



**RELATÓRIO
E CONTAS 2014**



Metro do Porto. A vida em movimento.

RELATÓRIO E CONTAS 2014



01

RELATÓRIO DE GESTÃO

6

1.	O METRO DO PORTO EM NÚMEROS	7		
2.	O ANO DE 2014	8		
3.	O METRO E O AMBIENTE	12		
4.	O METRO E OS SEUS CLIENTES	13		
4.1.	CLIENTES	13		
4.2.	SERVIÇO	21		
4.3.	COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO	25		
5.	O METRO E OS SEUS COLABORADORES	26		
5.1.	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	26		
5.2.	RECURSOS HUMANOS	27		
6.	O METRO E OS SEUS ACIONISTAS	27		
6.1.	ESTRUTURA ACIONISTA	27		
6.2.	COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	27		
6.3.	OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SETOR EMPRESARIAL DO ESTADO	30		
6.3.1.	OBJETIVOS DE GESTÃO	30		
6.3.2.	GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO E LIMITES DE ENDIVIDAMENTO	32		
6.3.3.	PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO	33		
6.3.4.	RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2013	34		
6.3.5.	ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES	34		
6.3.6.	APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO	34		
6.3.7.	APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA	34		
6.3.8.	ADESÃO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS	35		
6.3.9.	PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO	35		
6.3.10.	PLANO DE REDUÇÃO DE CUSTOS	35		
6.3.11.	PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO	36		
6.3.12.	RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS	36		
6.3.13.	INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE	38		
6.3.14.	SÍNTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS	40		
7.	DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	42		
7.1.	INVESTIMENTO	42		
7.2.	FINANCIAMENTO	42		
7.3.	SITUAÇÃO PATRIMONIAL	45		
7.4.	EXPLORAÇÃO	48		
7.5.	RESULTADOS	51		
8.	PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS	55		



02

CONTAS DO EXERCÍCIO 2014

56

03

**NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS INDIVIDUAIS
DO PERÍODO DE 2014**

62

05

**RELATÓRIO E PARECER
DO CONSELHO FISCAL**

102

04

**CERTIFICAÇÃO
LEGAL DE CONTAS**

98

06

**RELATÓRIO
DE AUDITORIA**

112





MENSAGEM DO PRESIDENTE

A par dos aspetos recorrentes das minhas anteriores mensagens relativos à gestão do Metro do Porto (MP), aos aspetos estratégicos da reestruturação da Empresa e da sua fusão com a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP), merecem no exercício de 2014 particular referência as questões relacionadas com a finalização e acerto das peças procedimentais do Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da MP e da STCP, o lançamento do procedimento, a avaliação das propostas recebidas e a celebração com o Estado Português de um Contrato de Serviço Público.

A preparação do concurso, iniciada no final de 2012, intensificou-se a partir de abril de 2014, vindo a MP, por Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho, a ser autorizada a lançar o concurso, cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por despacho conjunto n.º 10272-A/2014 de 8 de agosto.

A ocorrência, já na pendência do procedimento, de vicissitudes inesperadas e não imputáveis à vontade da MP, nomeadamente a necessidade de alargamento do prazo de apresentação das propostas para 9 de dezembro de 2014 e a interposição de duas providências cautelares pela Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) em 3 de outubro e a 17 de novembro, ambas posteriormente julgadas improcedentes pelo Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, e a contestação de um concorrente que viu a sua proposta rejeitada pelo Júri do procedimento, apenas permitiram que a decisão de adjudicação viesse a ser tomada a 16 de janeiro de 2015, com o consequente atraso no início do período de funcionamento normal da nova Subconcessão, inicialmente previsto para 1 de Janeiro de 2015.

Por esta razão, e a fim de assegurar a continuidade da prestação de serviços, foi a 9 de dezembro de 2014 utilizada, nos termos do art.º 64.º do Contrato de Subconcessão com a Prometro, S.A., e por via de Aditamento a possibilidade de extensão do prazo de vigência do atual contrato, para em paralelo celebrar, entre outros de menor importância, em 26 de dezembro um contrato de manutenção para a totalidade da frota com a Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF), tendo o primeiro vindo a merecer o visto prévio do Tribunal de Contas.

A prevista economicidade do novo contrato de Subconcessão, que, de resto, também veio a ser obtida na contratação para a extensão do período de transição até ao início do período de funcionamento normal daquele, a par de algumas medidas de eficiência interna, permitiu que, sob proposta da MP, se celebrasse como o Estado Português um Contrato de Serviço Público que configura um modelo de contratualização de serviços de transporte público de passageiros que, nos termos do direito europeu aplicável, beneficia os passageiros e introduz uma maior eficiência no sistema numa ótica de otimização dos recursos.

Da gestão corrente da MP evidencia-se em 2014 o número de 56,9M de validações no sistema, um novo

recorde anual, 1,8% acima do anterior recorde registado em 2013, uma receita de 39,7M€, 2,1% acima da ano anterior, custos operacionais de 43,7M€, mais 0,2% que os do ano anterior, passando a taxa de cobertura dos custos operacionais pelas receitas de 89,2% em 2013 para 90,8% no ano, 1,6 pp acima do valor de 2013 e 7,8 pp acima do valor de 2011. Obteve-se, assim, um EBITDA de 0,7M€, 3,9M€ em 2013 (corrigido já em 2014 para 4,6M€), um resultado operacional de -85,1M€, sensivelmente igual aos -85,4M€ de 2013, e um resultado líquido de -400,6M€, fortemente agravado relativamente a 2013, -47,6M€, resultado do efeito positivo nas contas de 2013 da liquidação de onze operações de derivados de taxa de juro e do agravamento de 111,9M€ da Atualização Financeira das Provisões nos termos da IFRIC 12.

Os resultados líquidos da Empresa continuam, assim, a evidenciar a ausência de contrapartidas pela utilização do investimento realizado, a necessidade de criação de provisões para reposição dos equipamentos cuja vida útil seja inferior ao período de concessão, a entrega a custo zero e em normais condições de uso de todo o aparelho produtivo no final desta, o financiamento do investimento com cerca de 76% de capital alheio e os efeitos dos contratos de derivados financeiros celebrados em anos anteriores.

Quanto aos aspetos estratégicos, embora se tenham obtido melhorias quanto à sustentabilidade da Empresa, a sua reestruturação e fusão com a STCP, nomeadamente no aspeto do redimensionamento do efetivo, continuaram a ser temporalmente prejudicados pela incerteza quanto ao modelo de organização da mobilidade na Área Metropolitana do Porto (AMP).

O diferendo que ao longo dos anos tem vindo a opor a MP ao subconcessionário, Prometro, S.A., quanto à interpretação do sistema de incentivos do contrato de Subconcessão, anteriormente objeto de providências cautelares, viu a ação principal interposta no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto (TAF), mantendo-se, por isso, a decisão de contabilizar o Malus do exercício como acréscimo de rendimento. Por outro, e apesar das múltiplas audiências já realizadas e dos despachos favoráveis do Ministério Público continua por decidir o contencioso da MP com a Autoridade Tributária sobre a devolução 49,8M€ do IVA suportado com a realização das denominadas obras de requalificação urbana.

Cabe ainda nesta mensagem a referência à Recertificação em Qualidade e Ambiente, Normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001 e a manutenção da Certificação em Segurança, OHSAS 18001:2007, a divulgação do espólio arqueológico resultante dos trabalhos efetuados durante a construção do sistema e a apresentação dos mesmos em foros científicos, os benefícios ambientais, redução de 3,2% na emissão indireta de CO₂, o impacto no mercado de trabalho, 900 postos de trabalho criados/mantidos direta e indiretamente, a integração na comunidade, salientando-se ainda o serviço “MOVE PORTO – METRO E AUTOCARRO 24 HORAS” e o mais elevado nível de satisfação, 84 pontos em 100, dos utilizadores de transportes públicos em Portugal.

Num trabalho de todos e em conjunto com a STCP, a MP preparou-se e está preparada para ainda com maior eficiência servir a AMP.

João Velez Carvalho

A photograph of a train station at night. Several trains are visible on the tracks, with their headlights and station lights creating a warm, golden glow. The sky is a deep blue, and the overall atmosphere is one of quiet activity. The text '01' is prominently displayed in the upper left corner.

01

RELATÓRIO DE GESTÃO

1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

REDE (31/12)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Extensão (metros)	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	66.659	66.659	66.659	66.659	0,0%
Estações	45	69	69	70	70	80	81	81	81	81	0,0%

RECURSOS HUMANOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Efetivo ao Serviço (final exercício)	104	86	94	95	98	100	93	89	87	79	-9,2%
Efetivo ao Serviço (média do ano)	101	89	91	93	94	99	98	90	88	83	-5,8%

(valores em milhares)

PROCURA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Sistema de Metro											
Passageiros	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	55.737	54.498	55.931	56.923	1,8%
Passageiros km	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	282.480	285.591	288.136	0,9%
Percurso médio (mts)	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	5.216	5.183	5.106	5.062	-0,9%

OFERTA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Sistema de Metro											
Veículos km	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	6.714	7.103	7.020	7.151	1,9%
Lugares km	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	1.540.170	1.627.459	1.608.552	1.637.959	1,8%
Velocidade comercial (km/h)	-	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	25,93	25,89	25,75	25,81	0,2%
Taxa de ocupação	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	17,4%	17,8%	17,6%	-0,2 pp

CONTA DE EXPLORAÇÃO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Receita (m€)	10.326	21.263	26.678	29.371	29.812	30.649	34.945	37.370	38.879	39.685	2,1%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,76	10,50	10,85	11,32	11,42	11,48	12,02	13,23	13,61	13,77	1,2%
Receita / Lugar km (cent €)	1,41	1,50	1,77	2,10	2,13	2,09	2,27	2,30	2,42	2,42	0,2%
Custo Operacional (m€)	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	42.570	42.092	43.217	43.580	43.685	0,2%
Custo / Passageiro km (cent €)	25,44	21,85	20,20	18,85	19,25	15,94	14,48	15,30	15,26	15,16	-0,6%
Custo / Lugar km (cent €)	3,33	3,12	3,30	3,49	3,59	2,91	2,73	2,66	2,71	2,67	-1,6%
Taxa de Cobertura*	42,3%	48,1%	53,7%	60,1%	59,3%	72,0%	83,0%	86,5%	89,2%	90,8%	1,6 pp

* Rácio entre as receitas de tarifário e os custos diretos de operação, onde se incluem os custos de operação, o custo com a equipa de fiscalização da operação (até 2010), custos de vigilância e segurança assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIP, ACE.

(valores em milhares de euros)

RESULTADOS	2005 POC	2006 POC	2007 POC	2008 POC	2009 POC	2009 SNC	2010 SNC	2011 SNC	2012 SNC	2013 SNC	2014 SNC	14/13
Resultados Operacionais	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-78.067	-84.726	-98.061	-78.480	-85.375	-85.132	0,3%
Antes de Amortizações	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-32.078	-40.728	-19.429	-26.337	-26.134	0,8%
Antes de IC's	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-96.593	-109.929	-90.025	-96.911	-93.178	3,9%
Resultados Financeiros	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-216.009	-267.789	-299.038	-412.815	37.808	-315.455	934,4%
Resultados Líquidos	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-352.579	-397.199	-491.357	-47.618	-400.632	-741,3%

2. O ANO DE 2014

CONCURSO PARA CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO: 2015 - 2025

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto estipulam, na Base XXI, n.º 2, que a Metro do Porto, S.A. deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do Sistema.

A Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. lançaram, em 8 de agosto de 2014, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por Despacho Conjunto n.º 10272-A/2014 de 08 de agosto de 2014, em seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho.

Por deliberação conjunta tomada na reunião que teve lugar no dia 16 de janeiro de 2015, foi aprovado pelos Conselhos de Administração de cada uma das Sociedades o relatório final de avaliação de propostas, o qual propõe a adjudicação ao Agrupamento Ferrocarril Metropolita de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A.. Foi simultaneamente deliberado sujeitar a decisão de adjudicação à aprovação das tutelas.

A adjudicação veio a merecer acordo das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofício datado de 10 de fevereiro de 2015, respetivamente.

A assinatura do contrato ocorreu a 23 de abril de 2015, estando em curso o processo para concessão do visto prévio por parte do Tribunal de Contas.

Prevendo-se que o novo subconcessionário inicie a Operação do Sistema em 1 de agosto de 2015, o contrato a celebrar vigorará assim desde essa data até 31 de julho de 2025.

PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

Em resultado de Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, foi celebrado um contrato entre a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. em 26 de fevereiro de 2010, cuja vigência deveria ter cessado a 31 de dezembro de 2014.

Devido a vicissitudes inesperadas não imputáveis à vontade da Metro do Porto, esta empreendeu no sentido da extensão do atual contrato uma vez que esta data avizinhou-se sem estar concluído o concurso público internacional para seleção de um novo subconcessionário referido no ponto anterior. Estipulando as Bases da Concessão que Operação e Manutenção devem

ser sub-concessionadas, esta situação inviabilizaria o funcionamento do Sistema e, portanto, a prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto, com um irremediável prejuízo para o interesse público.

Considerando que a Prometro opera o sistema ininterruptamente desde 26 de fevereiro de 2010, pelo que estava completamente apta a assegurar a continuidade da prestação deste serviço, nas melhores condições conhecidas e sem que daí decorresse qualquer interrupção, e de forma a assegurar a continuidade da operação, a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. acordaram a prorrogação do contrato por um preço global de 7.749,999,99 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Face ao contrato inicial com a Prometro, regista-se a exclusão de algumas atividades da esfera da responsabilidade do subconcessionário, de que se destaca a manutenção dos 72 veículos Eurotram que passa a ser assegurada pela Metro do Porto através de contrato celebrado com a EMEF (mais detalhe no ponto seguinte).

Esta prorrogação mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 13 de dezembro e 5 de dezembro de 2014, respetivamente. A 20 de fevereiro de 2015 foi publicada em Diário da República a Portaria de Extensão de Encargos 145-A/2015 referente a esta prorrogação, tendo sido concedido pelo Tribunal de Contas, a 2 de março de 2015, o respetivo visto prévio.

Não tendo o processo sido concluído no prazo inicialmente previsto, foi solicitada uma nova prorrogação do contrato de operação por um período inicial de 3 meses com mais 1 mês de opção. Este novo aditamento mereceu autorização das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas por ofício de 27 de março de 2015.

**Até 21 de dezembro
de 2014 a manutenção
dos 30 veículos
Tram Train foi
assegurada
por contrato
com o consórcio
Bombardier / Vossloh**

MANUTENÇÃO DA FROTA DE MATERIAL CIRCULANTE

Até 21 de dezembro de 2014 a manutenção dos 30 veículos *Tram Train* foi assegurada por contrato com o consórcio Bombardier / Vossloh no âmbito da garantia pelo fornecimento destes equipamentos. Tornando-se necessário assegurar a sua manutenção até ao final do ano de 2014, foi celebrado contrato, por ajuste direto, com a Bombardier para este efeito.

Uma vez que o primeiro aditamento celebrado com a Prometro para assegurar a operação no primeiro



trimestre de 2015 excluiu os trabalhos de manutenção da frota de material circulante, a Metro do Porto, após consulta a duas entidades, celebrou através de ajuste direto um contrato de manutenção da totalidade da frota com a EMEF pelo mesmo prazo do aditamento celebrado.

Dada a necessidade de novo aditamento ao contrato com a Prometro, foi efetuado novo ajuste direto à EMEF igualmente pelo prazo de três meses mais um de opção.

CONTRATO DE SUBCONCESSÃO: MECANISMO BÔNUS/MALUS

O mecanismo do sistema de Bonus/Malus no contrato de subconcessão outorgado com a Prometro tem suscitado debate entre a Metro do Porto e a Prometro desde 2011.

Em resultado dessa divergência, as partes alcançaram um acordo de princípio quanto à exposição do conteúdo das divergências, exposição essa que foi reduzida a escrito e submetida pela Tutela Setorial ao Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República, que emitiu parecer no sentido de considerar assistir total razão e sustentabilidade às posições seguidas e defendidas pela Metro do Porto.

Ao mesmo tempo, a Prometro instaurou duas Providências Cautelares no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. A primeira, que deu entrada em 2013, relativa à cobrança do Bonus/Malus de 2010 e 2011, aguarda decisão final; e a segunda, entrada em 2014, relativa ao Bonus/Malus de 2013, foi indeferida, tendo a Prometro apresentado recurso para Tribunal Superior.

Estes processos judiciais têm sido acompanhados pelas Tutelas através do envio de todas as peças processuais, despachos e decisões judiciais.

Relativamente ao Bonus/Malus de 2012, a Metro do Porto em junho de 2013 emitiu fatura e efetivou a compensação do respetivo montante com faturação corrente da Prometro.

Tendo sido prorrogado o prazo do Contrato de Subconcessão celebrado com a Prometro, S.A., a Metro do Porto, S.A. obteve despachos de autorização das Tutelas para confirmar a decisão de aceitação da proposta de prestação de garantia bancária à primeira solicitação a favor da Metro do Porto, S.A., do mesmo montante do valor do malus relativo aos anos de 2012 e 2013, respetivamente de 8.300.299, 91 euros e 8.356.108,82 euros.

Esta garantia deverá permanecer em vigor até ao quadragésimo quinto dia posterior ao trânsito em julgado da decisão final a proferir na ação principal que pende sob o n.º 1298/14.2BEPRT no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, a ser executada nos precisos termos da decisão que vier a ser proferida em caso de incumprimento.

Este acordo tem ainda como pressuposto essencial, a prestação de garantia bancária pela Prometro, S.A. nos precisos termos das acima referidas, para o valor de malus do ano de 2014 que a Metro do Porto, S.A. vier provisoriamente a apurar, seguindo as mesmas regras constantes dos cálculos apresentados para os anos anteriores, aplicando-se, relativamente ao cálculo final do valor a pagar, as regras que resultarem da decisão final a proferir para os anos de 2012 e 2013, no processo judicial pendente, acima identificado.

CONTRATO PROGRAMA

As novas Bases de Concessão do projeto, aprovadas pelo Decreto – Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, introduzindo alterações à figura do contrato programa e ao prazo da sua celebração, reforçaram a sua necessidade, estando previsto no n.º 1 da Base XV que “O Estado prestará à concessionária compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objeto de contratos-programa ou contratos de serviço público”.

Foi assim assinado em 8 de Agosto de 2014 um Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Empresa, que perduraria até 31 de Dezembro de 2024 e entraria em vigor no primeiro dia útil seguinte à data em que o Estado comunicasse por escrito à Metro do Porto a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas ou à confirmação escrita, clara e inequívoca, emitida pelo Tribunal de Contas, declarando não ser necessária a obtenção do visto.

Esse contrato define as obrigações de prestação de serviço pela Metro do Porto, as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento. Não são regulados no seu âmbito as responsabilidades relativas à Dívida Histórica da MP, as responsabilidades relativas ao investimento na construção de infraestruturas civis e sistemas técnicos, as responsabilidades relativas às componentes da Grande Manutenção referentes às infraestruturas civis e aos sistemas técnicos, nem finalmente o serviço de transporte prestado pela Empresa relativo ao Funicular de Guindais.

Em 10 de Dezembro de 2014 foi assinado um aditamento a esse Contrato de Serviço Público, através do qual a data de entrada em vigor passou a ser 1 de Janeiro de 2015. Este aditamento introduz uma disposição segundo a qual, verificando-se uma alteração substancial dos pressupostos do contrato, se procederá a uma revisão da estipulada inexistência de compensações financeiras.

Segundo informação da tutela, o Tribunal de Contas comunicou em 26 de Dezembro de 2014 que este contrato não se encontra sujeito a fiscalização prévia.

PROCESSO DE CONTENTENCIOSO AUTORIDADE TRIBUTÁRIA - IVA

Em Julho de 2008, a Autoridade Tributária (AT) iniciou uma inspeção tributária aos registos contabilísticos da Metro do Porto, S.A., em sede de IVA e IRC relativamente aos exercícios de 2004 a 2008, inspeção essa que se vem prolongando até à presente data.

Relativamente ao IVA, a AT questiona a dedutibilidade do imposto suportado na realização das denominadas obras de requalificação e inserção urbana levadas a cabo pela Metro do Porto, S.A., pois considera que não foi a Sociedade a destinatária dos trabalhos, mas sim as Autarquias, pelo que entende que não poderia ter sido deduzido o IVA respetivo. Já a questão suscitada relativamente ao IRC, está relacionada com o tratamento contabilístico e fiscal a dar às dotações de investimento do Orçamento do Estado e aos fundos comunitários que constituem a principal fonte de financiamento dos investimentos atividades desta Sociedade. Entende que os financiamentos do investimento (comparticipações

financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à Metro do Porto, S.A.) então registados na Conta 58 - Prestações do Concedente, deveriam ser incluídos na Conta 2745 - Subsídios para Investimentos, o que altera o rendimento da Sociedade para efeitos de tributação neste imposto o que, dados os resultados negativos apresentados naqueles anos pela Sociedade, não determina o pagamento de imposto.

A AT remeteu à Metro do Porto, S.A. até à presente data, quarenta e dois Projetos de Relatório de Inspeção Tributária, que converteu em notificações de pagamento com o teor dos correspondentes 42 (quarenta e dois) Relatórios de Inspeção Tributária.

Em resultado dessa atuação, foram até à data, remetidas à Metro do Porto, 93 (noventa e três) notas de liquidação adicional a intimar para pagamento voluntário do imposto alegadamente em falta relativamente aos anos de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011 (até Outubro) e, bem assim, as respetivas 93 (noventa e três) notas de liquidação adicional dos correspondentes juros compensatórios, totalizando um montante global de 39.252.639 euros.

**Atingiu-se em 2014
um novo recorde
anual de validações
no Metro do Porto,
com um total
de 56,9 milhões,
1,8% superior
ao anterior
recorde**

Das referidas notas de liquidação de imposto e de juros compensatórios recebidas foi apresentada pela Metro do Porto impugnação judicial, dada a discordância da interpretação feita pela AT e por não restar qualquer outra solução alternativa.

A Metro do Porto apresentou 19 (dezanove) impugnações judiciais junto do Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, tendo sido já realizadas audiências de julgamento no âmbito de onze dos dezanove processos em curso.

Sem prejuízo da via contentenciosa que a Metro do Porto decidiu seguir, em finais de fevereiro de 2012, dado o contexto e as vicissitudes que envolvem todo este processo, o Conselho de Administração optou por proceder ao pagamento da totalidade das dívidas fiscais pendentes, num total de 30.513.974,76 euros, regularizando-se integralmente todas as dívidas fiscais à altura, permitindo-lhe assim regularizar a sua situação tributária perante a AT, imprescindível à sua atividade corrente.

