estruturantes, quer as zonas de bairro;
 - Colaborando para a simplificação do sistema bilhética e tarifário, tornando-o mais versátil, integrado e equitativo;
 - Avaliando o potencial de desenvolvimento de soluções de transporte flexível, tal como o disposto na Lei nº 52/2015, de 9 de junho, da mobilidade como um serviço (MaaS) e da criação de uma conta de cliente conjunta com outros fornecedores do ecossistema de mobilidade;
 - Implementando um sistema de bilhética e de meios de pagamento alternativos;
- Implementar, em parceria com a CML, medidas que maximizem a velocidade comercial dos Transportes Públicos à superfície, designadamente, através da expansão de corredores BUS, da interação com o sistema de gestão semafórica e de uma melhor gestão do tráfego urbano;



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

- Avaliar e adotar medidas e soluções que, em integração com o transporte público, incentivem a partilha das ruas, dos carros, dos passeios, dos parques e das bicicletas;
- Incentivar a utilização de veículos mais limpos, nomeadamente recorrendo a combustíveis alternativos e, em particular, propulsão elétrica, alicerçado na experiência da CARRIS na operação de veículos elétricos para caminhar no sentido de uma solução de emissões zero;
- Reforçar a atenção ao cliente e investir na melhoria de informação ao passageiro, em particular dos processos de informação proactivos.

Com base no exposto, foram identificados os objetivos e pilares estratégicos que se pretendem conseguir através da implementação de um conjunto de medidas iniciadas no ano de 2017 e com a sua continuidade ao longo do quadriénio 2018-2021.

Três objetivos para os Transportes Públicos da cidade de Lisboa

No seguimento da passagem da titularidade da CARRIS do Estado para o universo Municipal, assim como dos poderes de autoridade de transportes e de entidade concedente, foram estabelecidos três objetivos principais, tendo em conta a nova visão da CML para a CARRIS, nomeadamente:

- Potenciar uma política de mobilidade verdadeiramente integrada em termos de urbanismo, transportes, espaço público, estacionamento e policiamento;
- Dotar a cidade de um sistema de transportes públicos mais regular, mais acessível, mais fiável, mais confortável e mais sustentável; e, desta forma
- Promover a existência de mais passageiros no transporte público através da transferência modal do transporte particular individual, da articulação com os modos ativos da integração do transporte coletivo num ecossistema de mobilidade alternativa que abrange também os serviços partilhados.

A Cidade de Lisboa e o seu Município reuniram, em 2017, as condições para fomentar de uma forma progressiva e consistente uma maior integração entre os vários atores Municipais, nomeadamente a Câmara de Lisboa, a Polícia Municipal e a EMEL, entre outros, nos domínios do transporte público e do estacionamento, no quadro da gestão da via pública.

Para tal, será fundamental que a CARRIS se adapte aos novos desafios da mobilidade urbana, nomeadamente em termos de infraestruturas, material circulante, rede, tarifários, bilhética,



de informação ao passageiro, atendimento ao cliente e produtos integrados de mobilidade. A revitalização da CARRIS, bem como a expansão da sua atividade terão de ocorrer em plena articulação, não só com o Município de Lisboa, mas também deste com a Área Metropolitana de Lisboa (AML), os municípios envolventes da cidade, as juntas de freguesia da cidade de Lisboa, assim como os restantes operadores de transporte público e os novos produtos de mobilidade que tendem a surgir, como é o caso do sistema público de bicicletas partilhadas. Por forma a reforçar um serviço focado no cliente, será igualmente assegurada uma política de comunicação articulada com a CML, a EMEL e a Polícia Municipal.

É, assim, com base nesta visão mais integrada que se definiram 3 pilares estratégicos para a nova CARRIS ao serviço da Cidade de Lisboa.

Pilares Estratégicos para uma CARRIS ao serviço da Cidade de Lisboa

A CARRIS desempenha um papel estruturante no sistema de mobilidade da Cidade de Lisboa que se pretende, cada vez mais, integrado, eficiente e sustentável. Realizando cerca de 29 milhões de quilómetros anualmente, distribuídos pelas 84 carreiras em modo autocarro e elétrico, transporta atualmente mais de 10 milhões de passageiros por mês. Contudo, fruto de um desinvestimento continuado durante mais de 6 anos, de consecutivos aumentos tarifários, e de reduções acentuadas na oferta disponibilizada, a CARRIS iniciou em 2017 um processo de reestruturação, no sentido de desenvolver todos os esforços para alargar a rede, torná-la mais acessível, mais abrangente, mais fiável e regular, mais confortável e mais sustentável.