A partir de abril de 2012, a Metro do Porto foi sendo notificada de demonstrações de liquidação de imposto (e já não de notas de liquidação de imposto, atendendo

a que desde março de 2012 se verificou alteração de procedimentos na AT) referentes aos períodos de Novembro de 2011 até novembro de 2012, tendo a AT de forma automática e imediata, feito operar compensações nos créditos de reembolsos que foram sendo solicitados pela Sociedade, no montante global de 441.398,55 euros.

Relativamente aos períodos seguintes que foram sendo objeto de inspeção, e até à presente data, a AT não tem procedido a qualquer correção por considerar regular a atuação da Sociedade nesta sede.

Desde janeiro de 2015 foram já sendo emitidas sentenças pelo TAF em alguns dos processos, a saber:

- Processo n.º 1201/11.1BEPRT – 869.328,89 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 3570/11.4BEPRT – 1.574.889,60 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 840/10.2BEPRT – 1.353.047,18 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 1630/09.0BEPRT – 7.972.703,99 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 2422/11.2BEPRT — 1.780.955,01 euros, acrescido de juros indemnizatórios

Todas favoráveis à MP, pelo que a AT recorreu destas cinco sentenças.

No caso de a Metro do Porto, S.A., vier a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

RECORDE ANUAL DE VALIDAÇÕES

Atingiu-se em 2014 um novo recorde anual de validações no Metro do Porto, com um total de 56,9 milhões, 1,8% superior ao anterior recorde (atingido em 2013). Desde a abertura do sistema, apenas em 2012 se registou uma (ligeira) redução do número de validações face ao ano anterior.

A ESCOLHA DOS PORTUGUESES – ESTUDO DA ASSOCIAÇÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O Metro do Porto é, entre os transportes públicos em Portugal, o preferido pelos seus utilizadores. De acordo com um estudo da DECO - Associação de Defesa do Consumidor relativo ao ano de 2014, a taxa de satisfação dos clientes do Metro do Porto atinge os 84 pontos (em 100 possíveis), com uma vantagem destacada sobre os outros operadores de transportes disponíveis nas principais áreas urbanas do país.

O estudo levado a cabo pela DECO, de acesso público e que teve ampla divulgação nos meios de comunicação, resulta de um trabalho de campo que inquiriu mais de 2.700 pessoas, representativas da população de vinte municípios da Área Metropolitana do Porto, da Área Metropolitana de Lisboa, e ainda de Braga, Coimbra e Guimarães. Os resultados apontam para uma clara preferência do modo de transporte Metro face aos restantes e as conclusões quanto à avaliação individual de cada operador são muito favoráveis ao Metro do Porto.

A OPINIÃO DOS CONSUMIDORES NO ESTUDO DA DECO

OPERADOR	TAXA DE SATISFAÇÃO
Metro do porto	84
Fertagus (comboio)	81
CP Porto	78
MTS (Metro Transportes do Sul)	70
Metropolitano de Lisboa	70

Os aspetos mais valorizados pelos clientes do Metro são a informação ao público, a segurança, o conforto, a limpeza e a pontualidade. Este estudo de âmbito nacional da Associação de Defesa do Consumidor aponta para resultados muito idênticos aos revelados pelos inquéritos que desde 2004 têm sido anualmente realizados junto dos clientes do Metro do Porto.

MOVE PORTO: METRO TODA NOITE

O Metro do Porto lançou em 2014 um serviço inovador em Portugal, disponibilizando operação noturna ininterrupta nas noites de fim-de-semana. Este projeto experimental decorreu entre julho e novembro nas linhas Amarela (D) e Azul (A) – nesta última apenas entre as estações Estádio do Dragão e Senhora da Hora – com frequências de passagem de 20 minutos em ambos os sentidos.

O MOVE PORTO, uma iniciativa de responsabilidade social dirigida a toda a população da Área Metropolitana do Porto, mas sobretudo aos mais jovens, procurou dar resposta à concentração da animação noturna na “baixa” do Porto, com enorme afluência de pessoas durante as noites de fim-de-semana e crescentes dificuldades de acesso e de estacionamento.

Para ultrapassar estas dificuldades e melhorar as condições de mobilidade noturna no centro do Porto, a Metro do Porto, em parceria com a STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.) e com Câmara Municipal do Porto, criou o serviço “MOVE PORTO - METRO E AUTOCARROS 24 HORAS”. Além de garantir a operação em modo contínuo nas linhas Amarela e Azul do Metro, este serviço melhorou a articulação entre o Metro e a rede de madrugada da STCP, proporcionando um acesso mais rápido e direto à “baixa” do Porto.

O MOVE PORTO veio trazer maior segurança aos jovens que procuram animação noturna e maior tranquilidade às suas famílias, diminuindo os constrangimentos à circulação e a sinistralidade rodoviária. A segurança foi mesmo uma das prioridades, através do reforço do número de vigilantes presentes nas estações e nos veículos, que contaram com o apoio de elementos da PSP recrutados pelo Metro. Nas estações com maior afluência estiveram também em serviço equipas de apoio e de informação aos clientes.

A nível ambiental, este serviço veio reduzir a poluição atmosférica e sonora, o que contribui para a melhoria da qualidade de vida no espaço público.

O fomento da atividade comercial e dos sectores do turismo e do lazer foram, também, uma sua mais-valia. O Porto juntou-se assim a cidades com serviço noturno de metro, como Nova Iorque, Barcelona, Viena ou Berlim. Para além da Câmara do Porto e da STCP, o MOVE PORTO contou ainda com o apoio à divulgação da RFM e do Jornal de Notícias e a colaboração da EULEN, prestador de serviços de vigilância e segurança na rede de Metro Ligeiro.

O MOVE PORTO representou um acréscimo de cerca de 75 mil validações na rede durante os três meses em que decorreu.

Em novembro e no âmbito do Estudo de Satisfação do Cliente do Metro do Porto, realizado pela empresa DOMP e cuja amostra é de 1.674 entrevistas pessoais, procurou aferir-se o impacto do MOVE PORTO. Mais de dois terços dos inquiridos souberam da existência do serviço noturno, perto de um terço usufruiu da sua existência e mais de 95 por cento valorizam-no como “relevante” ou “muito relevante”.

SIQAS – SISTEMA INTEGRADO DE QUALIDADE, AMBIENTE E SEGURANÇA

No ano de 2014 concluiu-se o primeiro ciclo de três anos do processo de Certificação Integrada da Metro do Porto em Qualidade e Ambiente, de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001. No âmbito do processo de recertificação ocorrido no final do ano, foi ainda incluída a área de Segurança, de acordo com o referencial OHSAS 18001. Durante o ano de 2014 ocorreu ainda a transferência da entidade certificadora sendo agora a SGS – ICS- Serviços Internacionais de Certificação, o organismo de certificação da Metro do Porto S.A, nas áreas de qualidade, ambiente e segurança até 2016.

Assim a auditoria de recertificação em novembro de 2014 realizou-se já pela SGS mantendo como âmbito a “Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto”, de acordo com as Normas, NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

Como resultado dessa auditoria foram emitidas quatro não conformidades, uma na área do Ambiente e três na área da Qualidade, tendo sido todas encerradas no prazo estabelecido pela entidade certificadora. Foram ainda emitidas nove oportunidades de melhoria que a Metro do Porto começou de imediato a implementar.

3. O METRO E O AMBIENTE

O Relatório de Sustentabilidade publicado em 2015 contempla o que de mais relevante aconteceu no último ano a nível ambiental, social e económico, que em síntese se passa a expor.

Relativamente às emissões, sendo as frotas e movidas a eletricidade, não existem emissões diretas associadas à tração; existem, no entanto, emissões indiretas, já que parte da energia elétrica consumida é oriunda de combustíveis fósseis. As emissões indiretas resultado do consumo de energia pelos veículos de Metro totalizaram 12.005 toneladas de CO_{2e} (dióxido de carbono



equivalente), 3,2% abaixo do verificado em 2013. Essa redução deve-se a um efeito misto de queda no consumo elétrico (1,8%) e de diminuição do fator de emissão de CO_{2e} por kwh (1,5%). O consumo de energia de tração reduziu-se de 39.353 milhares de kwh em 2013 para 38.660 milhares de kwh em 2014, embora se tenha verificado um aumento da oferta de 1,9%. No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estimando-se o nível de emissões que resultaria das mesmas deslocações em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, coletivo e não motorizado). Estimou-se para 2014 uma poupança de 60,6 mil toneladas de CO_{2e} que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 48,6 mil toneladas de CO_{2e}.

Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 324 mil euros no ano de 2014. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 155 milhões de euros e 11 milhões de euros, respetivamente.

Ao nível social, estima-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 900 postos de trabalho criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) em 2014. Quase 80% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na fiscalização, segurança, manutenção, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

4. O METRO E OS SEUS CLIENTES

4.1 CLIENTES

PERFIL DO CLIENTE DO METRO DO PORTO E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2014

Rapidez, acessibilidade, frequência e facilidade de deslocação são novamente os pontos mais fortes apontados pelos clientes do Metro do Porto, de acordo com os dois Estudos de Satisfação realizados em 2014 por empresa independente e especializada e que abrangeram um total de 1.674 passageiros inquiridos distribuídos por dois períodos: de 17 a 23 de março e entre 6 e 12 de novembro de 2014.

Mantém-se níveis de satisfação global elevados (83,3% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2014), representando uma subida de cerca de 0,7 pp face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2013.

Os resultados obtidos confirmam a excelência dos serviços prestados pelo Metro do Porto, com elevados níveis de Confiança (81,1%), Lealdade (94%) e de Imagem Social (94%), destacando-se os mais de 97% de inquiridos que referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

De destacar também os níveis de concordância dos passageiros quanto à perceção que detêm dos benefícios do Metro para a sociedade (98,3%) e para o ambiente (97,1%), considerando a maioria que no futuro mais pessoas irão viajar no Metro do Porto.

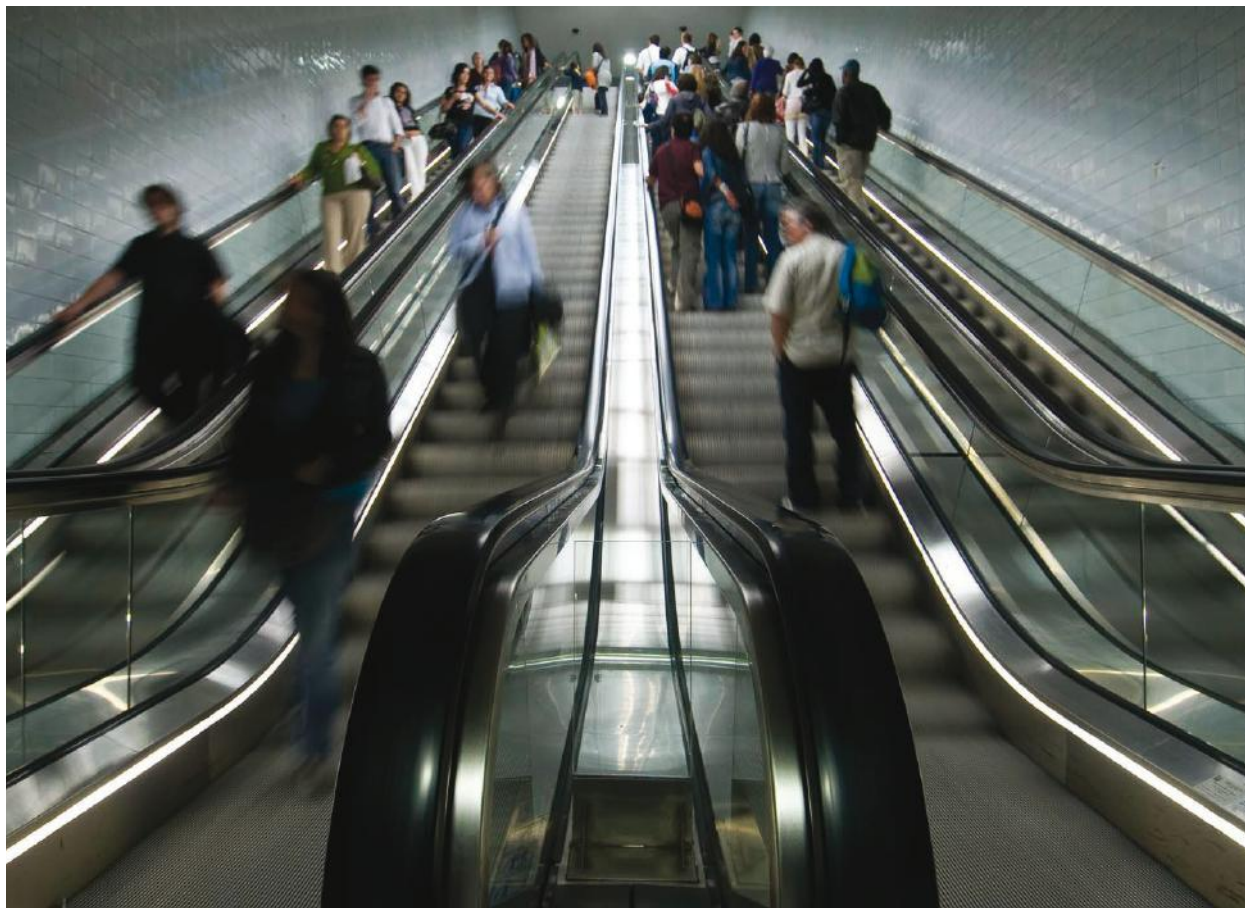
De acordo com estes estudos, a maioria dos clientes do Metro do Porto reside nos concelhos do Porto (27,1%). Vila Nova de Gaia (20%) e Matosinhos (13,6%), seguindo-se os restantes concelhos abrangidos pela rede: Maia (8,7%), Gondomar (8,6%), Vila do Conde (4,5%) e Póvoa de Varzim (2,4%), a que acrescem ainda os clientes residentes nos concelhos de Valongo (1,7%) e Espinho (0,7%) e os de outros concelhos não servidos diretamente pela rede do Metro (12,7%).

A faixa etária entre os 15 e os 35 anos representava mais de 55% dos clientes do Metro em 2014. Muitos tinham menos de 25 anos (36%) e eram estudantes (31,2%), sendo o cliente tipo do Metro do Porto caracterizado como do sexo feminino (56 %), pertencente à classe média e de 37 anos de idade.

PROCURA

Manteve-se em 2014 o aumento da procura do metro, crescendo as validações 1,8% para um total de 56,9 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003.

Entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 foram emitidos 38.635 autos de notícia, menos 21,0% que em 2013, num total de 1.512.386 clientes fiscalizados (menos 16,3% que em 2013). O rácio de autuação global, relação entre o número de autos emitidos e o número de clientes fiscalizados, ascende a 2,55% em 2014 (menos 0,2 pp que em 2013, quando se cifrou em 2,77%).



A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações entre 2012 e 2014, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2014, refletindo a sazonal queda no terceiro trimestre:

MÉDIA DE VALIDAÇÕES	2012**	2013	2014	1º TRIMESTRE 2014	2º TRIMESTRE 2014	3º TRIMESTRE 2014	4º TRIMESTRE 2014
Dia útil	181.825	185.696	188.677	190.197	196.791	156.341	197.964
Fim de semana e Feriados	75.186	78.955	82.031	70.935	86.624	80.251	87.488
Diária	148.901	153.235	155.953	154.419	159.261	133.023	166.270

**Não considerando os dias de Greve Geral de 22 de Março e 14 de Novembro de 2012

À subida das validações registadas no Sistema de Metro Ligeiro associou-se a estabilização do número de clientes que usam habitualmente o Metro. Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e como número de clientes frequentes o número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias mensais:

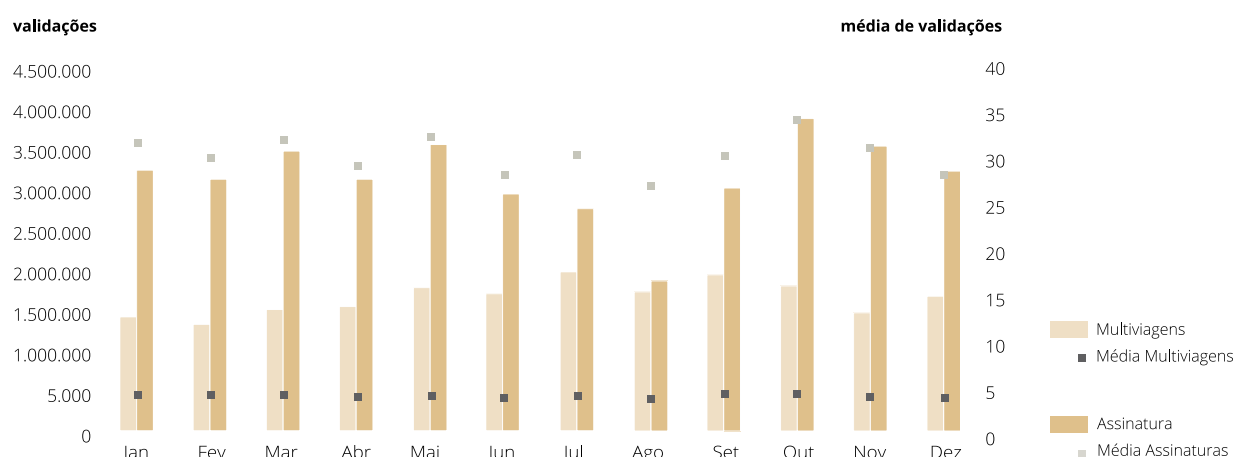
MÉDIA MENSAL	CLIENTES REGULARES			CLIENTES FREQUENTES		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Metro do Porto	64.522	67.192	67.077	27.092	29.114	29.097
Sistema Andante	119.952	149.040	149.833	73.741	93.572	92.207

No caso das validações no Sistema de Metro Ligeiro, manteve-se a tendência de subida no peso das validações com títulos assinatura (65,9% face a 65,4% em 2013). No que respeita às validações registadas com os diferentes títulos de assinatura sociais disponíveis, estas ascendem a 36,6% do total de validações anual, mantendo a tendência de subida dos anos anteriores ao representarem mais 1,43 pp face a 2013, e 55,6% do total de validações com títulos assinatura. Registaram-se 20,8

milhões de validações com títulos de assinatura social, 5,9% acima do valor de 2013 e 19,9% acima do de 2012.

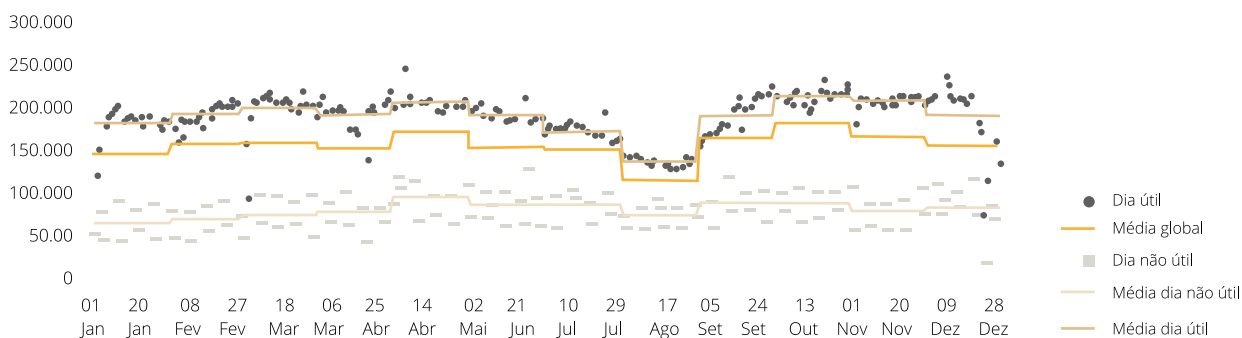
Em termos médios, cada cartão multiviagem utilizado foi validado 3,97 vezes em 2014 no sistema de metro (4,08 validações em 2013); e 30,24 vezes cada cartão Gold utilizado (30,66 no ano transato). A redução do número médio de validações por cartão já ocorreu nos anos anteriores.

TIPOLOGIA DE CARTÕES



Os passageiros km aumentaram 0,9% em 2014, apurando-se um total de 288,1 milhões, o segundo maior valor anual desde a abertura do sistema, apenas ultrapassado pelos 290,7 milhões registados em 2011. O percurso médio por passageiro em 2014 ascendeu a 5.062 metros (menos 0,9% que em 2013 e menos 2,3% que em 2012).

VALIDAÇÕES NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



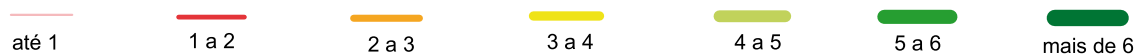
As 5.617.114 validações registadas em outubro de 2014 representam um novo recorde mensal absoluto desde a abertura do sistema, 2,2% acima do anterior recorde em outubro de 2013. O terceiro maior valor mensal foi registado em maio de 2013 (5.421,2 milhares de validações).

As cargas por troço, apresentadas no gráfico seguinte, correspondem ao número de passageiros que viajaram entre cada par de estações. As secções urbanas apresentam valores mais de dez vezes superiores aos verificados nas extremidades da rede.





Cargas Médias dos Dois Sentidos (milhões de passageiros)



O pico de carga anual verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2014 se registaram 8,9 milhões de passageiros por sentido, 2,2% acima do valor no ano anterior (também ele pico de carga no Sistema), seguindo-se os troços Lapa – Casa da Música (entre os 8,3 e 8,8 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga mantém-se no troço Aliados – Trindade, com 6,0 milhões de passageiros transportados por sentido (mais 3,0% que em 2013), próximos dos níveis registados nos troços 24 de Agosto – Bolhão e Viso – Sete Bicas (cargas de 5,9 milhões).

Nos extremos das diversas linhas, nomeadamente entre Nau Vitória - Fânzeres, Matosinhos Sul – Senhor de Matosinhos, Varziela – Póvoa de Varzim, Fórum da Maia – ISMAI e no ramal do Aeroporto, não foi atingido o milhão de passageiros por sentido. No extremo da linha Azul entre Campinha e Fânzeres e entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos; da linha Verde entre Zona Industrial e o ISMAI; e no ramal do Aeroporto registam-se valores inferiores a metade desse limiar.

Analisando a evolução das cargas entre 2013 e 2014, constata-se uma subida generalizada (entre 1% e 5%) em todos os troços da linha Amarela e no tronco comum entre as estações de Fânzeres e Viso; em sentido contrário, regista-se uma redução na linha Verde (entre 1% e 3%) e na linha Azul a partir da Senhora da Hora (a rondar os 3%). A linha Vermelha apresenta um crescimento inferior a 1% entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e uma redução após esta última estação (de 0,2% a 1,7%).

Convencionando-se que uma etapa iniciada mais de 70 minutos depois do início da etapa anterior representa o início de uma viagem, é possível repartir as validações nas diferentes estações do Sistema de Metro Ligeiro entre validações de entrada no sistema Andante e validações de transbordo (entre operadores ou dentro do mesmo operador). A tabela infra apresenta o top ten das estações com maior número de validações de entrada no Sistema e a quota das entradas no total de validações dessa estação.

ESTAÇÃO	ENTRADAS	QUOTA DAS ENTRADAS
Trindade ¹	2.717.750	24,6%
Casa da Música	2.024.125	58,3%
São Bento	1.799.038	70,6%
Bolhão	1.734.106	72,1%
Campanhã	1.494.885	55,8%
João de Deus	1.384.985	77,5%
Santo Ovídio	1.163.662	69,8%
Sr. ^a da Hora	1.113.805	55,3%
Marquês	1.094.751	77,0%
IPO	1.054.013	89,9%

¹ Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo

A estação da Trindade, no cruzamento da linha Amarela com o troço comum das restantes linhas do sistema, mantém-se desde a abertura como o ponto central da rede. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao tronco comum das restantes linhas do Sistema, contabilizou-se um total de 11,0 milhões

**19,4% das
validações
anuais
registadas
ocorrem na
Trindade**

de validações (2,6% acima do valor registado em 2013), das quais cerca de 75,4% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, a estação da Trindade mantém-se como ponto preferencial de entrada no sistema (2,7 milhões de viagens, subida de 10,0% face ao ano anterior), seguindo-se as estações Casa da Música (2,0 milhões) e São Bento (1,8 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem / destino das validações no Sistema de Metro Ligeiro: 19,4% das validações anuais registadas ocorrem na Trindade; 38,4% das validações têm como origem ou destino a estação da Trindade.

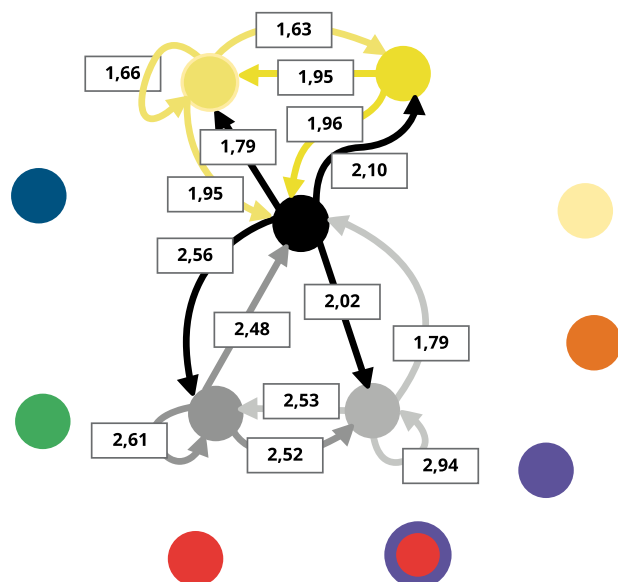
A rede de metro pode ser particionada da seguinte forma:

- Linha Amarela: entre as estações de Santo Ovídio e Hospital de S. João;
- Tronco Comum: entre as estações da Senhora da Hora e Estádio do Dragão, é servido por todas as linhas exceto a Linha Amarela, apresentando uma elevada frequência;
- Tronco Comum às linhas Vermelha e Violeta: entre as estações Senhora da Hora e Verdes, é servido por essas duas linhas;
- Antena Vermelha: entre as estações Verdes e Póvoa de Varzim;
- Antena Violeta: entre as estações Verdes e Aeroporto;
- Antena Azul: entre as estações Senhora da Hora e Senhor de Matosinhos;
- Antena Verde: entre as estações Senhora da Hora e ISMAI;
- Antena Laranja: entre as estações Estádio do Dragão e Fânzeres.

Há uma grande concentração das validações no núcleo central da rede, nomeadamente nas estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) e na totalidade da linha Amarela (entre Santo Ovídio e Hospital de S. João). Das validações totais registadas em 2014, 83,0% são concentradas nessas estações (82,5% em 2013 e 82,0% em 2012) que cobrem 27,2% da extensão total da rede.

Dos primeiros 100 pares origem – destino, apenas cinco não compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela. O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 56.º lugar: Aeroporto – Trindade, com cerca de 175 mil deslocações em 2014.

Se analisarmos os principais fluxos origem / destino, constatamos que neles não figuram as antenas Azul, Laranja (até Nau Vitória), Verde, Vermelha, Violeta e o troço da linha Amarela Pólo Universitário – Hospital de S. João, num total de 53 estações. Os troços da linha Amarela, com a exceção atrás indicada (12 estações)



aparecem através das suas ligações com a Trindade, e nos dois sentidos. As diversas secções do tronco comum aparecem não apenas nas suas ligações com a Trindade como também nas ligações entre elas e no seu próprio seio:

2014

Matriz OD Agregada
Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D)
(unidade: milhar de etapas)

TROÇO	ESTAÇÕES
Trindade	1
SH-Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	8
S. Bento - Salgueiros	6
SOvídio - Jardim do Morro	6
PU - HSJ	3
Antena Azul	9
Antena Verde	11
Antena Vermelha	16
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	5
Ramal Aeroporto	2
Fânzeres - Levada	7
	82

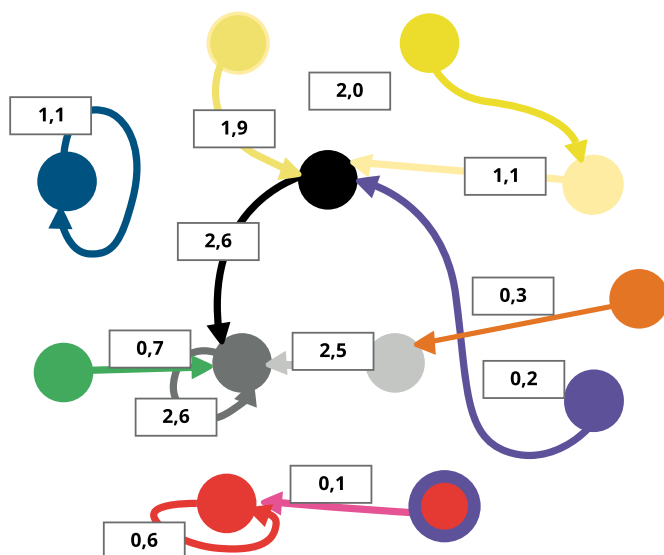
Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocamentos em 2014 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocamentos por estação é maior.

Com exceção do principal destino das origens no troço S. Bento – Salgueiros, antes Santo Ovídio - Jardim do Morro e que em 2014 é a estação da Trindade, não se registaram mais alterações nos principais destinos de cada origem, agregada nos termos do gráfico abaixo. As antenas Vermelha e Azul (após Senhora da Hora) mantêm-se como o principal destino de deslocamentos iniciadas na própria antena, sendo ainda a antena Vermelha o principal destino do tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. O troço Senhora da Hora – Lapa foi

o principal destino tanto para o conjunto de deslocamentos iniciadas nesse mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão – Nau Vitória e na antena Verde. A Trindade foi o principal destino dos troços Santo Ovídio – Jardim do Morro e Pólo Universitário – Hospital S. João bem como da extensão ao Aeroporto. O troço S. Bento – Salgueiros teve como principal destino o troço Pólo Universitário – Hospital S. João. As deslocamentos com origem no troço Fânzeres – Levada têm com principal destino o troço Bolhão – Nau Vitória.

2014

Matriz OD Agregada
Maior destino de cada origem
(unidade: milhar de etapas)



TROÇO	ESTAÇÕES
Trindade	1
SH-Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	6
S. Bento - Salgueiros	6
SOvídio - Jardim do Morro	3
PU - HSJ	9
Antena Azul	11
Antena Verde	16
Antena Vermelha	5
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	2
Ramal Aeroporto	7
Fânzeres - Levada	8
	82

PARK & RIDE

A rede de parques de estacionamento disponibilizada ao público consiste em 32 parques de estacionamento automóvel em estações do Sistema de Metro Ligeiro, funcionando como interfaces *Park & Ride* com o transporte individual.

Destas infraestruturas, 31 são parques de superfície situados em estações periféricas, sendo o ParqueMetro o único parque subterrâneo. Este último, que assegura o interface *Park & Ride* na Estação Estádio do Dragão, é também o único taxado.

Com esta rede foi garantida acessibilidade dos utilizadores de Transporte Individual ao modo Metro através de uma oferta diária de mais de 3.400 lugares de estacionamento, abrangendo cerca de 40% das estações da rede do Metro do Porto.

Nos parques de utilização gratuita a ocupação registada comprovou um padrão de procura similar ao dos anos anteriores. Distingue-se uma dezena de parques com taxas médias de ocupação superior a 50%: Senhora da Hora (Tronco Comum); Pedro Hispano (Linha A); Póvoa de Varzim, Portas Fronhas, Varziela e Mindelo (Linha B); ISMAI e Parque Maia (Linha C); Botica (Linha E); e Campanha (Linha F).

Em dia útil assinalaram-se frequentemente valores de ocupação acima dos 90% da capacidade nos parques de Senhora da Hora (Tronco Comum), Póvoa de Varzim (Linha B), Parque Maia (Linha C) e Botica (Linha E), bem como taxas de ocupação frequentemente acima de 80% nos parques de Portas Fronhas (Linha B) e Campanha (Linha F).

A oferta de serviço *Park & Ride* tarifada e inteiramente integrada com o sistema de bilhética intermodal sem-contato Andante manteve-se disponível no ParqueMetro, para titulares de Assinatura Mensal Andante *Park & Ride* e também para clientes ocasionais *Park & Ride*. Registou-se em 2014 um total de 42.891 entradas com cartão intermodal Andante, praticamente idêntico ao de 2013 (42.886 entradas).

INTERFACES COM TRANSPORTE COLETIVO

Estes interfaces assumem vital importância na articulação de serviços e no aumento da eficiência do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto.

Destacam-se os interfaces de Campanhã, S. Bento e General Torres, que asseguram a ligação entre o serviço ferroviário, Metro e autocarros urbanos. De referir ainda alguns interfaces entre Metro e autocarro nas estações da Trindade, Casa da Música, Hospital de S. João e Santo Ovídio.

O Interface Casa da Música (ICM) é formalmente gerido pela Metro do Porto desde 2012 ao abrigo de Protocolo celebrado entre a Autoridade Metropolitana de Transportes, Câmara Municipal do Porto e a Metro do Porto. Em 2014 manteve-se a gestão integrada deste interface com a adesão de mais dois operadores rodoviários de serviço internacional, alargando o leque de serviços disponíveis aos clientes Metro e dos restantes serviços rodoviários urbanos.

O serviço de *car-sharing* na estação da Senhora da Hora deixou de ser disponibilizado em julho de 2014 atendendo à fraca adesão dos clientes Metro a este tipo de serviço.



FUNICULAR DOS GUINDAIS

A 2 de julho de 2012 foi lançado o título “Funi”, de utilização exclusiva no Funicular dos Guindais e vocacionado para o segmento turístico, com um custo unitário de 1,80 euros por viagem, atualizado para 2,00 euros a partir de 21 de junho de 2013.

Até 1 de julho de 2013 manteve-se válida a utilização de todos os títulos intermodais Andante, tendo sido suprimida a utilização de títulos multiviagens a partir dessa data, passando a ser aceites apenas títulos de assinatura mensal.

A 16 abril de 2013, foi assinado um protocolo entre a Carristur, STCP e Metro do Porto, no qual foi criado o Porto Premium 3 em 1, bilhete dirigido ao setor turístico, que possibilita viagens nos autocarros da Carristur, carros elétricos dos STCP e Funicular dos Guindais.

A 8 de outubro de 2013 foi assinado um protocolo com a Câmara Municipal do Porto, no âmbito do qual foi en-

globado no Portocard, um desconto de 25% numa viagem no Funicular. Este produto é dirigido ao sector turístico, e assim como o Porto Premium 3 em 1, passou igualmente, a integrar as viagens no Funicular dos Guindais.

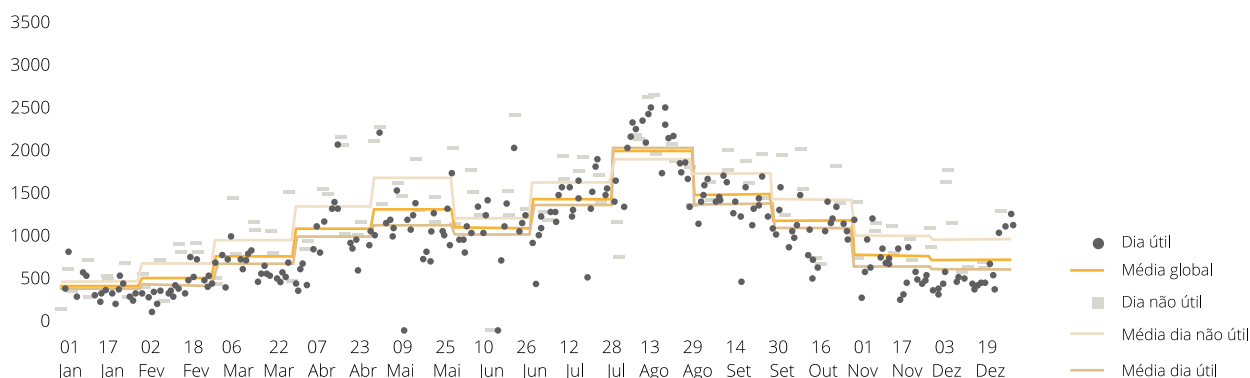
Registou-se em 2014 um total de 442.127 validações, uma quebra de 2,0% face a 2013, e uma redução de 6,4% face ao valor de 2012.

Em 2014, 70,4% das validações no Funicular foram efetuadas com os títulos Funi e Premium (57,9% no ano anterior).

Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, ao total de validações registadas correspondem 123.796 passageiros km. Manteve-se o perfil de utilização predominante nos dias não úteis, em que ocorrem 35,1% das validações totais, 1,1 pontos percentuais abaixo da percentagem registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto, com 67.345 validações, 15,2% das validações anuais e mais 8,1% que as validações registadas em agosto de 2013.



VALIDAÇÕES NO FUNICULAR DOS GUINDAIS



4.2 SERVIÇO

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Registou-se, em 2014, uma subida de 1,9% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 7.151 milhares de veículos.km (equivalentes a simples¹).

A frota de material circulante que assegura este nível de oferta é composta por 72 veículos Eurotram e 30 veículos *Tram Train*, com capacidades de transporte de 216 e 248 passageiros, respetivamente.

Não se registaram alterações significativas no peso da oferta com veículos *Tram Train*, sendo 40,8% da mesma realizada com este tipo de veículos. Mantém-se assim

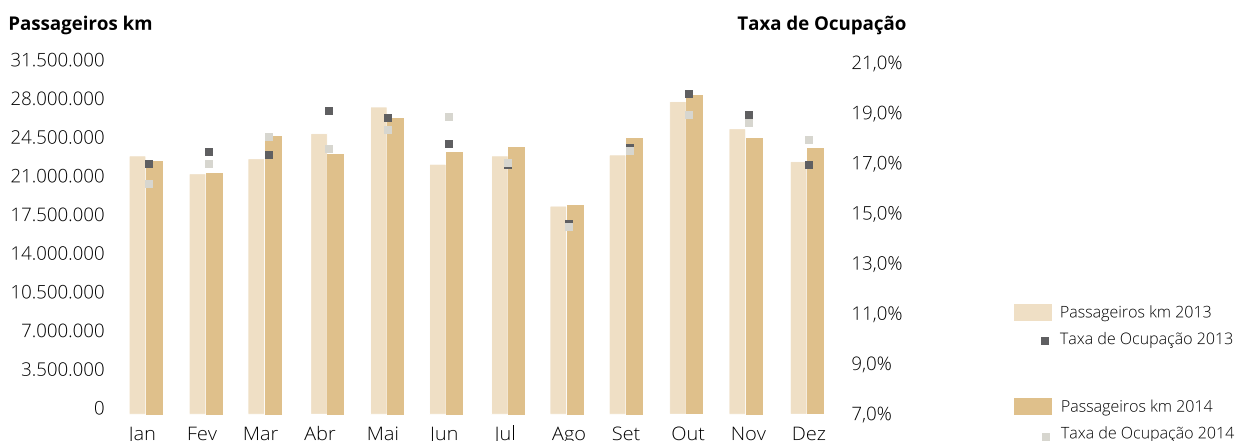
¹ Quilómetros de composições duplas (i.e. com dois veículos) são contabilizados a dobrar.

a capacidade média de transporte da frota em 229 passageiros por veículo, num total de 1.638 milhões de lugares km oferecidos, 1,8% superior ao ano anterior.

Apesar da subida de 0,9% do número de passageiros km, a subida do volume de oferta resulta numa descida de 0,2 pontos percentuais na taxa de ocupação média global. O valor da taxa de ocupação apurado em 2014, 17,6%, é inferior em 1,3 pontos percentuais ao recorde absoluto de ocupação atingido em 2011.

Comparando as taxas de ocupação mensais registadas em 2013 com os períodos homólogos, e excluindo o mês de março condicionado pelas férias de Pascoa em diferentes meses nos dois anos, constata-se uma redução generalizada ao longo do ano com exceção dos meses de junho e dezembro.

OCUPAÇÃO NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



Analisando picos de ocupação por faixa horária, mantém-se o padrão evidenciado no ano anterior de maiores níveis de ocupação no período de ponta da manhã (em nove dos doze meses do ano), com três registos na hora de ponta da tarde correspondentes a períodos de férias.

MÊS	MÉDIA MENSAL	PICO DE OCUPAÇÃO	FAIXA HORÁRIA
Janeiro	16,2%	23,4%	8h - 9h
Fevereiro	17,0%	24,7%	8h - 9h
Março	18,1%	25,9%	8h - 9h
Abril	1,6%	24,0%	8h - 9h
Maio	18,3%	25,2%	8h - 9h
Junho	18,9%	25,2%	8h - 9h
Julho	17,1%	22,9%	18h - 19h
Agosto	14,5%	18,9%	18h - 19h
Setembro	17,5%	23,3%	8h - 9h
Outubro	19,0%	27,9%	8h - 9h
Novembro	18,6%	27,6%	8h - 9h
Dezembro	18,0%	23,6%	18h - 19h

As taxas de ocupação apresentadas na tabela acima representam médias mensais, considerando quer dias úteis quer dias de fim de semana e feriados, assim como todos os troços da rede em ambos os sentidos – a primeira uma média geral, a segunda a média na

faixa horária com maior taxa de ocupação. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente, com exceção dos meses de períodos de férias, taxas de ocupação acima dos 65% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis). Estes números são superiores em outubro e novembro, com picos de taxas de ocupação em torno dos 80%.

Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente no tronco comum entre as estações de Trindade e Casa da Música e na linha Amarela entre as estações do Marquês e S. Bento. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% nos troços da linha Amarela (entre S. Bento e Câmara de Gaia e entre Marquês e Combatentes) e no tronco comum entre as estações Casa da Música – Viso e 24 de Agosto – Trindade, assim como na Antena Laranja entre Estádio do Dragão e Contumil. O recorde de ocupação média mensal, com uma taxa de 36,0%, ocorreu em outubro no troço Trindade – Faria Guimarães.

No extremo oposto, constata-se que o número médio de passageiros por veículo não chega à dúzia entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos e entre Fânzeres e Carreira (sendo até consideravelmente inferior na maior parte do tempo).





Cerca de 34% da oferta concentra-se no tronco comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e cerca de 20% na linha Amarela (extensão de 8,5 kms). Em conjunto, o tronco comum da linha Vermelha e Aeroporto, entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e a antena da linha Vermelha, entre a última destas estações e a estação da Póvoa de Varzim, numa extensão conjunta de 24,0 kms, absorvem 23% da oferta anual. Não se registam alterações significativas no peso da oferta em cada um dos troços da rede considerados.

unidade: milhares

VEÍCULOS KM POR TROÇO	2012	2013	2014	% 14
Antena Laranja	438	436	431	6,0%
Troço Comum	2.386	2.322	2.395	33,5%
Antena Linha Azul	538	540	545	7,6%
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	537	535	569	8,0%
Antena Linha Vermelha	1.080	1.056	1.073	15,0%
Antena Linha Verde	648	634	633	8,9%
Linha Amarela	1.431	1.450	1.452	20,3%
Ramal Aeroporto	44	46	52	0,7%
TOTAL	7.103	7.020	7.151	100,0%

A velocidade comercial média global, obtida dividindo os veículos km totais pelos veículos hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais) apurados a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2014 a 25,8 km/h, marginalmente superior a 2013; e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,7 km/h, idêntica à registada no ano anterior.

A tabela seguinte apresenta a evolução destes valores para cada uma das ligações oferecidas no Metro do Porto:

VELOCIDADE COMERCIAL (km/h)	2012	2013	2014
Linha Azul	22,3	22,3	22,4
Linha Vermelha	32,9	33,0	33,0
Linha Verde	28,6	28,3	28,4
Linha Amarela	20,7	20,6	20,5
Linha Violeta	27,2	27,1	27,3
Linha Laranja	23,9	23,9	23,9
Passageiros	26,8	26,7	26,7

Registou-se em 2014 um total de 81 ocorrências (25 colisões, 16 acidentes com peões e 40 incidentes com clientes dentro dos veículos), o que representa um agravamento de 6,6% face a 2013. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2014 uma taxa de 11,33 acidentes por milhão de kms percorridos, 4,6% superior à taxa de 10,83 acidentes por milhão de kms do ano transato.