Para tal, identificaram-se os seguintes 3 Pilares Estratégicos para uma CARRIS ao serviço da cidade e dos cidadãos de Lisboa:

- 1 Promover um Serviço Focado no Cliente
- 2 Modernizar e Qualificar a Empresa
- 3 Potenciar Eficiência e Sustentabilidade

Para cada um dos pilares estratégicos definidos identificaram-se os seguintes eixos de intervenção sustentando assim os objetivos operacionais:



Promover um Serviço Focado no Cliente	Modernizar e Qualificar a Empresa	Aumentar a Eficiência e a Sustentabilidade
<ul style="list-style-type: none">• Aumentar nível de cumprimento de oferta• Flexibilizar e avaliar a integração bilhética e tarifária• Potenciar uma rede mais acessível, integrada, coerente e funcional• Expandir a rede de elétricos• Concluir as linhas de bairro• Propor melhorias e ajustamento à rede• Aumentar e melhorar a informação ao passageiro e o atendimento ao cliente• Melhorar conforto a bordo e promover em conjunto com a CML uma melhor acessibilidade às paragens	<ul style="list-style-type: none">• Renovar frota de autocarros e de elétricos• Renovar sistemas de gestão e de monitorização• Continuar o processo de revitalização dos quadros da empresa• Implementar novas tecnologias mais sustentáveis ao serviço da empresa e dos clientes• Incrementar programa de formação	<ul style="list-style-type: none">• Aumentar a produtividade e as receitas• Reduzir a fraude e o absentismo• Melhorar os custos operacionais recorrendo a tecnologias inovadoras e limpas• Reduzir a pegada ecológica e carbónica• Otimizar consumos energéticos em veículos e edificado• Melhorar o desempenho operacional e reforçar a articulação entre os vários atores Municipais

Linhas de Ação de suporte aos pilares estratégicos definidos

Tendo em consideração os eixos definidos para cada pilar estratégico, identificaram-se, ainda em 2017, as 20 medidas prioritárias ao longo do triénio de 2018 a 2020, cuja pertinência global se mantém atual, sujeitas a atualizações pontuais, no quadro de referência do presente Plano de Atividades e Orçamento:

#	Ação	Descrição / Objetivos
1	Tarifários mais atrativos e equitativos	Disponibilização de tarifários reduzidos para crianças e reformados/idosos - Tarifários gratuitos para crianças até aos 12 anos em toda a rede CARRIS e Metropolitano - Desconto de 60% no passe Navegante Urbano para clientes 3.ª idade Preparação dos contributos para a constituição do Passe Único Intermodal na AML.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

2	Renovação da frota da CARRIS	Aquisição de 250 autocarros novos maioritariamente a energias alternativas (gás natural e 100% elétricos) Aquisição de 30 elétricos: i. 10 veículos para reforço da rede de elétricos históricos e implementação da Linha 24, ii. 20 articulados para a expansão da Linha 15
3	Contratação de novos motoristas, guarda— freios, técnicos especialistas e quadros técnicos	Contratação de pessoal operacional com vista a reequilibrar progressivamente o efetivo necessário ao serviço público contratualizado com a CML e à normal redução de colaboradores decorrente do processo de reforma, saídas e inaptidão.
4	Implementação de uma rede de Bairros	Implementação de 21 novas linhas de bairro cobrindo todas as Freguesias e promovendo acesso fácil e universal ao comércio, equipamentos e serviços de proximidade, designadamente fazendo em cada bairro a ligação entre escolas, mercados, centros de saúde, zonas comerciais e com a rede TP estruturante.
5	Expansão da Rede de elétricos	Reforçar a aposta na expansão da rede de elétricos da CARRIS enquanto vetor fundamental da mobilidade elétrica em Lisboa, designadamente através: - Da implementação da linha 24 com ligação do Cais do Sodré a Campolide. - Do alargamento da linha de elétrico 15 da Praça do Comércio à estação ferroviária de Santa Apolónia e ao Parque das Nações. - Estudo da implementação de serviços de elétrico rápido na cidade de Lisboa, incluindo na Zona Ocidental.
6	Melhoria da Oferta e alargamento da rede	Avaliação contínua da rede de carreiras, análise de viabilidade e proposta de melhorias em função do Plano de Reestruturação de Interfaces, da evolução dos fluxos na cidade e da articulação com novas soluções de transporte flexível, tal como disposto no Lei nº 52/2015, de 9 de junho.
7	Aumento de velocidade comercial	Implementação de mais faixas BUS e de projeto de fiscalização de vias (faixas bus, estacionamento) em parceria com PM e EMEL, em particular com vista à eliminação de ‘pontos negros’ para a circulação do transporte público e introdução de mecanismos de prioridade nas interceções semaforizadas.
8	Implementação de Corredores Bus de Elevado Desempenho	Implementação de linhas estruturantes de alto desempenho (radiais e circulares) que cruzem os principais interfaces multimodais da cidade.
9	Projetos Park & Bus	Implementação de tarifários combinados com vista a promover o estacionamento de viaturas privadas em parques periféricos e utilização da rede de transportes públicos ao serviço da cidade de Lisboa.
10	Projetos Bike & Bus	Adoção de tarifários especiais na adesão ao sistema público de bicicletas partilhadas para utentes da CARRIS e avaliação do potencial de criação de uma conta cliente conjunta com a EMEL.
11	Nova aplicação móvel CARRIS	Introdução de uma aplicação telemóvel (APP) que permita aos clientes da CARRIS ter acesso nos seus telemóveis e tablets a informação em tempo real de horários, tempos de espera, notificações, melhores opções e ligações com os restantes



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

operadores de TP.