FUNICULAR DOS GUINDAIS

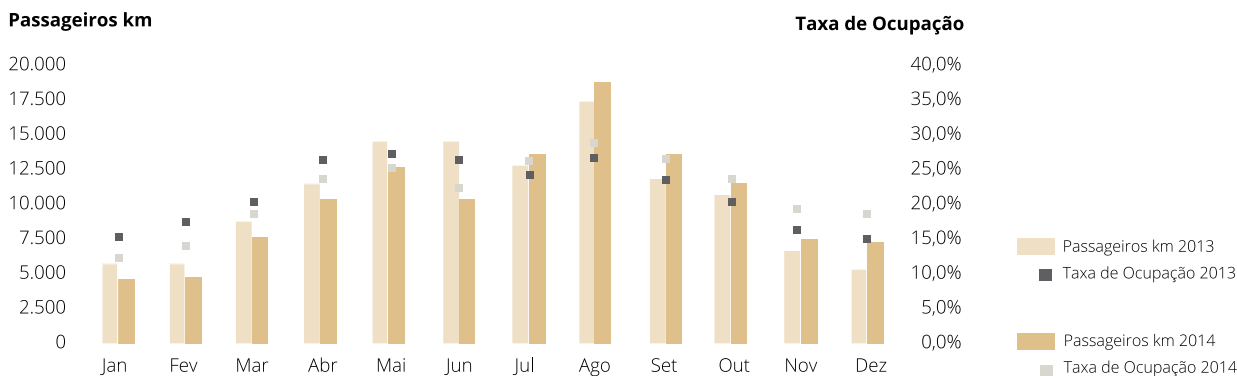
Registou-se em 2014 um total de 38.405 viagens oferecidas, a que correspondeu uma oferta de 537.670 lugares km, 2,1% abaixo da verificada em 2013. A este volume de oferta correspondeu uma taxa média de ocupação de 23,0%, 0,03 pontos percentuais inferior à taxa de ocupação em 2013.

O padrão de utilização diário do Funicular dos Guindais manteve-se inalterado face aos anos anteriores, evidenciando uma maior utilização em fins de semana e feriados, quando se regista uma taxa de ocupação de 25,3% (26,1% em 2013), 3,3 pontos percentuais acima da taxa de ocupação registada em dias úteis.

Em termos mensais e comparando com o ano anterior, constata-se no primeiro semestre uma redução da procura, situação invertida no segundo semestre de 2014.



OCUPAÇÃO NO FUNICULAR DOS GUINDAIS



EXPLORAÇÃO DE ESPAÇOS COMERCIAIS

Durante o ano de 2014 foram adicionadas quatro novas lojas à rede de espaços comerciais, aumentando o leque de serviços nas estações do Sistema de Metro Ligeiro. Foi também implementado um serviço de venda móvel de “Street Food” em regime rotativo e servindo um conjunto de três estações.

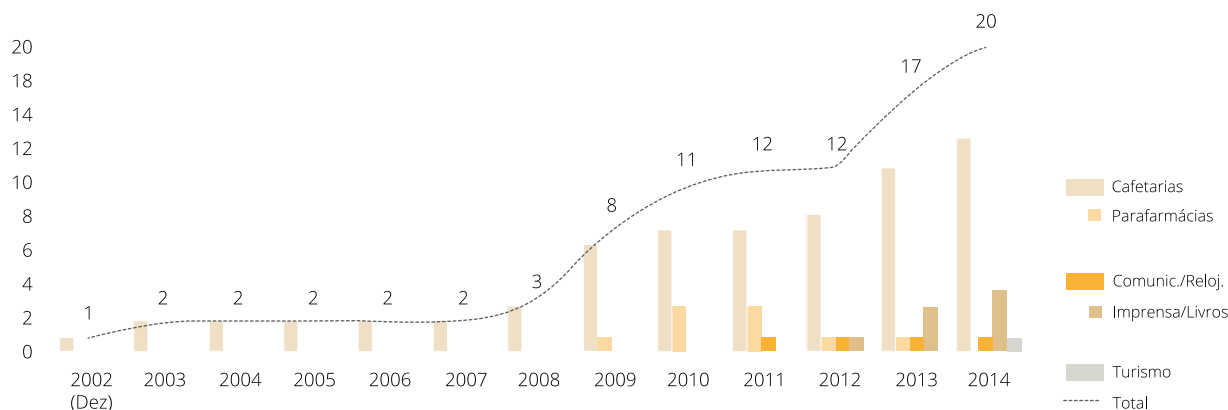
Os serviços de retalho das 20 lojas em exploração são complementados pelos 35 equipamentos de *vending*, pelas 22 máquinas multibanco disponibilizadas em

diversas estações e pelo serviço de cacifos automáticos de depósito de bagagens na estação da Trindade.

Em 2014 manteve-se também a oferta aos clientes dos jornais diários gratuitos METRO e DESTAK na rede de estações subterrâneas.

Tendo-se mostrado muito positiva a evolução na oferta de novos espaços comerciais na rede do Metro (entre 2002 e 2014, abriram-se 20 lojas em toda a rede de Metro), é expectável ainda a abertura de mais quatro novas lojas durante o 1º Trimestre de 2015.

EVOLUÇÃO Nº ESPAÇOS COMERCIAIS (2002-2014)



4.3 COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

A abertura a novos projetos, a formas de expressão artística e o valor acrescentado para os clientes e para o próprio sistema continuam a ser uma das marcas da Metro do Porto na sua relação com a comunidade. Através do estabelecimento e consolidação de parcerias com as principais instituições da Área Metropolitana e por via do envolvimento de novos movimentos culturais e sociais, os espaços físicos da rede continuaram a constituir, em 2014, um dos grandes palcos artísticos da cidade.

Ao longo do ano, eventos de música, fotografia, teatro, arte pública, moda, dança e cinema tiveram lugar no

Sistema de Metro Ligeiro, juntando milhares de pessoas e trazendo uma quebra com a rotina das deslocações diárias, através de mais de 350 iniciativas culturais no ano de 2014.

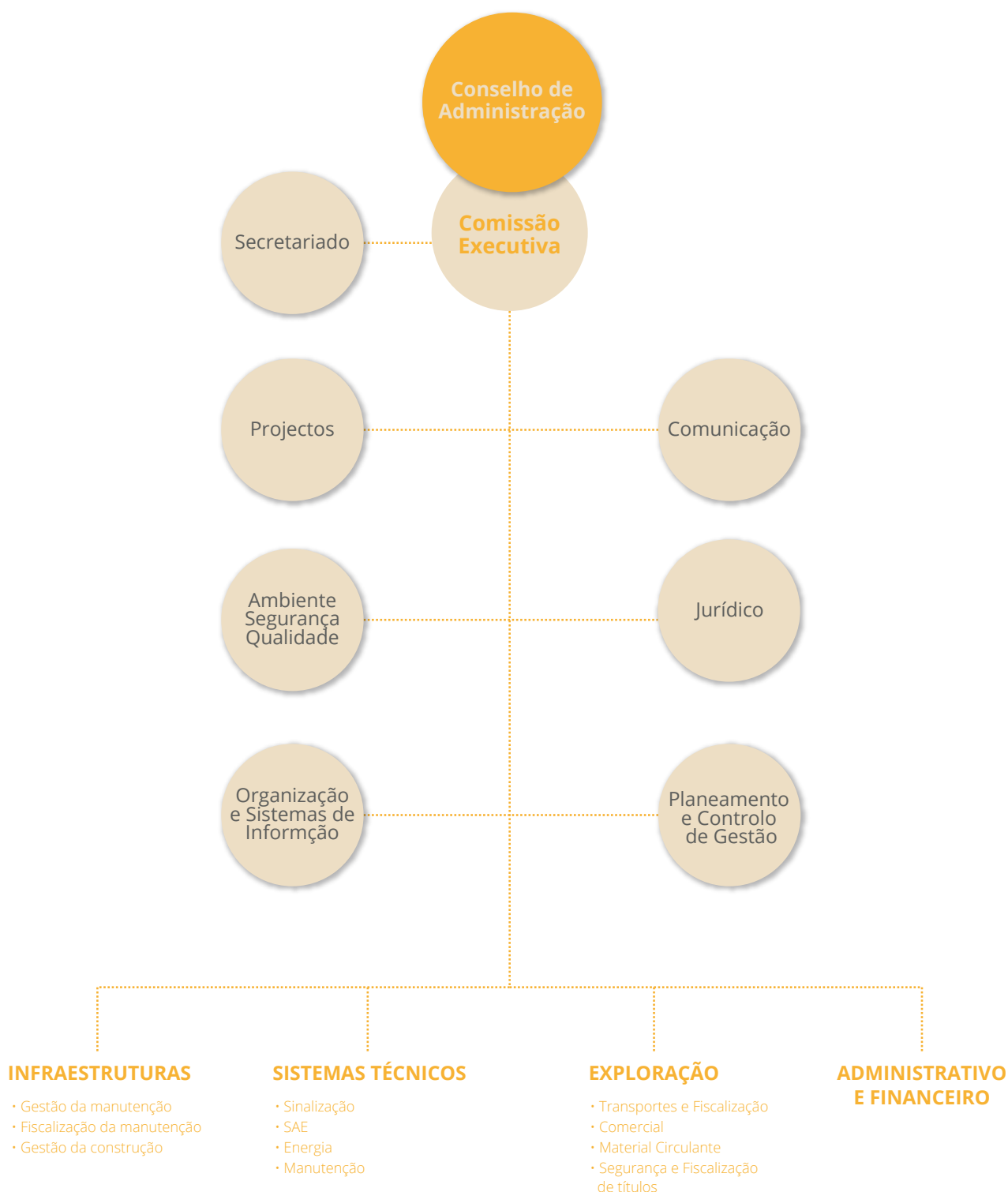
Os diversos canais de comunicação utilizados no contacto e relação permanente com os clientes mantiveram o seu volume de atividade, destacando-se o forte crescimento da página oficial da Metro do Porto no facebook, que, com um aumento de perto de 50%, é seguida por mais de 44 mil pessoas.

Website, Metro TV, aplicação iMetroPorto e newsletter Vaivém mantiveram-se como referências na comunicação com o público e na informação de serviço.

5. O METRO E OS SEUS COLABORADORES

5.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Embora se venha realizando de forma progressiva a aproximação entre as empresas MP e STCP, nomeadamente com o início da integração de algumas áreas, não ocorreu no exercício qualquer alteração de estrutura.



5.2 RECURSOS HUMANOS

No âmbito da reestruturação da Empresa, o Conselho de Administração na sua reunião de 5 de maio de 2014 decidiu criar um programa de saídas voluntárias de colaboradores, que ainda vigora.

Assim, foi criado um incentivo, de acordo com os limites definidos no Decreto - Lei n.º 143/2010, de 31 de Dezembro, que foi utilizado por nove trabalhadores (um dos quais destacado no TIP, ACE) para cessar o vínculo com a Metro do Porto, SA.

O número de colaboradores ao serviço da Metro do Porto diminuiu assim 9,2%. No final do exercício o número de colaboradores ao serviço ascendia a 79 (menos oito do que em 2013).

	2012	2013	2014	14/13
Efectivo Total	108	106	97	-8,5%
Excluindo CP/ REFER (não integrados em equipas MP)	99	97	88	-9,3%
Excluindo CP/ REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP, ACE ou em Comissão de Serviço	89	87	79	-9,2%
Efetivo Médio	90	88	83	-5,8%
Quadros técnicos	71,9%	73,6%	72,2%	-1,41 pp

6. O METRO E OS SEUS ACIONISTAS

6.1 ESTRUTURA ACIONISTA

Não se registaram no exercício alterações na estrutura acionista da Metro do Porto, S.A..

O capital social é representado por 1.500.000 ações de valor nominal de 5 euros, distribuído da seguinte forma:

ACIONISTA	AÇÕES	% ACIONISTA
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto ¹	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	50.000	3,3%

¹ Incluindo Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, com uma participação no capital social de 1 ação.

6.2 COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Registou-se a 12 de novembro de 2014 a substituição de um dos membros não executivos do Conselho de Administração, Senhor Eng.º Aires Henrique do Couto Pereira, que através de carta datada de 16 de outubro de 2014, renunciou ao cargo.

O Conselho de Administração no uso das competências previstas no n.º 3 alínea b) do artigo 393.º do Código das Sociedades Comerciais, na reunião que teve lugar em 12 de novembro de 2014, deliberou preencher o lugar vago no Conselho de Administração, por cooptação, do Senhor Eng.º António Domingos da Silva Tiago.

Esta cooptação será submetida a ratificação na primeira Assembleia Geral seguinte (n.º 4 da mesma norma).

Os Órgãos Sociais têm a seguinte composição:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente da Mesa:

Major Valentim dos Santos de Loureiro

Vice-Presidente:

Prof. Alberto João Coraceiro de Castro

Secretário:

Dr. Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar

Conselho de Administração:

Presidente:

Dr. João Velez Carvalho

Vogal:

Dr. António José Lopes

Vogal não executivo:

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal não executiva:

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal não executivo:

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal não executivo:

Eng. Aires Henrique do Couto Pereira (até 12-11-2014)

Vogal não Executivo:

Eng. António Domingos Silva Tiago (desde 12-11-2014)

Conselho Fiscal:

Presidente:

Dr.ª Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Vogal Efetivo:

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira

Vogal Efetivo (ROC):

"António Magalhães & Carlos Santos – SROC", representada por Dr. António Monteiro de Magalhães, Revisor Oficial de Contas

Vogal Suplente (ROC):

Dr. José Rodrigues de Jesus

A auditoria externa das contas de 2014 é assegurada pela Empresa Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A..

CURRICULUM VITAE

ADMINISTRADORES

Presidente:

Dr. João Velez Carvalho

Presidente do Conselho de Administração

Presidente da Comissão Executiva

Presidente Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA.

Pelouros:

- Gabinete de Projetos
- Gabinete de Comunicação
- Departamento de Infraestruturas
- Departamento de Sistemas Técnicos
- Departamento de Exploração
- Recursos Humanos

Cargos em empresas participadas:

- Vogal do Conselho de Administração da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE.

Licenciatura em Finanças, pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa (1970)

Pós-Graduação na Universidade de Paris XII com o Certificat d'Aptitude à l'Administration des Entreprises (diplôme d'Etat) (1972)

Master of Business Administration (MBA) pelo Instituto Superior de Estudos Empresariais da Universidade do Porto (1994)

Mestre em Métodos Quantitativos de Gestão pela Escola de Gestão da Universidade do Porto (2008).

Doutorando em Gestão Industrial na Universidade de Aveiro (2008/2013)

Experiência Profissional:

- Desde 1975: Professor no Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Instituto Politécnico do Porto (área científica de Gestão Estratégica/ Professor Adjunto do quadro). Diretor do Mestrado em Logística da Associação de Politécnicos do Norte (2009/2011).
- Após 2006: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 2003 – 2006: Administrador da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA, com os pelouros de Recursos Humanos, Operações, Manutenção e do Museu do Carro Elétrico; Administrador do

TIP – Transportes Intermodais do TIP, ACE (2006).

- 2000 – 2003: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 1999 – 2000: Consultor para as áreas do ambiente (águas e saneamento e resíduos sólidos urbanos e industriais) na EURISCO, S.A. (Grupo AEP) e LawGibb, S.A., desenvolvimento de projeto de relocalização industrial com a Roland Berger&Partners e consultor da RAR – Sociedade de Controlo (Holding), S.A.
- 1989-1998: Administrador Delegado da SET – Serviços e Tecnologias, S.A. (Grupo RAR); Administrador Executivo da RAR AMBIENTE, SA; Administrador da NUTRIGER, SGPS, S.A.; Administrador da CLIMAESPAÇO – Sociedade de Produção e Distribuição de Energia Térmica Urbana, S.A.; Diretor da RAR – Sociedade de Capital de Risco, S.A.; Administrador Executivo da GROWELA Cabo Verde, SARL; Membro da Mesa da Assembleia Geral da RECOLTE – Recolha, Tratamento e Eliminação de Resíduos, S.A.; Presidente do Conselho Fiscal da Imperial – Produtos Alimentares, S.A..
- 1975 – 1989: Diretor Administrativo e Financeiro da MOLIN – Materiais de Desenho de Mário Lino, Lda.; Administrador Executivo da MOLIN SOUTH AFRICA, S.A.; Administrador Executivo da MOLIN U.K., S.A..

Vogal Executivo

Dr. António José Lopes

Vogal do Conselho de Administração

Vogal da Comissão Executiva

Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento

Vogal Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA.

Pelouros:

- Secretariado
- Gabinete Jurídico
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade
- Gabinete de Organização e Sistemas de Informação
- Departamento Administrativo e Financeiro

Cargos em empresas participadas:

- Presidente do Conselho de Administração da Transpublicidade – Publicidade em Transportes, SA
- Gerente da Metro do Porto Consultoria- Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.
- Vogal do Conselho de Administração do TIP- Transportes Intermodais do Porto, ACE
- Vogal do Conselho de Administração da Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE.

Licenciatura em Economia pela Universidade do Porto, em 1982

Pós-Graduação em Gestão para Executivos, pela Faculdade de Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa em 1998/1999.

Experiência Profissional:

- Desde 21 de dezembro de 2012 – Vogal do Conselho de Administração da Associação Porto Digital.
- Desde 28 de janeiro de 2013 – Presidente do Conselho Fiscal da Associação de Empresários para o Desenvolvimento do Turismo Cultural no Porto e na Região (ATC – Porto Tours).
- 2010 - 2011: Diretor Geral- Tablestock, Serviços para Hotelaria e Restauração
- 1998 – 2010: Diretor Central de Compras e Aprovisionamentos e Sistemas de Informação - Vista Alegre Atlantis S.A.
- 1997 – 1998: Diretor Geral - Empresa Continental Importadora, S.A.
- 1990 – 1997: Diretor Administrativo e Financeiro - EC-Material Eléctrico, Grupo General Electric, passando em janeiro de 2006 a GE PowerControlsPortugal
- 1986 – 1989: Chefia dos Serviços de Controlo de Gestão - Empresa Electro-Cerâmica, Grupo Vista Alegre
- 1985 – 1986: Subdireção Financeira - STCP (Serviços de Transportes Coletivos do Porto)

Vogal não Executivo

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Engenharia Mecânica
FEUP – Faculdade de Engenharia
Universidade do Porto (1999)

MBA – Master of Business Administration
(Especialização em Gestão Empresarial)
Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa]
ESADE - Business School [Barcelona](2004)

Mestre em Gestão e Administração de Empresas
Faculdade de Economia e Gestão
UCP - Universidade Católica Portuguesa (2008)

International MBA – Master of Business Administration
(Especialização em Marketing)
Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa]
e ESADE - Business School [Barcelona] (2008)

Programa Avançado em Fusões, Aquisições e Reestruturação Empresarial Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa] e ESADE - Business School [Barcelona] (2009)

Doutorando em Marketing e Estratégia

Faculdade de Economia e Gestão

Universidade do Minho (desde 2009)

Experiência Profissional:

- Desde 2002: Assessor, Auditor e Consultor Independente em Gestão Empresarial, com intervenções nas áreas de: Gestão, Estratégia, Marketing, Balanced Scorecard, Controlo de Gestão, Sistema de Gestão de Performance, Reengenharia de Processos, Fusões e Reestruturação Empresarial, Gestão da Inovação.
- 2007 - 2010: Assessor da Administração
- Grupo CAVEX [CAVEX - Trade & Sourcing, S.A. | CavexConsult, Lda. | FCO, Lda. | RTF, Lda.]
- 2003 - 2006: Assessor da Administração
- Grupo SMIC [SMIC – Serviço Médico de Imagem Computorizada, S.A.]
- 2002 - 2006: Managing Partner e Consultor de Gestão e Estratégia
- WhiteSpark - Sistemas Integrados e Projectos de Engenharia, Lda.
- 2002 - 2003: Consultor do Departamento de Assistência Técnica às Empresas AEP - Associação Empresarial de Portugal
- 1999 - 2002: Director de Planeamento e Investimentos | Dir. da Qualidade | Dir. da Manutenção Cortiças Lamosel, Lda.
- 1998 - 1999: Resp. do Departamento de Preparação e Métodos
- Grupo Nutrinveste (ALCO - Indústria de Óleos Alimentares, S.A.)

Vogal não Executivo

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal do Conselho de Administração

Ex-Presidente da Câmara Municipal da Trofa

Licenciatura em Relações Internacionais - Universidade Lusíada do Porto (1999 – 2003)

Experiência Profissional:

- Dez 2014 – Sócio da Empresa Prodigy Reference, Unipessoal Lda
- 2013 / ...: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa
- 2009 - 2013: Presidente da Câmara Municipal da Trofa
- Desde 2011: Membro do Conselho Geral Estratégico da Universidade Lusófona do Porto
- 2010 - 2013: Membro Suplente da Câmara das Regiões do Congresso do Conselho da Europa, Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
- 2009 - 2013: Vice-Presidente da Régie Cooperativa VARD2015, Presidente do Conselho de Administração da Trofa-Park, Empresa de Reabilitação Urbana, Desenvolvimento Económico, Inovação Empresarial e Gestão de Equipamentos, EEM e Presidente do Conselho Geral da Trofáguas – Serviços Ambientais, EEM
- 2005 – 2009: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa e Deputada na X Legislatura
- 1995 – 2005: Empresária

Vogal não Executivo

Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Vogal do Conselho de Administração

Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Engenheiro Técnico Civil

Experiência Profissional:

- Desde janeiro 1994: Vice-Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim
- Desde janeiro 1990: Vereador na Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Vogal não Executivo

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração

Ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto para o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade.

Licenciado em Administração e Gestão de Empresas, na Faculdade de Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa (1992 – 1997).

Experiência Profissional:

- 2013 - ... Banco BPI, SA: Banca de Empresas, Direção de Empresas Norte, Diretor de Centro de Empresas;
- 2009 – 2014 Membro do Conselho de Administração da Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana.
- 2009 - 2013 Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;
- 2005 - 2013 Membro da Assembleia Intermunicipal da “Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto”
- 2010 - 2013 Águas do Porto, EM: Presidente do Conselho de Administração;
- 2010 - 2013 GOP – Gestão De Obras Públicas, EM: Presidente do Conselho de Administração
- Desde 2005: Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade (2009 / 2013);
- Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana: Membro do Conselho de Administração (2009 /...);
- Metro do Porto, S.A.: Membro do Conselho de Administração (2010/2012);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro da Cultura, Turismo e Lazer (2007/2009);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com os Pelouros da Educação, Desporto, Juventude e Inovação (2005/2007);
- 2004 - 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento de Grandes Empresas. Responsável pelo Centro de Empresas da Galiza (Espanha), em Santiago de Compostela;
- 1998 – 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento Grandes Empresas, Gerente de Conta;
- 1997 -1998: Banco Borges & Irmão: estágio na Banca de Empresas.

Vogal não Executivo

Eng. António Domingos Silva Tiago

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Pós-graduação em Alta Direção pela AESE, Associação de Estudos Superiores de Empresa – Escola de Direção e Negócios

Experiência Profissional:

- Vice-Presidente da Câmara Municipal da Maia (pelouros: Ambiente e Qualidade de Vida, Urbanismo / Loteamentos, Obras Particulares / Toponímia, Fundos Comunitários e Fundos de Investimento Imobiliário, Relacionamento com Empresas Públicas)
- Deputado à Assembleia Municipal da Maia no mandato 1985 – 1989
- Presidente do Conselho de Administração da Maiambiente, E.E.M.
- Presidente do Conselho de Administração da Espaço Municipal, E.E.M.
- Administrador da Lipor – Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto
- Administrador do Tecmaia – Parque de Ciência e Tecnologia da Maia, S.A.
- Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
- Desempenhou, durante vários anos, funções de Chefe de Divisão nos S.M.A.S. da Maia

6.3 OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SETOR EMPRESARIAL DO ESTADO

Com a alteração da estrutura acionista ocorrida a 25 de março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Metro do Porto, S.A. integra assim o sector empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se seguidamente cumprimento ao disposto no Ofício nº 1211-DGTF, de 27 de fevereiro de 2015, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas.

6.3.1 OBJETIVOS DE GESTÃO

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados. Esses objetivos e metas eram os seguintes para 2014:

OBJETIVOS	2014		
	PESO(%)	OBJE- TIVOS	REAL
Volume de negócios (M €)	10%	41,5	41,1
Gastos Operacionais (M €)	10%	55,4	54,2
EBITDAR	5%	2,7	4,0
Gastos Operacionais por passageiro Km (€)	5%	0,20	0,19
Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais (%)	5%	75,0%	75,8%
Emissões evitadas líquidas (TonCO2Eq)	5%	43.759	48.635
Índice de satisfação (%)	5%	82,0%	83,0%
Taxa de ocupação	5%	17,2%	17,6%
PMP (dias)	5%	60	65
Grau de cumprimento do Plano de investimentos	5%	100%	84,3%
Assinatura do contrato O&M	15%	100%	
Reestruturação	10%	30%	10%
Fusão MP/STCP	15%	40%	10%

Constata-se apenas não terem sido alcançados os seguintes objetivos correntes:

- Volume de negócios, com um incumprimento marginal de 1,1% do valor objetivo;
- Prazo médio de pagamentos, que (apesar da redução de 20,9% melhor evidenciada no ponto 6.3.3 abaixo) se mantém acima do valor objetivo de 60 dias;
- Grau de cumprimento do plano de investimentos, 15,7% abaixo do valor objetivo.
- Assinatura do novo contrato de subconcessão
- Plano de reestruturação e fusão da MP com a STCP

A reestruturação da MP e fusão com a STCP, ficou, durante o ano de 2014, algo prejudicada pelo atraso ocorrido

A assinatura do novo contrato de subconcessão veio a ocorrer a 23 de abril de 2015.

No que respeita à reestruturação da MP e fusão com a STCP, esta ficou, durante o ano de 2014, algo prejudicada pelo atraso ocorrido nos respetivos processos de subconcessão, atraso que em parte também se explica pelo necessário enquadramento das missões das Empresas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em Conselho de Ministros.



6.3.2 GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO E LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

O detalhe da política de gestão da carteira de dívida e do risco financeiro à mesma associada é apresentado nas Notas 16, 17 e 28 às demonstrações financeiras.

GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO - DESPACHO N.º 101/09-SETF, DE 30-01	CUMPRIDO			DESCRIÇÃO
	S	N	N.A.	
Procedimentos adotados em matéria de avaliação de risco e medidas de cobertura respetiva				
Diversificação de instrumentos de financiamento			x	(1)
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis			x	(1)
Diversificação de entidades credoras			x	(1)
Contratação de instrumentos de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado			x	(2)
Adoção de política activa de reforço de capitais permanentes				
Consolidação passivo remunerado: transformação passivo Curto em M/L prazo, em condições favoráveis			x	(1)
Contratação da operação que minimiza o custo financeiro (all-in-cost) da operação			x	(1)
Minimização da prestação de garantias reais			x	(1)
Minimização de cláusulas restritivas (covenants)			x	(1)
Medidas prosseguidas com vista à optimização da estrutura financeira da empresa				
Adoção de política que minimize afectação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos	x			
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP			x	Não existiram investimentos
Utilização de auto financiamento e de receitas de desinvestimento			x	Empresa não gera autofinanciamento, conforme análise no ponto 7.4. Não existiram oportunidades de desinvestimento
Inclusão nos R&C				
Descrição da evolução tx média anual de financiamento nos últimos 5 anos	x			
juros suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos nos últimos 5 anos			x	
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro			x	
Reflexão nas DF 2014 do efeito das variações do justo valor dos contratos de swap em carteira	x			

Legenda:

FC - Fundos comunitários

CP - Capital próprio

S - Sim

N - Não

N.A. - Não Aplicável

(1) O Decreto-Lei 133/2013, de 3 de outubro, estipula no Art.º 29º, n.º 1, que as empresas públicas não financeiras que tenham sido ou sejam integradas no sector das administrações públicas, nos termos do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais ficam impedidas de aceder a novo financiamento junto de instituições de crédito, salvo junto de instituições financeiras de carácter multilateral. Esta era já a situação vigente em 2013 desde o seu início. Todo o financiamento remunerado foi portanto determinado pela DGTf.

(2) O Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, estipula no Art.º 6º, n.º 1 alínea d) que deverá ser atribuído ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. (IGCP) um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros, incluindo as operações com as opções de

vencimento antecipado exercíveis pela contraparte acima referidas. Este mandato foi atribuído a 31 de outubro de 2012 com a assinatura do Contrato de Mandato de Representação entre a Metro do Porto, S.A. e o IGCP. Posteriormente, o art.º 72º, número 1 do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro (com as alterações introduzidas pelo artigo 20º da Lei nº 75-A/2014, de 30 de setembro) estabelece que é transferida para o IGCP, EPE a gestão das carteiras de derivados financeiros das empresas públicas reclassificadas e integradas no sector das administrações públicas, nos termos do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, passando essa gestão a constituir competência exclusiva do IGCP, EPE. Nessa sequência e para esse fim, foi celebrado novo contrato de mandato com representação em 4 de fevereiro de 2015.

A tabela seguinte apresenta a evolução dos encargos financeiros e da taxa média de financiamento nos últimos cinco anos:

ANOS	2010	2011	2012	2013	2014
Encargos Financeiros (€)	89.436.151	133.402.991	149.081.361	108.207.515	97.910.095
Taxa Média de Financiamento	3,95%	5,47%	5,56%	3,59%	3,05%

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado em 2014:

PASSIVO REMUNERADO (€)	2013	2014	VAR ABSOL	VAR %
Financiamentos obtidos	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%
... dos quais concedidos pela DGTF	1.513.398.173	1.787.909.688	274.511.515	18,1%
Aumentos capital por dotação	0	0	0	-
Aumentos de capital por conversão créditos	0	0	0	-
Endividamento ajustado	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, contendo instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2014, estipulava que as empresas do SEE devem respeitar “os limites de acréscimo de endividamento estabelecidos no OE 2014”. No mesmo ofício vem ainda que “o acréscimo de endividamento deve, tendencialmente, restringir-se ao pagamento do serviço da dívida, e ao financiamento dos projetos de investimento com comparticipação comunitária, ficando limitado a 4%”.

Verifica-se em 2014 uma variação de 1,3% da dívida líquida.

VERIFICAÇÃO LIMITES DE ENDIVIDAMENTO		
DÍVIDA REMUNERADA		
	2013	2014
Dívida bruta	3.180.619.806	3.220.740.756
Bonificações de juros	3.983.426	3.347.016
Dívida Líquida *	3.176.636.380	3.217.393.740
Limite Endividamento (31 Dez)		3.303.701.836

6.3.3 PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO

O prazo médio de pagamento (PMP), calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta uma descida em 2014 para um valor de 65 dias. No cálculo do PMP não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro, relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

PMP	2013	2014	VAR 2014 / 2013
Prazo (dias)	86	65	-24,4%



A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2014, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

DIVIDAS VENCIDAS (VALORES EM EUROS)	0-90 DIAS	DIVIDAS VENCIDAS DE ACORDO COM O ART. 1º DL 65-A/2011			
		90-120 DIAS	120-240 DIAS	240-360 DIAS	> 360 DIAS
Aq. de Bens e Serviços	259.603,97	7.554,71	338,25	0,00	0,00
Aq. de Capital	947,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	260.551,61	7.554,71	338,25	0,00	0,00

Os pagamentos em atraso no final de 2013 ascendiam a cerca de 783,8 mil euros, pelo que se observa uma substancial redução de 775,9 mil euros para um valor residual de 7,9 mil euros resultado de dificuldades administrativas no processamento destes pagamentos.

6.3.4 RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2013

Na Assembleia Geral realizada a 28 de Maio de 2014, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, disse que *“tinha votado favoravelmente, atentas as ênfases expressas na Certificação Legal de Contas e o parecer favorável do Conselho Fiscal. Referi ainda que o seu representado pretendia recomendar ao Conselho de Administração que, em cumprimento do Despacho n.º 2426/13-SET de 19 de dezembro, a empresa passe a utilizar os seguintes serviços disponibilizados pelo IGCP: cobranças por ATM TPA; pagamentos online ou por ficheiro; pagamentos por cheque e pagamentos por cartões”*.

No ano de 2014 a Metro do Porto continuou a aprofundar a utilização dos meios disponibilizados pelo IGCP, nomeadamente:

- A empresa passou a utilizar exclusivamente cartões do IGCP desde agosto de 2014;
- A empresa ativou o sistema de homebanking do IGCP em dezembro de 2014, no entanto, ainda não foi possível começar a efetuar pagamentos online ou por ficheiros bem como utilização de cheques porque ainda não foi disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de homebanking de um dos Administradores. Apesar disso a empresa tem utilizado, sempre que possível (através de instruções por fax com assinatura digital), a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos.

Já quanto às cobranças por ATM TPA a empresa denunciou a adesão a esse serviço desde dezembro de 2014, pelo facto de se ter tornado desnecessária a existência desse serviço.

6.3.5 ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES

Foram integralmente cumpridas as orientações transmitidas e aplicadas aos órgãos sociais, auditor externo e restantes trabalhadores.

Nos termos do Art.º 39º da Lei 83-C/2013, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2014.

Não se procedeu no exercício de 2014 a qualquer atualização dos salários nominais, tendo sido aplicados os cortes remuneratórios previstos no:

- Art.º 12º da Lei 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipula que “A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%”;
- Art.º 33º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que mantém em vigor para o ano de 2014 os cortes remuneratórios aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de janeiro a maio;
- Art.º 35º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que estabelece que durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, e conforme estipulado também para os anos anteriores, o subsídio de Natal é pago mensalmente em duodécimos;
- Art.2.º, da Lei 75/2014, de 12 de Setembro, que reverte e define os novos cortes remuneratórios, aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de setembro a dezembro.

Em julho de 2014 e em cumprimento do Acórdão n.º 413/2014 do Tribunal Constitucional procedeu-se à reposição dos valores reduzidos nos subsídios ou fracções de subsídios de férias, que foram processados de janeiro a maio de 2014.

As tabelas previstas no Ofício n.º 1211-DGTF, de 27 de fevereiro de 2015, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 33 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

6.3.6 APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO

Existe um cartão de crédito atribuído ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizado exclusivamente em despesas da Empresa.

Não foi realizado o reembolso de quaisquer despesas realizadas e que caíam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal.

6.3.7 APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Foi dado cumprimento às instruções da Direção Geral do Tesouro e Finanças (Ofício Circular n.º 6132 de 6 de agosto de 2010) sobre a contratação pela Metro do Porto da prestação de serviços de valor igual ou superior a

125.000,00 euros, segundo as quais a adoção de qualquer procedimento de contratação deve expressamente conter as seguintes referências: justificação da necessidade de contratar do ponto de vista económico; ausência de soluções internas que permitam assegurar o serviço em causa; explicitação dos objetivos que se pretende alcançar; no termo dos contratos, decorrentes de adjudicações de valor igual ou superior ao referido montante, deve ser elaborado um relatório com os resultados obtidos e respetiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

No exercício de 2014 foi celebrado, em 09 de dezembro, o aditamento ao contrato Prometro que, dado o seu valor ser superior ao montante previsto na alínea a) do art.º 47 da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, foi submetido a fiscalização prévia por parte desta entidade, tendo sido conferido o visto em 2 de março de 2015.

Existem procedimentos internos instituídos para a contratação de bens e serviços, cuja última revisão ocorreu em 2011, após a entrada em vigor do Código dos Contratos Públicos, procedimentos esses que, em 2014, foram objeto de validação em sede de autoria de certificação na área da Qualidade.

6.3.8 ADESAO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS

A Metro do Porto, S.A. aderiu ao Sistema Nacional de Compras Públicas, através da celebração de contrato com a Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E. (ANCP), de 27 de outubro de 2010.

6.3.9 PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO

A evolução do número de viaturas utilizadas e dos custos suportados encontra-se na tabela do ponto 6.3.10 deste relatório.

No ano de 2013 foi concluído o processo de celebração de acordos de atribuição e uso de viaturas com os colaboradores da empresa em cumprimento do disposto no Ofício n.º 426 de 18. de janeiro de 2012 da Direção Geral do Tesouro e Finanças, para efeitos de enquadramento na alínea b) dos n.º 3 e 9 do artigo 2º do Código do IRS e tributação em sede deste imposto, como rendimento em espécie, tanto no ano de 2012 como em 2013.

Este acordo manteve-se válido e inalterado no exercício de 2014.

6.3.10 PLANO DE REDUÇÃO DE CUSTOS

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, definiu uma série de instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2014. Prevê-se nesse Ofício Circular que no caso de empresas deficitárias se deve *“garantir um orçamento económico equilibrado, traduzido num valor de EBITDA nulo por via de uma redução dos CMVMC + FSE + Gastos com pessoal de 15% para 2014 face a 2010”*.

Este Ofício Circular prevê orientações adicionais seguindo as quais:

- Despesas em deslocações, ajudas de custo e alojamento devem manter-se ao nível verificado em 2013, salvo casos excecionais devidamente justificados e aceites pelas tutelas;
- Redução de gastos associados com a frota automóvel comparativamente com os gastos a 31 de dezembro de 2013, nomeadamente através da redução do número de veículos do seu parque automóvel.

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

**Nos termos do Art.º 39º
da Lei 83-C/2013,
não foram
atribuídos
prémios de
gestão
relativos
a exercícios
anteriores**

PRC (VALORES EM EUROS)	META	2014	2013	2012	2011	2010	Δ ABSOL. 2014/2013	VAR. % 2014/2013	Δ ABSOL. 2014/2010	VAR. % 2014/2010
EBITDA										
(1) CMVMC		0	0	0	0	0	0	-	0	-
(2) FSE *		50.896.602	49.317.414	50.536.633	54.654.021	56.384.923	1.579.188	3%	-5.488.321	-10%
Deslocações/ Estadas	em linha com 2013	19.762	18.334	28.062	37.390	36.923	1.428	8%	-17.160	-46%
Ajudas de custo	em linha com 2013	411	2.114	5.148	12.219	21.199	-1.702	-81%	-20.787	-98%
Comunicações	em linha com 2013	55.612	67.024	86.739	113.783	125.859	-11.411	-17%	-70.247	-56%
(3) Gastos com o pessoal **		4.707.090	4.892.373	4.250.288	4.837.420	5.847.558	-185.283	-4%	-1.140.468	-20%
(3.1) dos quais indenizações	n.a.	340.021	4.139	0	39.363	35.000	335.882	8115%	305.021	871%
(4) Total Gastos = (1)+(2)+(3)-(3.1)		55.263.671	54.205.648	54.786.921	59.452.079	62.197.480	1.058.023	2%	-6.933.809	-11%
(5) Volume de Negócios ***		41.079.074	40.173.633	38.486.728	36.025.922	31.554.487	905.441	2%	9.524.587	30%
Peso dos Gastos no VN (4)/(5)		1,35	1,35	1,42	1,65	1,97	0,00	0%	-1	-32%
Número RH	-3% face a 2012									
N. Efectivos		76	79	83	91	n.a.	-3	-4%	n.a.	n.a.
N. Cargos Direção		12	14	14	13	n.a.	-2	-14%	n.a.	n.a.
N.º Efectivos / Cargos Direção		6,33	5,64	5,93	7,00	-	0,69	12%	-	-
Viaturas										
N.º Viaturas		30	32	n.a.	n.a.	n.a.	-2	-6%	n.a.	n.a.
Gastos com Viaturas		189.285	209.629	n.a.	n.a.	n.a.	-20.343	-10%	n.a.	n.a.

* FSE totais deduzidos da IFRIC e dos direitos de utilização bem como montantes registados em subcontas desta que não são gastos operacionais. São ainda somados montantes registados em subcontas das contas 68 e 69 que são gastos de carácter operacional. ** Em 2013 inclui subsídio de férias referente a 2012 e não contabilizado nesse período (293 mil euros), conforme detalhado no ponto 6.3.1 do RC 2013*** Prestações de serviços + coimas cobradas a clientes, deduzidas da IFRIC, dos direitos de utilização previstos no contrato de subconcessão e correção tarifário social

6.3.11. PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO

A Metro do Porto solicitou, em 23 de outubro de 2014, a renovação do regime de exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria concedida através do Despacho N.º 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013.

A 5 de janeiro de 2015 a Empresa foi notificada de tal renovação através do Despacho N.º 2588/14-SET, de 19 de dezembro de 2014, que autoriza a exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria, atendendo a que os serviços não asseguram a prestação de garantias bancárias ou qualquer outra operação de financiamento de curto ou médio prazo, nem a recolha de fundos ou a celebração de qualquer tipo de contrato de locação. Refere ainda o despacho que no que respeita aos restantes serviços bancários, a Empresa deverá recorrer aos do IGCP, o que já se verificava à data de tal despacho, exceto quanto aos pagamentos *online* ou por ficheiros e através de cheques porque ainda não tinha sido disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de *homebanking* de um dos Administradores (apesar disso a empresa utilizou

sempre que possível - através de instruções por fax com assinatura digital - a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos).

6.3.12. RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

No Relatório de Gestão de 2013 foi apresentada uma lista completa das recomendações dirigidas à Metro do Porto no âmbito das auditorias realizadas pelo Tribunal de Contas bem como as medidas tomadas para a implementação das mesmas.

No presente documento apresentamos as recomendações que não se encontram ainda encerradas para cada uma das auditorias realizadas.

AUDITORIA DE GESTÃO AOS EXERCÍCIOS DE 2003 E 2004

Em 2006 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004 iniciada em 2005, cujo relatório (33/06) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2006/audit-dgtc-rel033-2006-2s.pdf. As recomendações seguintes encontram-se

a partir da página 82 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 112):

RECOMENDAÇÃO	MEDIDAS TOMADAS NA SUA ADOÇÃO E RESPETIVO RESULTADO
2. "Que o Conselho de Administração interpele os accionistas para o cumprimento das obrigações de realização de prestações acessórias, (excepto se o Estado o entenda fazer em sua substituição) dado que essa falta acarreta a ilegalidade da prossecução das correspondentes obras de inserção urbana efectuadas pela Metro do Porto".	A análise desta matéria foi retomada em sede de Conselho de Administração na sua reunião de 6 de Agosto de 2008, não tendo ainda sido conclusiva relativamente à posição a assumir por este Órgão.

AUDITORIA AOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS DA CIDADE DO PORTO

Em 2010 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto iniciada em 2008, cujo relatório (12/10) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/audit-dgtc-rel012-2010-2s.pdf. As recomendações seguintes encontram-se a partir da página 20 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 81):

RECOMENDAÇÃO	MEDIDAS TOMADAS NA SUA ADOÇÃO E RESPETIVO RESULTADO
2." Fundamente os futuros projectos de expansão da sua rede nos percursos e estações com notável densidade populacional que justifiquem os avultados investimentos e financiamentos públicos que este modo de transporte pesado exige, em detrimento de outros menos onerosos, como o modo autocarro."	Em 24 de Maio de 2011, o Secretário de Estado dos Transportes suspendeu o projeto de expansão de sistema através do Despacho n.º 04.05/11 SET: "Concordo com as conclusões e recomendações desta informação. O projecto de expansão do Metro do Porto só será possível de lançar a. Depois da empresa consolidar o Passivo b. Após novos estudos que justifiquem do ponto de vista económico o Projecto. c. Após o programa de consolidação da conta Pública dar resultados positivos. Informe-se a SETF e a empresa Metro do Porto, SA Carlos Correia da Fonseca Mai 24, 2011
10. "Diligencie junto do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da Área Metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais perceptível aos utilizadores da rede de transportes públicos."	Não foi ainda oportuno agir em conformidade.
12. "Proceda, quando oportuno, aos investimentos necessários junto das MVAs de títulos de viagens, existentes nas estações de metro, para que facilitem a aquisição de títulos por cegos e ambliopes e que tenham um melhor desempenho técnico, com menos avarias, nomeadamente no que respeita à retenção de valores sem a emissão da respectiva nota de crédito."	A oportunidade da execução desta recomendação tem sido prejudicada nas condições actuais pelas restrições em matéria de endividamento. Em termos futuros foi contudo salvaguardada, por ter sido acolhida nos critérios de projecto integrantes das peças concursais propostas para o Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, atualmente suspenso.
Recomenda-se ainda aos Conselhos de Administração da Metro do Porto, S.A e da Estradas de Portugal, S.A. que: 20. "Determinem, através da assinatura de um protocolo, a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luis I, bem como qual das entidades deve assumir a responsabilidade pela execução desses trabalhos em ambos os tabuleiros da ponte, já que a sua concretização parcelar por entidades distintas não é conveniente do ponto de vista da segurança."	O Conselho de Administração tem desenvolvido inúmeros contactos com a Tutela para obter a concretização de um protocolo no sentido recomendado, estando pendente a concretização da partilha de responsabilidades no sentido preconizado. Por solicitação da SET, foi emitido em 2013 e homologado em 2014 parecer pela Procuradoria-Geral da República sobre a responsabilidade de manutenção destas infraestruturas (Ver ponto 2 deste Relatório).

O Tribunal de Contas realizou ainda as seguintes auditorias, das quais não resultaram recomendações específicas para a Empresa:

- Auditoria às despesas de consultoria, estudos, pareceres e de projectos às entidades do SEE (2006)

- Auditoria aos débitos e ao prazo médio de pagamento das empresas públicas (2008)
- Despesas de consultoria das entidades do SEE (2010)
- Desempenho das empresas públicas (2011).