12	WIFI gratuito	Disponibilização de acesso a WIFI gratuito em todos os autocarros e elétricos da frota da CARRIS.
13	Carreira Emissões Zero	Implementação de carreiras urbanas recorrendo exclusivamente a veículos elétricos ou com zero emissões de GEE, contribuindo para o reforço de zonas de emissões reduzidas na cidade, que poderão evoluir para zonas de emissões zero a médio prazo.
14	Reestruturação do Sistema de bilhética e adoção de sistemas de pagamento alternativos	<p>Implementação de novo sistema de bilhética e da API da OTLIS com vista a aceitar e acompanhar as inovações de bilhética, designadamente procurando dar suporte ao redesenho de um tarifário intermodal que facilite o acesso da população metropolitana ao sistema de transportes integrado.</p> <p>Avaliar as condições para agregar no mesmo cartão o título de transporte público gratuito até aos 12 anos e o cartão de aluno das escolas básicas da cidade, bem como para o desenvolvimento de mecanismos de implementação, em articulação com as Juntas de Freguesia, de créditos de mobilidade.</p> <p>Avaliação e implementação de soluções de pagamento e validação de bilhete via smartphone e/ou explorar, em articulação com outros atores de mobilidade, a implementação de programas de fidelização que promovam a utilização do transporte público em todo o agregado familiar, convergindo numa lógica da mobilidade como um serviço (MaaS).</p> <p>Avaliação do potencial de produtos integrados de mobilidade com outros atores.</p>
15	Academia de formação CARRIS	Implementação de uma escola de formação em mobilidade, eco-condução e segurança rodoviária (parceria com o Município de Lisboa), promovendo a segurança e sustentabilidade da mobilidade, eventualmente de forma integrada com o programa 'Pela Cidade Fora' do Município, que se foca na capacitação das crianças no domínio da utilização dos sistemas de transportes.
16	Projeto mobilidade Interna Sustentável	<ul style="list-style-type: none">- Promoção de frota de VLP interna elétrica.- Colocação de postos de carregamento para VE nas estações da CARRIS.- Realização de diagnóstico da mobilidade dos colaboradores da empresa.
17	Projeto Combate à Fraude	Construção de um departamento de fiscalização e monitorização de linhas (parceria com PM e PSP).
18	Projeto Condutor exemplar	Adoção de um programa interno de monitorização do desempenho dos motoristas em termos qualidade de condução, relacionamento com cliente, pontualidade e assiduidade.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A
Gabinete do Vereador João Paulo Saraiva

19	Projeto Edifícios Sustentáveis	Introdução de soluções de poupança/geração de energia nas instalações da CARRIS (parceria Lisboa ENOVA), procurando afirmar a contribuição da CARRIS para o programa 'Cidade Solar' a promover pelo Município
20	Novo sistema de gestão integrada	Implementação de um sistema de apoio à gestão (ERP) com vista a disponibilizar informação de gestão (Balanced ScoreCard) Divulgação regular dos indicadores de desempenho da empresa Redesenho dos processos de controlo operacional, com vista à integração com a Plataforma Integradora da CML na componente de mobilidade, em articulação com os restantes atores municipais (DMMT, PM e EMEL) e contribuindo para o projeto Open Data Lisboa Introdução de novas valências na sala de controlo e comando da CARRIS (parceria com a CML)

Tabela 2 - Linhas de Ação

Tenho a honra de propor que Câmara Municipal de Lisboa delibere, por força do Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro e nos termos das disposições conjugadas do n.º 2 do artigo 25.º, do n.º 2 do artigo 26.º, do n.º 3 do artigo 32.º, da alínea a) do n.º 2 do artigo 37.º, do n.º 1 do artigo 42.º, do n.º 1 e 5 do artigo 47.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, e do n.º 1 do artigo 62.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, aplicável por força do artigo 4.º do mesmo diploma, da alínea oo) do n.º 1 do artigo 33.º do Regime Jurídico das Autarquias Locais, aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, bem como dos artigos 65.º e 66.º do Código das Sociedades Comerciais, da alínea a) do artigo 19.º, do artigo 23.º e das alíneas a) e b) do artigo 25.º dos Estatutos da CARRIS:

1. Aprovar as orientações estratégicas da CARRIS – Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A., constantes na presente proposta.

Paços do Concelho de Lisboa, aos ____ de Novembro de 2017.

O Vereador

O Vereador

Miguel Gaspar

João Paulo Saraiva