6.3.13. INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE

INFORMAÇÃO A CONSTAR NO SITE DO SEE	DIVULGAÇÃO		COMENTÁRIOS
	S/N/N.A.	DATA ATUALIZAÇÃO	
Estatutos	S	7/jul/14	
Caraterização da Empresa	S	7/jul/14	
Função de tutela e accionista	S	7/jul/14	
Modelo de Governo / Membros órgãos sociais	S	7/jul/14	
IDENTIFICAÇÃO ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
ESTATUTO REUMUNERATÓRIO FIXADO	S	7/jul/14	
DIVULGAÇÃO DAS REMUNERAÇÕES AUFERIDAS PELOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
IDENTIFICAÇÃO DAS FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
APRESENTAÇÃO DAS SÍNTESES CURRICULARES DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
Esforço Financeiro Público	S	3/mar/15	
Ficha Síntese	S	7/jul/14	
Informação financeira histórica e atual	S	7/jul/14	
Princípios de Bom Governo	S	7/jul/14	
REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA	S	7/jul/14	
TRANSAÇÕES RELEVANTES COM ENTIDADES RELACIONADAS	S	7/jul/14	
OUTRAS TRANSAÇÕES	S	7/jul/14	
ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE DA EMPRESA NOS DOMÍNIOS:	S	7/jul/14	
ECONÓMICO	S	7/jul/14	
SOCIAL	S	7/jul/14	
AMBIENTAL	S	7/jul/14	
Avaliação do Cumprimento dos Princípios de Bom Governo	S	7/jul/14	
Código de Ética	S	7/jul/14	



6.3.14. SÍNTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS	CUMPRIMENTO S / N / N.A.
Objetivos de Gestão / Planos de Atividade e Orçamento	
Gestão do Risco Financeiro	S
Limites de Crescimento do Endividamento	S
Evolução do PMP a fornecedores	N
Divulgação nos Atrasos nos Pagamentos ("Arrears")	S
Recomendações do acionista na aprovação de contas	
Passe a utilizar serviços bancários disponibilizados pelo IGCP	S
Remunerações	
Não atribuição de prémios de gestão, nos termos art.º 41.º da Lei 83-C/2013	S
Órgãos sociais - redução remuneratória vigentes em 2014	S
Auditor Externo - redução remuneratória nos termos do artº 73º da Lei 83-C/2013	N.A.
Restantes trabalhadores - redução remuneratória vigente em 2014	S
Restantes trabalhadores - proibição de valorizações remuneratórias, nos termos do art.º 39º da Lei 83-C/2013	S
Artigo 32º do EGP	
Utilização de cartões de crédito	N
Reembolso de despesas de representação pessoal	S
Contratação Pública	
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa	
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas	
Contratos submetidos a visto prévio do TC	S
Auditorias do Tribunal de Contas	
Parque Automóvel	
N. Viaturas	S
Gastos com Viaturas	S
Gastos Operacionais das Empresas Públicas (artigo 61.º da Lei nº 83-C/2013)	
Redução de Trabalhadores (artigo 60.º da Lei n.º 83-C/2013)	
N.º trabalhadores	S
N.º de cargos dirigentes	S
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 123.º da Lei 83-C/2013)	
Disponibilidade Centralizadas no IGCP	S
Juros auferidos em incumprimento da UTE e entregues em receita do Estado	S

QUANTIFICAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO/REFERÊNCIA AO PONTO DO RELATÓRIO

	Foram propostos objetivos de gestão ainda não aprovados (ver ponto 6.3.1 do RC 2014)
3,05% - taxa média de financiamento em 2014	Atribuída ao IGCP através de contrato de mandato. Ver ponto 6.3.2 do RC 2014
Aumento de 1,3% face a 2013, abaixo do limite de 4% previsto no OE14/IPG2014	Ver ponto 6.3.2 do RC 2014
-21 dias de PMP a fornecedores em 2014 face a 2013 (PMP de 65 dias em 2014)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2014
7.892,96 euros de dívidas em atraso a mais de 90 dias a 31 de Dezembro 2014 (menos 775,9 mil euros face ao ano anterior)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.4 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.5 do RC 2014
Não foram atribuídos prémios de gestão	
Total da Redução remuneratória de 24.822,28 euros em 2014	
Total da Redução remuneratória de 208.061,09 euros em 2014	
	Ver ponto 6.3.6 do RC 2014
	Existe um cartão de crédito atribuído ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizado exclusivamente em despesas da Empresa.
	Ver ponto 6.3.7 do RC 2014
Submetido um contrato no valor de 7.749.999,99 euros, acrescido de IVA à taxa legal em vigor	Ver pontos 2 e 6.3.7 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.12 do RC 2014
	Ver pontos 6.3.9 e 6.3.10 do RC 2014
Redução de duas viaturas face a 2013	
Redução de 20,3 mil euros nos gastos com a frota automóvel	
Preencher quadro Anexo 1	Ver ponto 6.3.10 do RC 2014
Redução de 9,2% em 2014 face a 2013 do efetivo em funções na empresa no final do ano	
Redução de 14% em 2014 face a 2013	
	Ver pontos 6.3.4 e 6.3.11 do RC 2014
89,8% das disponibilidades depositadas no IGCP em 31 de Dezembro 2014	
- 24 de Janeiro de 2014 - 263,08 euros	
- 24 de Setembro de 2014 - 339,24 euros	
- 19 de Dezembro de 2014 - 16,85 euros	

7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

7.1 INVESTIMENTO

O nível de investimento em 2014 ascendeu a 3,2 milhões de euros (não considerando a anulação de provisões constituídas em anos anteriores), referente à conclusão de projetos anteriores.

Procedeu-se em 2014 à anulação de 20,1 milhões de euros da provisão constituída em 2012 no âmbito do processo de contencioso com a Autoridade Tributária sobre a dedutibilidade de despesas de IVA em empreitadas de inserção urbana.

7.2 FINANCIAMENTO

No final de 2014, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 3.217 milhões de euros.

PIDDAC – PROGRAMA DE INVESTIMENTOS E DESPESAS DE DESENVOLVIMENTO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Até 31 de dezembro de 2014, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 162,8 milhões de euros, o que equivale a 6,2% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)

PROJETO	1996/11	2012	2013	2014	TOTAL
Sistema de Metro Ligeiro	103.041	1.750	867	2.211	107.868
Ponte Infante	33.760	0	0	0	33.760
Tram Train	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres	8.125	0	0	0	8.125
D. João II - Santo Ovídio	5.000	0	0	0	5.000
Total	157.925	1.750	867	2.211	162.753

Foi comunicada à Metro do Porto, a 28 de agosto de 2013, a atribuição de uma dotação de 3 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2014, repartidos pelos projetos “Obras complementares” ao Sistema de Metro Ligeiro (2,0 milhões de euros), extensão da linha Amarela a Santo Ovídio (0,5 milhões de euros) e extensão a Gondomar (0,5 milhões de euros). Do montante atribuído, e nos termos do n.º 1 do artigo 3º da Lei do Orçamento de

Foi comunicada à
Metro do Porto,
a 28 de agosto
de 2013,
a atribuição
de uma dotação
de €3 milhões
no âmbito
do PIDDAC
2014

Estado de 2014, foram cativados 12,5% num total de 375,0 milhares de euros.

A 8 de setembro de 2014 a Metro do Porto submeteu um pedido de requisição de fundos da verba integral, tendo apenas sido recebidos 2,2 milhões de euros (73,7% da dotação inicial e 84,2% da dotação líquida de cativação) por indisponibilidade de verbas a atribuir por parte do Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia para 2014.

Foi comunicada à Metro do Porto, a 22 de agosto de 2014, a atribuição de uma dotação de 2,5 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2015, integralmente afeto ao projeto “Obras complementares” ao Sistema de Metro Ligeiro.

QREN – FEDER / FUNDO DE COESÃO

Em 2014 foram assinadas a 5ª Adenda ao Contrato “Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface na Estação de D. João II” e a 6ª Adenda ao Contrato “Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres”. Em ambas Adendas foi efetuado um ajustamento ao custo total das Operações e às respetivas despesas elegíveis tendo em consideração a execução final dos contratos e as correções financeiras determinadas no âmbito das análises à despesa por parte do Programa Operacional Temático de Valorização do Território (POVT). Também passou a estar considerado um montante para efeitos da atualização da Análise Custo-Benefício no âmbito do encerramento das Operações, o que levou ao adiamento da data de fim para 30/06/2015.

(valores em milhares de euros)

CÓDIGO	OPERAÇÃO	DATA DE CANDIDATURA	DATA DE APROVAÇÃO	DECISÃO INICIAL			DECISÃO EM VIGOR			SITUAÇÃO A 31/12/2014	
				DESPESA ELEGÍVEL	TAXA DE COFINANC.	COFINANC.	DESPESA ELEGÍVEL	TAXA DE COFINANC.	COFINANC.	ELEGÍVEL SUBMETIDO	RECEBIDO
NORTE-10-0350-FED-ER-000001	Extensão da rede de metro à Estação de D. João II	07-11-2008	08-07-2009	4.192	70%	2.935				revogado	
POVT-11-0150-FCOES-000013	Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II	09-12-2009	15-09-2010	28.275	70%	19.792	20.905	100%	20.905	20.780	20.894
POVT-11-0150-FCOES-000014	Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres	31-12-2009	09-11-2010	114.086	70%	79.860	84.206	100%	84.206	84.067	85.567
Total				146.553		102.587	105.111		105.111	104.847	106.462

EXTENSÃO DA REDE DE METRO À ESTAÇÃO D. JOÃO II

Em março de 2011, a Autoridade de Gestão remeteu à Metro do Porto um ofício onde foi dado conhecimento da decisão de revogação desta operação, na sequência de uma auditoria ao sistema de gestão e controlo do Programa Operacional do Norte 2007-2013. A Autoridade de Gestão *“decidiu pela não elegibilidade da despesa, decorrente do contrato de empreitada, e considerou intangíveis os objetivos físicos e funcionais da candidatura e da despesa dos restantes contratos (...)”*. Não concordando com essa posição, a Metro do Porto instaurou uma ação administrativa especial para anular a decisão da Autoridade de Gestão.

Em fevereiro de 2012 o Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto informou a Metro do Porto de que a decisão seria tomada sem audiência de julgamento e por mero despacho, notificando-a para apresentar alegações, o que foi feito em março seguinte. A Metro do Porto foi notificada em maio de 2013 sobre o improcedência da ação da Metro do Porto, tendo-se recorrido da decisão em junho do mesmo ano.

Em Fevereiro de 2014 a Empresa foi notificada do Acórdão do Tribunal Central Administrativo que julga improcedente o recurso interposto e decide no sentido de manter a revogação do contrato de financiamento no valor de 4,2 milhões de euros, decisão essa não passível de recurso.

EXTENSÃO DA REDE DE METRO À ESTAÇÃO DE SANTO OVÍDIO E INTERFACE DA ESTAÇÃO D. JOÃO II

Em 2014 foram submetidos seis Pedidos de Reembolso, no valor de 170.728,30 euros, tendo o POVT considerados elegíveis 118.130,66 euros. Não existiu qualquer recebimento na medida em que os Pedidos apresentados eram referentes à regularização de um Pedido de Adiantamento submetido em 2013 no âmbito de um regime excecional criado para as empresas que contam para o défice público. Dado o valor considerado como elegível ter sido inferior ao recebido no âmbito do Adiantamento, estima-se a necessidade de devolução de 114.598,68 euros.

Ainda em 2014 foi realizada a devolução de 6.225,50 euros referente a um Pedido de Reembolso contendo revisão de preços negativa.

EXTENSÃO DA REDE DE METRO DO PORTO ENTRE O ESTÁDIO DO DRAGÃO E FÂNZERES

Em 2014 foram submetidos 17 Pedidos de Reembolso, no valor de 1.497.364,18 euros, tendo o POVT considerado elegíveis 1.143.016,73 euros. Não existiu qualquer recebimento na medida em que já se perspectivava a necessidade de devolução de fundos por conta da diminuição da despesa elegível da operação.

A Operação em questão foi candidatada com um investimento elegível de 114 milhões de euros, dos quais 86% correspondiam ao contrato de empreitada e 10% a expropriações. Considerando que a execução do contrato de empreitada ficou aquém do previsto, ao que acresceu o facto de ter sido alvo de uma correção financeira de 10% e de não terem sido considerados elegíveis os trabalhos adicionais, o valor da despesa elegível da operação reduziu-se substancialmente. A regulamentação dos fundos comunitários prevê que o montante de despesa elegível referente à aquisição de terrenos e imóveis (expropriações) não pode ultrapassar 10% do montante total elegível da operação, pelo que, apesar de existir investimento de 27 milhões de euros nessa componente, apenas podem ser considerados elegíveis cerca de 8,4 milhões. Uma vez que o valor submetido e recebido para essa componente havia sido superior, deu-se a necessidade de devolver os fundos recebidos por excesso. Em 2015 serão devolvidos 1.486.355,13 euros.

PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL

Tendo em vista o financiamento do conjunto de alterações ao projeto, aprovadas pelo Governo em 2001, o acionista Estado, através de Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social de 28 de junho de 2001 comprometeu-se à *“realização de prestações acessórias no montante de 10 (dez) milhões de contos, até 2004, com a seguinte repartição indicativa”*.

2001	2002	2003	2004	TOTAL
7.482	12.470	14.964	14.964	49.880

(valores em milhares de euros)

Tendo em conta o previsto neste Despacho, a Empresa contabilizou no exercício de 2001 as prestações acessórias indicativas para esse ano. Dado o não recebimento desse montante, nem dos valores previstos para os períodos subsequentes, esse movimento foi anulado no exercício de 2002.

PROTOCOLO CP/REFER

Nos termos do protocolo celebrado assinado, em setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER, foram inicialmente transferidos para os quadros da Metro do Porto 255 funcionários que estavam afetos aos serviços das linhas da Póvoa e da Trofa e cuja operação foi encerrada para a realização das obras de implementação do Sistema de Metro Ligeiro.

A Empresa incorreu em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2014, a cerca de 17,5 milhões de euros.

O protocolo celebrado em 1998 prevê a cobertura financeira por parte do Estado "para custear as ações objeto deste protocolo". O Estado foi repetidamente solicitado a cumprir este protocolo. A entrega daquele valor por parte do Estado ainda não ocorreu.

PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL RELATIVAS A CUSTOS COM PROCESSOS EXPROPRIATIVOS

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aprovadas pela Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com as alterações decorrentes da Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de setembro, do Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, do Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, do Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho e do Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro, estatuíam na Base XI que, *"o Estado suporta, mediante a realização de prestações acessórias à concessionária, os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares"*.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, a Base XI sofreu alteração na sua redação, prevendo agora que o Estado *"pode suportar os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares"*.

Não é ainda conhecido o valor final do custo com expropriações decorrentes das obras da concessão determinadas pelo Estado até 1 de outubro de 2008, uma vez que ainda estão em curso alguns processos expropriativos. Esse valor, até ao momento integralmente suportado pela Empresa através de financiamento intercalar, é estimado (líquido da comparticipação de fundos comunitários) em cerca de 129,0 milhões de euros.

Posteriormente à alteração das Bases da Concessão de outubro de 2008, não foram determinadas pelo Estado quaisquer obras que tenham obrigado à instrução de mais processos expropriativos.

BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

As duas linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento, no montante global de 803,7 milhões de euros, encontram-se integralmente utilizadas desde abril de 2009.

(valores em milhares de euros)

CONTRATO	DATA DO CONTRATO	VALOR CONTRATO	VALOR EM DÍVIDA
BEI I			
Tranche A	16/11/98	99.760	59.856
Tranche B	26/11/01	100.000	80.000
Tranche C	05/11/01	100.000	80.000
Tranche D	15/05/02	243.930	211.406
Sub-Total		543.690	431.262
BEI II			
Tranche A	29/11/04	120.000	104.348
Tranche B	16/12/04	80.000	69.565
Tranche C	29/10/08	60.000	60.000
Sub-Total		260.000	233.913
Total		803.690	665.175

As operações contratadas com esta entidade preveem um perfil de amortização com um período inicial de carência de capital, tendo-se iniciado em 2009 a amortização da tranche A do primeiro contrato de financiamento. O esforço de amortização, crescente a partir de 2012 com a amortização de 28,7 milhões de euros, ascenderá a cerca de 45 milhões de euros anuais no período de 2013 a 2017.

RESTANTE FINANCIAMENTO

A liquidez da empresa foi, tal como em 2013, assegurada pelo acionista Estado, conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado, através da contratação de diversas operações de financiamento pela Direção Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 500,0 milhões de euros, incluindo verbas para a liquidação, nos termos contratuais, de 225,5 milhões de euros à própria DGTF referente a financiamentos contratados em anos anteriores (a que acrescem ainda 42,8 milhões de euros de juros pagos também à DGTF). O montante total dos empréstimos obtidos junto da Direção Geral do Tesouro ascende, em 31 de dezembro de 2014, a 1.787,9 milhões de euros.

Para além da amortização de 225,5 milhões de euros à DGFT, foram amortizados mais 227,4 milhões de euros de outras operações de financiamento, dos quais 51,3 milhões de euros de operações que beneficiam de garantia da república.

O endividamento da empresa junto de instituições financeiras ascendia, no final do exercício, a cerca de 1.4 mil milhões de euros, incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento (665,2 milhões de euros), as operações de locação operacional sobre o material circulante (184,8 milhões de euros) e outras instituições no montante de 579,5 milhões de euros. Cerca de 900 milhões de euros beneficiam de garantia da República Portuguesa.

Conforme detalhe apresentado no ponto 6.3.2 deste relatório, o passivo remunerado da Metro do Porto ascende assim, no final de 2014, a 3,2 mil milhões de euros, 1,3% acima do valor registado no final de 2013.

7.3. SITUAÇÃO PATRIMONIAL

As demonstrações financeiras de 2014 foram preparadas no pressuposto da continuidade da atividade da Sociedade, dependente do apoio financeiro do Estado, através de operações de financiamento, dotações de capital ou indemnizações compensatórias, que permitam dotar a empresa de fundos para cumprir os seus compromissos financeiros e desenvolver a sua atividade de transporte público de passageiros. Conforme determina o Art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Acionistas de modo a adotarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social.

Durante o período não se registam alterações significativas na estrutura de balanço da Metro do Porto.

(valores em milhares de euros)

	2012	2013	2014	14/13
Ativo Não Corrente	2.236.115	2.152.736	2.072.007	-3,8%
Ativos fixos tangíveis	3.421	3.243	3.117	-3,9%
Ativos intangíveis	2.207.673	2.149.239	2.068.622	-3,8%
Instrumentos financeiros derivados	24.745	0	0	-
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	276	254	268	5,3%
Ativo Corrente	104.616	133.873	112.873	-15,7%
Clientes	10.916	24.954	37.507	50,3%
Estado e outros entes públicos	21.241	21.007	20.846	-0,8%
Outras contas a receber	52.208	38.344	38.918	1,5%
Diferimentos	36	25	34	39,6%
Outros ativos financeiros	10.188	9.107	7.949	-12,7%
Ativos não correntes detidos para venda	0	0	3	-
Caixa e depósitos bancários	10.027	40.436	7.616	-81,2%
ATIVO	2.340.731	2.286.608	2.184.880	-4,4%

Do lado do Ativo Não Corrente, e de acordo com o previsto no Sistema de Normalização Contabilística, com aplicação supletiva das IAS/IFRS, nomeadamente da IFRIC 12 respeitante à contabilização das concessões, nos termos do qual o direito de exploração do Sistema passa a estar relevado nas Demonstrações Financeiras como um Ativo Intangível associado à concessão do Sistema de Metro Ligeiro atribuída à Metro do Porto em 1998 por um período de 50 anos.

A relevação do direito de exploração encontra justificação no modelo de negócio da Empresa, traduzido nas bases da concessão, isto é, a construção e manutenção do Sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infraestrutura cobrando um preço aos utentes do serviço público e pelo Estado para prestar um serviço público em nome do concedente. A evolução registada nestas rubricas é

resultado do reduzido valor de investimento realizado no exercício e efeito de depreciação dos ativos.

No exercício de 2014 a redução do ativo não corrente líquido em 80,7 milhões de euros resulta da amortização dos ativos (59,0 milhões de euros) e da anulação de 20,1 milhões de euros referente a parte da provisão constituída em 2012 no âmbito do processo de contencioso com a Autoridade Tributária sobre a dedutibilidade de despesas de IVA em empreitadas de inserção urbana. Esta redução deve-se à adoção de uma expectativa mais favorável de desfecho deste processo atendendo às recentes sentenças dos tribunais favoráveis à Empresa.

No que respeita ao Ativo Corrente, destaca-se a variação na rubrica de Clientes (mais 50,3%, para um valor no final do exercício de 37,5 milhões de euros) resultado da devolução à subconcessionária das verbas anteriormente

retidas por encontro de contas para regularização do malus apurado durante o período do contrato, conforme detalhadamente exposto no capítulo 2 deste relatório. O malus apurado e relevado nas contas ascende a 30,4 milhões de euros referentes ao período 2010 a 2013 e registado na rubrica clientes, a que acresce o valor de 6,4 milhões de euros referentes ao valor provisório estimado para 2014, registado na rubrica outras contas a receber.

Mantém-se registada a dívida do Estado de 20,8 milhões de euros, resultado de retenção de reembolsos de IVA solicitados para compensação de dívidas fiscais que estão a ser discutidas nas impugnações judiciais pendentes no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. Em fevereiro de 2012 foi tomada a decisão de proceder ao pagamento das liquidações feitas pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) à Sociedade até essa data, relativas ao IVA que incide sobre as obras de inserção urbana que havia sido reembolsado à Sociedade, isto apesar de estarem todas elas a ser objeto de impugnação judicial. Daí em diante foi adotado o mesmo procedimento para as novas liquidações da mesma natureza interpostas pela Administração Tributária e Aduaneira à Sociedade. Os pagamentos efetuados ascenderam a 30,6 milhões de euros e acresceram aos 16,6 milhões de euros compensados pela AT e não reembolsados à Sociedade o que contribuiu para o endividamento da Empresa. No final de 2014 os montantes pagos à AT ou compensados por esta relativos a imposto (IVA), juros e custas judiciais totalizavam 47,2 milhões de euros.

Esta decisão não prejudicou o regular andamento dos processos de impugnação instaurados pela Empresa,

cujo resultado favorável determinará o reembolso (acrescido de juros à taxa anual de 4%) das quantias entregues para se obter declaração de regularidade da situação contributiva da Metro do Porto, imprescindível para a entrada de fundos comunitários que de outro modo ficaria inibida.

Aguarda-se a conclusão do contencioso em curso entre a Metro do Porto e a Autoridade Tributária, sendo que, desde janeiro de 2015 foram já sendo emitidas sentenças pelo TAF em alguns dos processos, a saber:

- Processo n.º 1201/11.1BEPRT – 869.328,89 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 3570/11.4BEPRT – 1.574.889,60 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 840/10.2BEPRT – 1.353.047,18 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 1630/09.0BEPRT – 7.972.703,99 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 2422/11.2BEPRT — 1.780.955,01 euros, acrescido de juros indemnizatórios

Todas favoráveis à MP, pelo que a AT recorreu destas cinco sentenças.

No caso de a Metro do Porto, S.A., vier a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

(valores em milhares de euros)

	2012	2013	2014	14/13
Capital realizado	7.500	7.500	7.500	0,0%
Outros instrumentos de capital próprio	225	225	225	0,0%
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	-19.942	-15.340	-20.145	-31,3%
Resultados transitados	-1.822.402	-2.313.998	-2.361.616	-2,1%
Ajustamentos em participações financeiras	1.456	1.282	1.146	-10,6%
Subsídios ao investimento	583.981	576.855	562.283	-2,5%
Outras variações no capital próprio	1.980	2.518	3.116	23,7%
Resultado líquido do período	-491.357	-47.618	-400.632	-741,3%
Capital Próprio	-1.738.559	-1.788.577	-2.208.123	-40,9%
Passivo Não Corrente	3.825.936	3.155.083	3.323.270	5,3%
Provisões	390.607	417.905	535.634	28,2%
Financiamentos obtidos	2.520.926	2.720.741	2.764.172	1,6%
Instrumentos financeiros derivados	914.403	16.438	23.464	42,7%
Passivo Corrente	253.355	920.102	1.069.732	16,3%
Fornecedores	14.554	6.824	11.137	63,2%
Fornecedores de Investimento	14.916	15.719	15.332	-2,5%
Estado e outros entes públicos	167	205	191	-6,6%
Financiamentos obtidos	202.572	459.879	456.569	-0,7%
Outras contas a pagar	20.491	41.622	74.606	79,2%
Instrumentos financeiros derivados	0	395.444	511.717	29,4%
Outros passivos financeiros	655	409	179	-56,2%
PASSIVO	4.079.290	4.075.185	4.393.003	7,8%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	2.340.731	2.286.608	2.184.880	-4,4%



POR FAVOR, NÃO UTILIZE ESTE ASSENTO
EM HORAS DE PONTA.

Do lado do capital próprio, o normativo contabilístico prevê a contabilização em capital próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do ativo associado. A variação da rubrica em 2014 (redução de 2,5%) resulta da imputação de subsídios para investimentos, marginalmente compensada pelas verbas recebidas a fundo perdido.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas

Do lado do Passivo, destaca-se a estabilização do valor do passivo remunerado (subida de 1,3% em 2014 conforme detalhado no ponto 6.3.2 deste relatório).

Destaque para o agravamento das rubricas de “Instrumentos financeiros derivados”, referente a quatro operações de derivados ainda ativas e da rubrica “Outras contas a pagar” onde se registam as verbas apuradas nas operações de derivados com o Santander e cujo pagamento, enquanto se aguarda decisão do processo judicial em curso, foram suspensos de acordo com orientações da Tutela.

O valor de dívidas a fornecedores de investimento no final de 2014 ascendia a 15,3 milhões de euros, dos quais 15,1 milhões de euros da fatura em dívida há mais de 360 dias referente ao acordo final de acerto de contas celebrado com o consórcio Normetro, ACE. Esta dívida foi objeto de acordo celebrado a 31 de dezembro de 2013, após devida autorização obtida das tutelas da Metro do Porto, nos termos do qual o valor em dívida deveria ser regularizado em fevereiro de 2015, motivo pelo qual o valor não consta como pagamentos em atraso no ponto 6.3.3 deste relatório. Na data acordada de fevereiro de 2015 a Metro do Porto procedeu à regularização deste montante.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respetiva atualização financeira, nos termos do normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, as quais foram reforçadas no exercício em 117,7 milhões de euros, dos quais 98,0 milhões de euros referentes a efeito financeiro da provisão. O stock de provisões referentes a processos judiciais e de contencioso em curso ascende a 48,4 milhões de euros, conforme melhor detalhado na nota 15 do Anexo às Demonstrações Financeiras.

A evolução da rubrica de financiamentos obtidos não correntes reflete as operações de financiamento celebradas em 2014, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2015 no montante total de 456,6 milhões de euros (referentes a amortizações de empréstimos celebrados com a DGTF,

operações de mútuos, das linhas de financiamento BEI e operações de locações operacional sobre o material circulante). De acordo com o normativo contabilístico em vigor, encontram-se relevadas em financiamento bancário as operações de locação operacional contratadas entre 2002 e 2004, assim como as locações financeiras e bonificação de juros das linhas de financiamento do BEI.

Não existem dívidas em mora ao Estado relacionadas com a Segurança Social.

7.4. EXPLORAÇÃO

Manteve-se em 2014 a tendência de melhoria da taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais custos directos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função internalizada na Metro do Porto já em 2010) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Para a melhoria da taxa de cobertura contribui o aumento da receita em 2,1% (taxa de variação esta obtida após imputação das correções aos valores de comparticipação do estado pelo tarifário social, melhor explicadas no ponto 7.5 deste relatório).

Em sentido contrário, registou-se uma subida marginal de 0,2% dos custos diretos de operação, em particular nos custos com vigilância e segurança e comissões cobradas pelo TIP, ACE.

Atingiu-se em 2014 uma taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 90,8%, 1,6 pp acima do valor registado em 2013 e 7,8 pp acima do valor registado em 2011. As Vendas e Prestações de Serviço não incluem Indemnizações Compensatórias, mas incluem as participações do Estado no âmbito do tarifário social Andante, estas últimas apuradas com base nas taxas de comparticipação efectivamente pagas. No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise passando a considerar-se a actividade global da empresa com a análise do indicador taxa de cobertura global.

CONTA EXPLORAÇÃO METRO	2012	2013	2014	14/13
Vendas e Prestações de Serviços	37.370	38.879	39.685	2,1%
Custo Vendas e Prest Serviço	43.217	43.580	43.685	0,2%
Margem Bruta	-5.847	-4.701	-4.000	-14,9%
Taxa de cobertura	86,5%	89,2%	90,8%	1,6 pp

(valores em milhares de euros)

Em termos absolutos, conclui-se o ano com uma margem bruta da operação do Sistema de Metro Ligeiro deficitária em 4,0 milhões de euros, 14,9% inferior ao valor registado no ano anterior, reflectindo uma poupança de 700,9 milhares de euros.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2014 a 39,7 milhões de euros, 2,1% acima do ano anterior. A receita por validação aumentou em 2014 cerca de 0,3% para os 69,72 cêntimos por validação (69,51 cêntimos por validação em 2013). A receita por passageiro-km ascendeu a 13,77 cêntimos, 1,2% acima dos 13,61 cêntimos apurados em 2013.

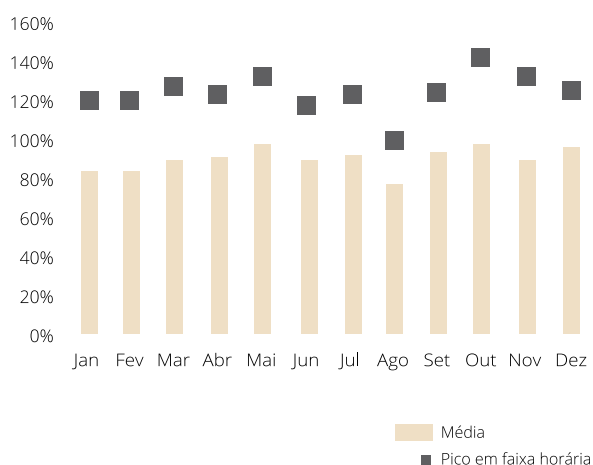
O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 43,7 milhões de euros, mais 0,2% que o ano transacto. Para esta variação contribui o agravamento de 11,4% (mais 118,8 mil euros) dos custos com vigilância e segurança e de 2,0% (mais 34,3 mil euros) das comissões devidas ao TIP, ACE pela gestão da rede de vendas, comissões apuradas em função da receita repartida e do número de validações registadas.

Registou-se ainda assim uma redução de 1,6% no custo de operação por lugar km oferecido (2,67 cêntimos em 2014 face a 2,71 cêntimos no ano anterior), bem como uma descida de 0,6% no custo de operação por passageiro-km para 15,16 cêntimos (15,26 cêntimos no período homólogo).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se valores consistentemente superiores a 100% na faixa horária 18h – 19h, enquanto nas faixas horárias 8h – 9h 13h – 14h e 17h – 18h tal apenas não acontece no mês de agosto. Registaram-se ainda valores superiores a 100% em diversos meses nas seguintes faixas horárias: 7h – 8h e 14h – 16h.

Todos os picos mensais de cobertura por faixa horária ultrapassam o nível de 100%, registando-se um máximo em outubro de 2014, na faixa horária 8h – 9h, com uma taxa de cobertura de 143,9%.

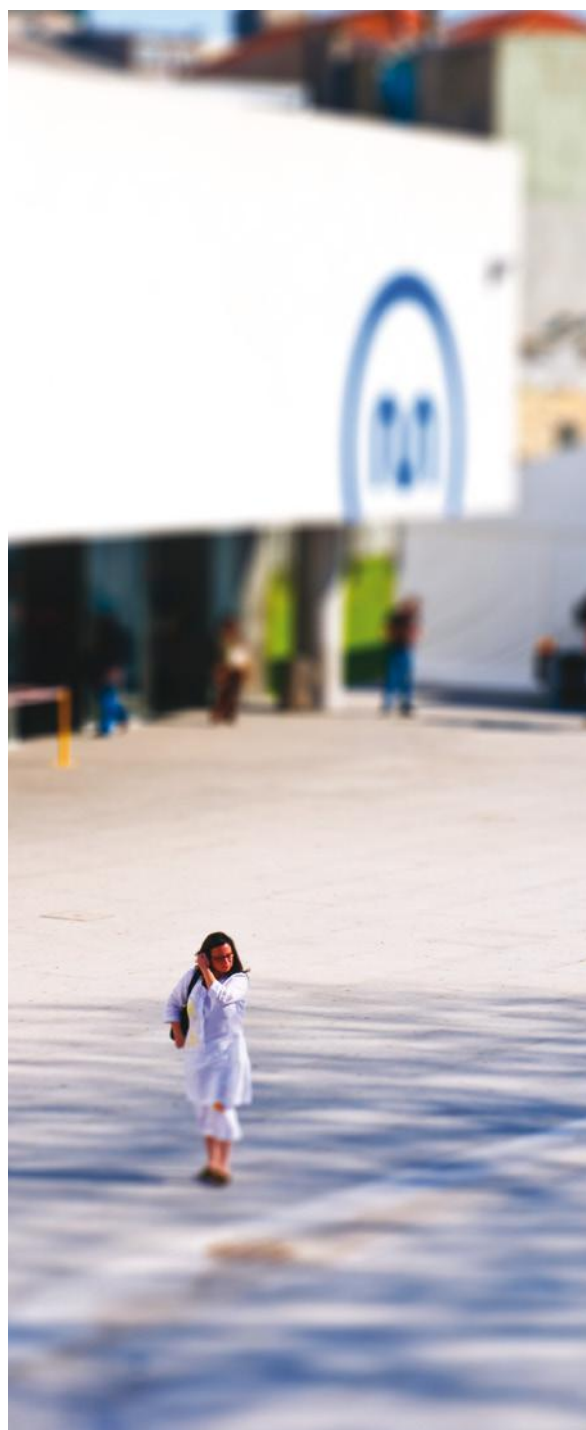
TAXA DE COBERTURA 2014

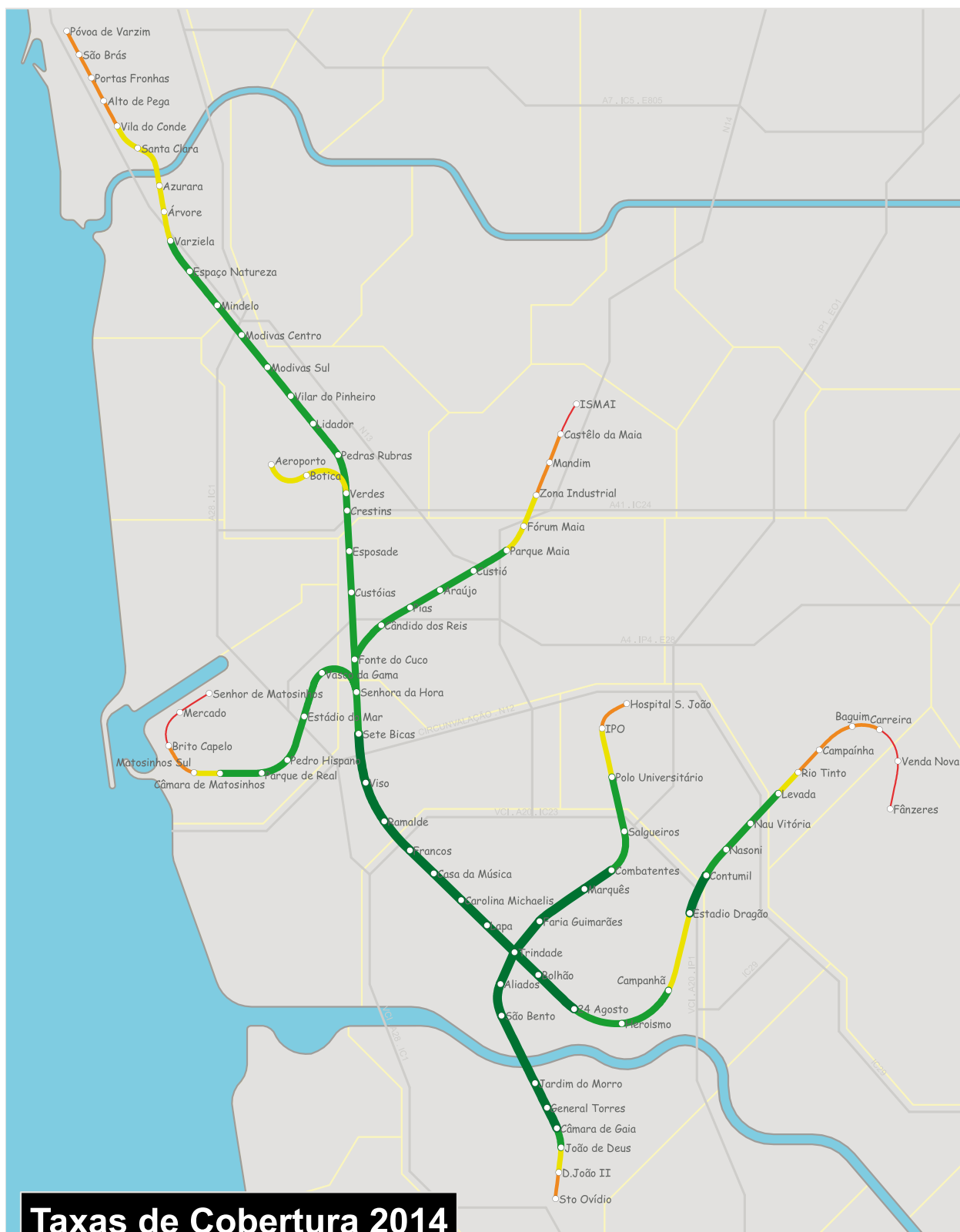


Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% apenas nos troços terminais da linha da linha Azul (entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo), da linha Verde (entre Castelo da Maia e ISMAI), da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira) e da linha Amarela (entre Hospital S. João e IPO). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha entre Fonte do Cuco e Os Verdes e Pedras Rubras até à estação de Vila

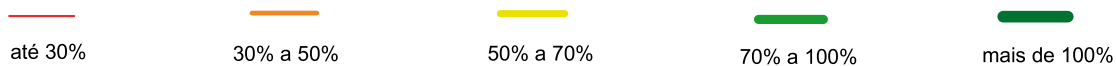
do Conde, na Antena Verde desde Fonte do Cuco até Mandim, na Antena Violeta entre o Aeroporto e a estação Os Verdes, na Antena Azul entre Sete Bicas e Câmara de Matosinhos, na Antena Laranja entre Contumil e Rio Tinto, na linha Amarela nos troços Combatentes – IPO e Câmara de Gaia – D. João II, bem como no Tronco Comum entre Sete Bicas e Senhora da Hora e entre 24 de Agosto e Estádio do Dragão.

São alcançadas taxas de cobertura superiores a 100% nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre Câmara de Gaia e Combatentes, no Tronco Comum entre 24 de Agosto e Sete Bicas e pontualmente em antenas da rede (Verdes – Pedras Rubras e Estádio do Dragão – Contumil).





Taxas de Cobertura (média dos dois sentidos)



A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2014, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 14,2 pp (melhoria de 28,4 pp quando comparado com 2011 e 44,9 pp, mais do dobro, que a registada em 2010), para um valor médio de 86,4% (contra os 72,3% registados em 2013).

CONTA EXPLORAÇÃO FUNICULAR	2012	2013	2014	14/13
Vendas e Prestações de Serviços	428,7	539,4	605,7	12,3%
Custo Vendas e Prest Serviço	738,3	746,5	700,8	-6,1%
Margem Bruta	-309,6	-207,1	-95,1	-54,1%
<i>Taxa de cobertura</i>	<i>58,1%</i>	<i>72,3%</i>	<i>86,4%</i>	<i>14,2pp</i>

(valores em milhares de euros)

Esta evolução tem por base a subida de 12,3% da receita obtida, resultado das alterações tarifárias, nomeadamente da supressão da utilização de títulos intermodais e cri-

ação de títulos monomodais, apresentado em detalhe no ponto 4.1 deste relatório.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende assim aos 605,7 mil euros, a que corresponde um valor de 1,13 euros por lugar km (mais 14,7% que em 2013) e 4,86 euros por passageiro-km, 14,6% acima do registado em 2013.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,30 euros por lugar km oferecido (descida de 4,1% face a 2013) e de 5,66 euros por passageiro-km transportado (descida de 4,2% face a 2013).

7.5. RESULTADOS

A conta de resultados da Metro do Porto apresenta resultados operacionais semelhantes aos apurados no exercício anterior e um forte agravamento dos resultados líquidos do exercício, resultado do efeito positivo nas contas de 2013 da liquidação de onze operações de derivados de taxa de juro e do agravamento em 111,9 milhões de euros da rubrica "Atualização financeira das provisões" nos termos da IFRIC 12.



	2012	2013	2014	14/13
RÉDITOS				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	53.274	399	3.237	711,0%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	38.690	40.089	39.646	-1,1%
Vendas e serviços prestados (regularização do tarifário social andante)	0	-1.586	441	-127,8%
Outras vendas e serviços prestados	8.197	9.607	9.148	-4,8%
<i>Direito Util. Infra e MC Contrato Sub-concessão SML</i>	7.497	8.851	8.358	-5,6%
<i>Outras</i>	700	756	791	4,6%
OUTROS RENDIMENTOS				
Subsídios à exploração	11.545	11.536	8.046	-30,3%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	0	79	172	118,0%
Outros rendimentos e ganhos	28.564	23.636	26.540	12,3%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	20.478	16.448	16.525	0,5%
<i>Benefícios Penalidades Contratuais</i>	7.492	6.702	9.030	34,7%
<i>Outros</i>	594	485	985	102,9%
GASTOS E PERDAS				
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-53.274	-399	-3.237	711,0%
Outros fornecimentos e serviços externos	-54.710	-55.304	-56.533	2,2%
<i>Subcontrato de Operação SML</i>	-47.418	-49.909	-49.526	-0,8%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-1.378	-1.195	-1.344	12,5%
<i>Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP</i>	-1.713	-1.742	-1.775	1,9%
<i>Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais</i>	-704	-698	-770	10,3%
<i>Trabalhos Especializados Externos</i>	-615	-335	-305	-8,9%
<i>Conservação e reparação (sem utilização de provisões)</i>	-3.573	-2.462	-3.205	30,2%
<i>Utilização de provisões conservação e reparação</i>	3.341	2.745	2.528	-7,9%
<i>Outros</i>	-2.650	-1.709	-2.137	25,1%
Gastos com o pessoal	-4.250	-4.892	-4.707	-3,8%
Imparidades de dívidas a receber	-134	-85	-827	872,4%
Outros gastos e perdas	-1.341	-3.605	-750	-79,2%
<i>Regularização do Tarifário Social Andante (até 31.Dez.2012)</i>	0	-2.928	-178	-93,9%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-1.341	-677	-572	-15,5%
Provisões líquidas	-45.990	-45.811	-47.310	3,3%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-19.429	-26.337	-26.134	-0,8%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-59.051	-59.038	-58.998	-0,1%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-78.480	-85.375	-85.132	-0,3%
Juros e rendimentos similares obtidos	404	145.831	291	-99,8%
<i>Juros e gastos similares obtidos</i>	404	236	291	23,3%
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	0	145.595	0	-100,0%
Juros e gastos similares suportados	-153.955	-141.351	-99.489	-29,6%
<i>Juros e gastos similares suportados</i>	-153.955	-109.352	-99.489	-9,0%

	2012	2013	2014	14/13
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	0	-31.999	0	-100,0%
Reduções de justo valor	-224.757	19.389	-118.277	-710,0%
Atualização financeira das provisões (IFRIC 12)	-34.507	13.939	-97.980	-802,9%
Resultado antes de impostos	-491.295	-47.567	-400.587	742,1%
Imposto sobre o rendimento do período	-61	-51	-45	-11,0%
Resultado líquido do período	-491.357	-47.618	-400.632	741,3%

(valores em milhares de euros)

São reconhecidos réditos relativos aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos, de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, mensurado pelo justo valor do direito de exploração do Sistema durante o período da concessão. A evolução desta rubrica tem espelho na rubrica de custos fornecimentos e serviços externos (construção) relacionada com esta relevação contabilística, não sendo aqui refletida a anulação de provisões constituídas em exercícios anteriores.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 52/2014, de 21 de agosto, cabendo à Metro do Porto o montante de 8.038.439,62 euros (líquido de IVA de 6%), montante 30,3% inferior ao atribuído para o exercício de 2013. A este montante corresponde uma contribuição média de 2,79 cêntimos por passageiro-km transportado, uma redução de 30,9% face ao ano anterior. A verba atribuída foi integralmente transferida até final de 2014.

Acresce a este valor as indemnizações compensatórias para comparticipação nos passes sociais, cujo valor apurado mensalmente é registado na rubrica de vendas e prestações de serviços.

Em 2014 foi celebrada a Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante que veio formalizar e uniformizar as taxas de comparticipação devidas pelo Estado a partir de fevereiro de 2012 e, em consequência, corrigir com efeitos retroativos a compensação a atribuir à empresa. A correção efetuada para o período até 31-12-2013 foi de 742 mil euros (registados na rubrica "Outros rendimentos e ganhos").

A comparticipação a atribuir pelo Estado pela prática de tarifários sociais, apurada para o ano de 2014, foi de 2,8 milhões de euros (incluindo já as taxas de comparticipação definidas na adenda referida no parágrafo anterior), tendo sido recebido 2,8 milhões de euros (valor sem IVA, englobando comparticipações referentes a 2013 e a 2014).

A 31 de dezembro de 2014 regista-se um valor em dívida pelo Estado de 1,1 milhões de euros.

Os rendimentos da Sociedade incluem a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento. Em 2014 esta rubrica ascende a 16,5 milhões de euros, em linha com o valor apurado no ano anterior.

Foram contabilizados benefícios de penalidades contratuais no montante de 9,0 milhões de euros, para os quais contribui o *malus* estimado para o exercício de 2014 (6,4 milhões de euros) e o acerto do *malus* relativo ao exercício de 2013 (0,2 milhões de euros), conforme mecanismo de *bonus/malus* previsto no contrato de operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro, celebrado com a Prometro, SA. O acerto do montante referente a 2013 corresponde à diferença entre o montante definitivo apurado com o valor final dos índices relevantes e o montante antes provisoriamente estimado e refletido nas contas do ano anterior.

Relativamente aos custos operacionais, o ponto 6.3.10. fornece informação sobre a evolução dos custos no âmbito do plano de redução dos custos, conforme instruções definidas para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2014.

Em 2014 foi celebrada a Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante

A quase totalidade dos custos operacionais (excluindo provisões do exercício) é referente a subcontratos celebrados após concurso público internacional (contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro, contrato de operação do Funicular dos Guindais, serviços de vigilância e fiscalização de títulos e trabalhos de manutenção do sistema e material circulante), comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética e custos com pessoal, facto que não apenas introduz rigidez na gestão dos custos do exercício como contendo mecanismos contratuais de revisão de preços levam ao crescimento anual do valor despendido.

A evolução registada na rubrica de custos com pessoal é afetada por: (i) contabilização, em 2013, de dois subsídios de férias em resultado da reposição, prevista na Lei de Orçamento de Estado para 2013 após decisão do Tribunal Constitucional e melhor explicado no relatório do exercício anterior; (ii) custos com rescisões de pessoal de 340,0 mil euros em 2014 face a 4,1 mil euros no exercício anterior.

Foi mantida em 2014 a aplicação das medidas legislativas de contenção salarial descritas nos pontos 6.3.5 e 6.3.6..

A evolução das rubricas de juros obtidos e juros suportados é condicionada pelo cancelamento ao longo de 2013 de onze operações relativas a instrumentos financeiros derivados. Deduzido este efeito, regista-se uma redução de 9,0% dos juros suportados, resultado de da redução dos custos de financiamento proporcionada pelos novos contratos de empréstimo assinados com a DGTF bem como da redução generalizada das taxas de juro euribor em todos os prazos, com reflexos nos contratos de financiamento antigos.

A variação negativo do justo valor da actual carteira de derivados em 2014 (apurado por empresa especializada) está apresentada na rubrica "Reduções de Justo valor".

No ponto anterior no relatório de gestão é apresentada análise da rentabilidade da exploração do Sistema

de Metro Ligeiro, sendo apresentado o rácio Taxa de Cobertura Direta que compara as receitas geradas pela Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (sem indemnizações compensatórias e sem *malus*) com os principais custos diretos da sua operação, nomeadamente: custos com o operador/subconcessionário, comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal e com serviços de vigilância e segurança.

Esta análise era particularmente relevante numa fase em que as receitas geradas pela exploração do Sistema se revelavam bastante inferiores aos principais custos diretos suportados. Agora que as receitas quase equivalem a esses custos, importa alargar o âmbito de análise e monitorar a taxa de cobertura global da Metro do Porto, que incorpora na análise uma série de custos de estrutura e correntes (incluindo prestações de serviços associadas à atividade de construção mas excluindo serviços prestados no âmbito de operações financeiras), detalhados na tabela infra.

	valores: (milhares de euros)			
	2012	2013	2014	14/13
GASTOS				
ViaPorto/Normetro	39.921	41.058	41.168	0,3%
Funicular	704	698	770	10,3%
Comissões TIP	1.713	1.742	1.775	1,9%
Vigilância e Segurança	1.378	1.195	1.344	12,5%
Conservação e Reparação	3.573	2.462	3.205	30,2%
Pessoal (sem rescisões)	4.250	4.888	4.367	-10,7%
Outras despesas Correntes	3.248	2.163	2.635	21,9%
Subtotal	54.787	54.206	55.264	2,0%
RENDIMENTOS				
Sistema de Metro Ligeiro	38.259	39.551	39.043	-1,3%
Funicular dos Guindais	431	538	603	12,2%
Acerto Tarifário Social (2013)	-1.532	-1.586	0	-100,0%
Acerto Tarifário Social (2014)	266	476	441	-7,2%
Proveitos suplementares	700	756	791	4,6%
Coimas	362	438	201	-54,2%
Subtotal	38.487	40.174	41.079	2,25%
Taxa de Cobertura Global	70,2%	74,1%	74,3%	0,2 pp
GAP	-16.300	-14.032	-14.185	1,1%

Considerando a correção dos montantes contabilizados em anos anteriores referentes ao tarifário social, conforme detalhe na Nota 21 do Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados, manteve-se a tendência de melhoria da taxa de cobertura global (74,3% face a 74,1% em 2013) para um gap global de 14,2 milhões de euros. Neste valor não é contabilizado o valor recebido de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado (exceto as referentes ao tarifário social) nem o *malus* apurado conforme a cláusula 37.2 do contrato de subconcessão.

Note-se que nos valores acima apurados é expurgada a reversão da provisão constituída em anos anteriores, sendo considerado o valor efetivo da despesa em conservação e reparação, que mesmo assim apresenta uma subida de 30,2% face ao custo suportado em 2013.

8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -400.631.879,70 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

PORTO, 8 DE MAIO DE 2015

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

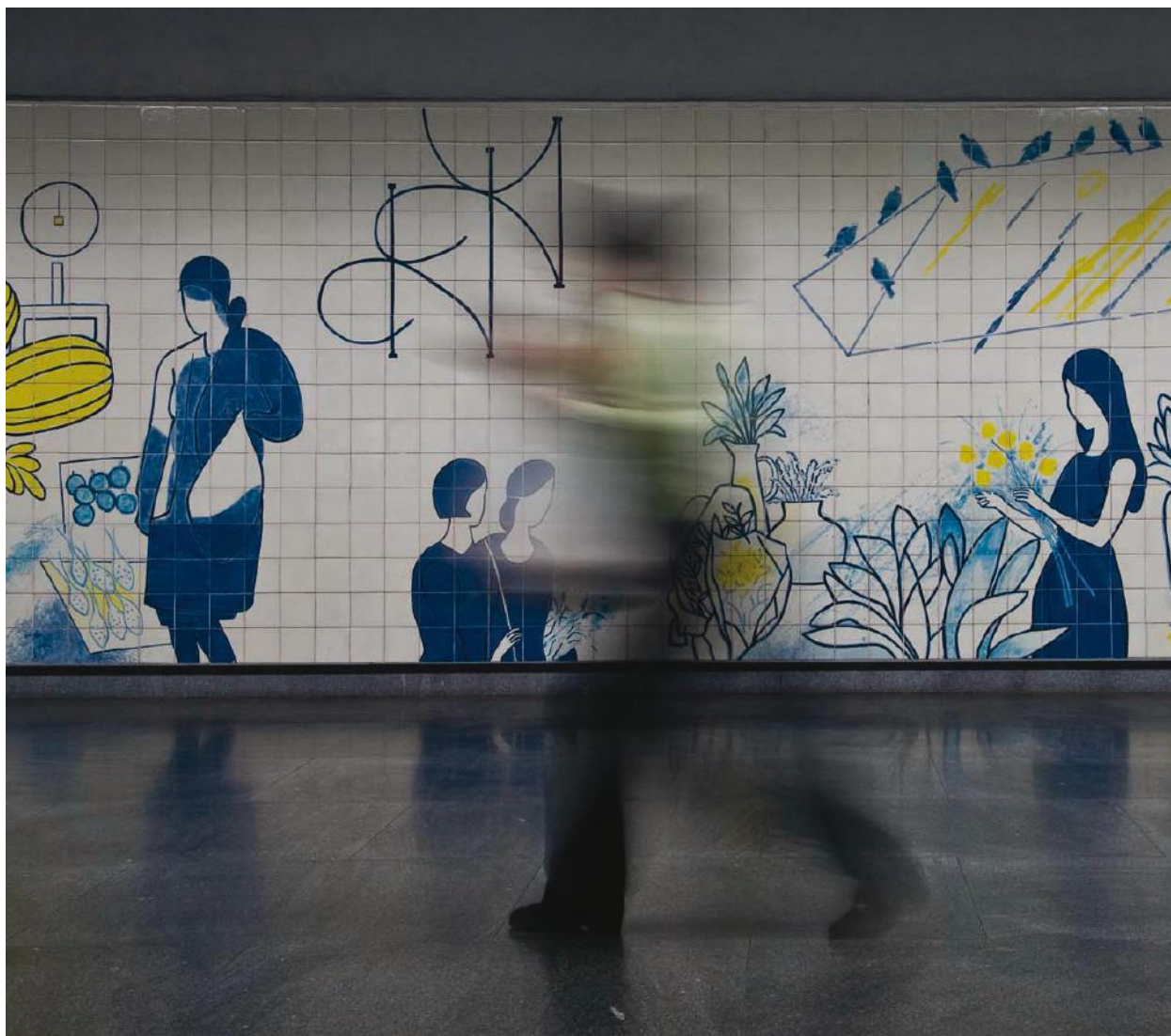
Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. António Domingos Silva Tiago



02

CONTAS DO
EXERCÍCIO
2014



BALANÇO INDIVIDUAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014

Valores em Euros

RUBRICAS	NOTAS	31-12-2014	31-12-2013
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	3.116.923	3.242.537
Ativos intangíveis	7	2.068.622.391	2.149.239.139
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	8	267.508	253.926
		2.072.006.822	2.152.735.602
Ativo corrente			
Clientes	10	37.507.401	24.954.499
Estado e outros entes públicos	11	20.846.335	21.007.181
Outras contas a receber	12	38.918.459	38.343.753
Diferimentos		34.260	24.539
Outros ativos financeiros	16	7.948.540	9.106.513
Ativos não correntes detidos para venda		2.500	
Caixa e depósitos bancários	5	7.615.604	40.436.074
		112.873.098	133.872.560
Total do ativo		2.184.879.920	2.286.608.161
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital realizado	13	7.500.000	7.500.000
Outros instrumentos de capital próprio		224.808	224.808
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	14	(20.144.715)	(15.340.427)
Resultados transitados		(2.361.615.516)	(2.313.998.037)
Ajustamentos em participações financeiras	14	1.145.672	1.281.681
Subsídios ao investimento	14	562.283.039	576.854.882
Outras variações no capital próprio		3.115.957	2.518.242
Resultado líquido do período		(400.631.880)	(47.617.879)
Total do capital próprio		(2.208.122.634)	(1.788.576.729)
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	535.634.148	417.904.976
Financiamentos obtidos	16	2.764.172.191	2.720.740.757
Instrumentos financeiros derivados	17	23.464.117	16.437.615
		3.323.270.457	3.155.083.348
PASSIVO CORRENTE			
Fornecedores	18	11.137.492	6.824.427
Fornecedores de investimentos	19	15.332.246	15.719.004
Estado e outros entes públicos	11	191.362	204.900
Financiamentos obtidos	16	456.568.565	459.879.050
Instrumentos financeiros derivados	17	511.716.801	395.443.838
Outras contas a pagar	20	74.606.495	41.621.584
Outros passivos financeiros	16	179.137	408.740
		1.069.732.098	920.101.542
Total do passivo		4.393.002.554	4.075.184.890
Total do capital próprio e do passivo		2.184.879.920	2.286.608.161

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. Ant3nio Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014 E 2013

Valores em Euros

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	2014	2013
RÉDITOS			
Serviços prestados (construção)	23	3.237.404	399.199
Serviços prestados (transporte)	21	39.646.000	40.088.997
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social	21	441.499	(1.585.893)
Serviços prestados (direitos de utilização)	21	8.357.751	8.850.811
Outras vendas e serviços prestados	21	790.732	756.279
OUTROS RENDIMENTOS			
Subsídios à exploração	24	8.046.177	11.535.895
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	8	171.590	78.701
Outros rendimentos e ganhos	26	26.539.692	23.635.977
GASTOS E PERDAS			
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (construção)	23	(3.237.404)	(399.199)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (operação e manutenção)	22	(41.167.776)	(41.058.042)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (direitos de utilização)	22	(8.357.751)	(8.850.811)
Outros fornecimentos e serviços externos	25	(7.007.507)	(5.395.390)
Gastos com o pessoal	10	(4.707.090)	(4.892.373)
Imparidade de dívidas a receber	10	(827.393)	(85.088)
Provisões líquidas	15	(47.310.251)	(45.811.403)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	8	(1.561)	(22.251)
Outros gastos e perdas	27	(748.012)	(3.582.352)
RESULTADO ANTES DE DEPRECIAÇÕES, GASTOS DE FINANCIAMENTO E IMPOSTOS		(26.133.900)	(26.336.941)
Gastos de depreciação e de amortização	6 E 7	(58.997.677)	(59.038.257)
RESULTADO OPERACIONAL (ANTES DE GASTOS DE FINANCIAMENTO E IMPOSTOS)		(85.131.577)	(85.375.198)
Juros e rendimentos similares obtidos	29	290.780	145.831.037
Juros e gastos similares suportados	28	(99.488.970)	(141.351.104)
Atualização financeira das provisões	15	(97.979.757)	13.939.221
Aumentos/Reduções de justo valor	17	(118.277.208)	19.388.886
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS		(400.586.732)	(47.567.157)
Imposto sobre o rendimento do período	11	(45.148)	(50.721)
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO		(400.631.880)	(47.617.879)

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. António Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS FLUXOS DE CAIXA DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014 E 2013

Valores em Euros

RUBRICAS	NOTAS	2014	2013
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES OPERACIONAIS:			
Recebimentos de clientes		56.928.492	51.904.316
Pagamentos a fornecedores		(66.791.746)	(73.907.301)
Pagamentos ao pessoal		(5.128.168)	(4.946.183)
Caixa gerada pelas operações		(14.991.423)	(26.949.168)
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		(129.922)	(129.530)
Outros recebimentos/pagamentos	5	8.573.250	24.020.678
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		(6.548.094)	(3.058.020)
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO:			
Pagamentos respeitantes a:			
Activos fixos tangíveis		(9.352)	(15.331)
Activos intangíveis		(3.124.065)	(4.078.048)
Investimentos financeiros		(54)	(56)
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		169	500
Subsídios ao investimento		2.204.312	10.671.567
Juros e rendimentos similares		358	1.248
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(928.633)	6.579.880
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO:			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		500.000.000	759.694.232
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(458.341.834)	(301.084.004)
Juros e gastos similares		(67.001.908)	(431.723.223)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(25.343.743)	26.887.005
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		(32.820.470)	30.408.865
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	40.436.074	10.027.209
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	7.615.604	40.436.074

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:
Dr. António José Lopes
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Eng. António Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO DE 1 DE JANEIRO DE 2013 A 31 DE DEZEMBRO DE 2014

	NOTAS	CAPITAL REALIZADO	OUTROS INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO	AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS
Posição em 01-01-2013	1	7.500.000	224.808	(19.942.427)
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:				
Aplicação dos resultados				
Variação de Instrumentos de cobertura				4.602.000
Variação subsídios ao investimento				
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14		-	
	2	-	-	4.602.000
Resultado Líquido do Período	3			
Resultado Integral	4 = 2 + 3			
Capital próprio em 31-12-2013	6	7.500.000	224.808	(15.340.427)
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:				
Aplicação dos resultados				
Variação de Instrumentos de cobertura				(4.804.289)
Variação subsídios ao investimento				
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14		-	
	7	-	-	(4.804.289)
Resultado Líquido do Período - 2014	8			
Resultado Integral - 2014	9 = 7 + 8			
Capital próprio em 31-12-2014	10	7.500.000	224.808	(20.144.715)

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:
Dr. António José Lopes
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Eng. António Domingos Silva Tiago

Unidade: euros

RESULTADOS TRANSITADOS	AJUSTAMENTOS EM PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO	OUTRAS VARIAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	TOTAL
(1.822.401.998)	1.455.887	583.981.077	1.979.770	(491.356.515)	(1.738.559.397)
(491.356.515)				491.356.515	-
					4.602.000
		(7.126.195)			(7.126.195)
(239.524)	(174.206)		538.472		124.741
(491.596.040)	(174.206)	(7.126.195)	538.472	491.356.515	(2.399.453)
				(47.617.879)	(47.617.879)
					(50.017.332)
(2.313.998.037)	1.281.681	576.854.882	2.518.242	(47.617.879)	(1.788.576.729)
(47.617.879)				47.617.879	-
					(4.804.289)
		(14.571.843)			(14.571.843)
400	(136.009)		597.715		462.106
(47.617.479)	(136.009)	(14.571.843)	597.715	47.617.879	(18.914.025)
				(400.631.880)	(400.631.880)
					(419.545.905)
(2.361.615.516)	1.145.672	562.283.039	3.115.957	(400.631.880)	(2.208.122.634)

03

NOTAS ÀS

**DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS
INDIVIDUAIS DO
PERÍODO DE 2014**



(Nas presentes notas, todos os montantes são apresentados em euros, salvo se indicado o contrário)

1. INTRODUÇÃO

A Metro do Porto, S.A. (Metro do Porto) foi criada pelo Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março, que instituiu o primeiro regime jurídico de exploração de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto (AMP), consagrando a exploração do sistema a criar, em regime exclusivo, a uma sociedade anónima de capitais públicos.

A sociedade Metro do Porto, S.A., inicialmente firma de Metro da Área Metropolitana do Porto, S.A., foi constituída em 6 de agosto de 1993, tendo por objeto a exploração de um sistema de metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto e a sua sede na Av. Fernão de Magalhães 1862-7º, 4350-158 Porto.

O Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, revogou o Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, SA., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de atuação dos acionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Acionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão foi alterado pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, o qual aprovou as bases da concessão, pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 16 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afeto ao sistema, pelo Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho, pelo Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro.

Para a prossecução do seu objeto, tem a sociedade que realizar estudos, conceção, planeamento, projetos e a construção das infraestruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas constituíram a atividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com o arranque da operação da Linha Azul. Desde então, a exploração comercial sofreu uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha Vermelha), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha Verde), João de Deus e Pólo Universitário (da linha Amarela), em 2005, Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital São João, Fórum da Maia – ISMAI, Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (da linha Violeta), em 2006, João de Deus – D. João II, em 2008 e Estádio do Dragão – Fânzeres, D. João II – Santo Ovídio, em 2011.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da atividade, através de dotações do Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de

fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas, podendo estas últimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo acionista prestador.

Nos termos da Base XV do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, o equilíbrio financeiro da exploração do sistema de metro ligeiro deverá ser assegurado pelo Estado através da atribuição de compensações financeiras que visam permitir a cobertura dos custos de funcionamento do sistema de metro em regime de serviço público, as quais deverão ser objeto de contrato programa ou contratos de serviço público a celebrar entre o Estado e a concessionária.

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aprovadas pela Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com as alterações decorrentes da Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de setembro, do Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, do Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, do Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho e do Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro, estatuíam na Base XI que, *"o Estado suporta, mediante a realização de prestações acessórias à concessionária, os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares"*.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, a Base XI sofreu alteração na sua redação, prevendo agora que o Estado *"pode suportar os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares"*.

No final do período de 2014 a sociedade possui as seguintes participações:

TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.	33,33%
Metro do Porto Consultoria, Unipessoal, Lda.	100,00%
Nortrem, ACE	0,009%
Transpublicidade, S.A.	40,00%

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 8 de maio de 2015. É da opinião do Conselho de Administração que as demonstrações financeiras aprovadas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e os fluxos de caixa.

2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1. BASE DE PREPARAÇÃO

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística (SNC), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2014, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas interpretações (SIC/IFRIC).

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com o SNC requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de tais estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na Nota 3.19.

2.2. DERROGAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO SNC

Não existiram, no decorrer do período a que respeitam estas Demonstrações Financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

2.3. COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Os elementos constantes nas presentes Demonstrações Financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras são as que abaixo se descrevem. Estas políticas foram consistentemente aplicadas a todos os períodos apresentados, salvo indicação contrária.

3.1. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS

Entende-se por subsidiárias todas as entidades sobre as quais a Empresa tem o poder de decidir sobre as políticas financeiras ou operacionais, a que normalmente está associado o controlo, direto ou indireto, de mais de metade dos direitos de voto. A existência e o efeito de direitos de voto potenciais que sejam cor-

rentemente exercíveis ou convertíveis são considerados na avaliação do controlo que a Metro do Porto detém sobre uma entidade.

As associadas são entidades sobre as quais a Empresa tem entre 20% e 50% dos direitos de voto, ou sobre as quais tenha influência significativa, mas que não possa exercer o seu controlo.

Os Investimentos em subsidiárias e associadas são apresentados pelo valor resultante da aplicação do critério contabilístico da equivalência patrimonial. Segundo este método, as demonstrações financeiras incluem a quota-parte da Empresa no total de rendimentos e gastos reconhecidos desde a data em que a influência significativa ou controlo começa até à data em que efetivamente termina. Rendimentos ou gastos não realizados em transações entre a Empresa e as suas associadas são eliminados. Os resultados atribuídos pela associada são considerados reduções do investimento detido.

A integração do Nortrem, ACE nas demonstrações financeiras da Metro do Porto foi efetuada de modo a refletir os valores de compra e financiamento efetivos resultantes da aquisição, em 2002 e 2003, do material circulante “Eurotram”.

3.2. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os ativos tangíveis encontram-se valorizados ao custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade. Este custo inclui o custo estimado à data de transição para as Normas Contabilísticas de Relato Financeiro (NCRF) e os custos de aquisição para ativos obtidos após essa data.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do ativo para que se encontre em condições de utilização. Os gastos financeiros incorridos na construção de ativos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do ativo.

Os gastos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que façam aumentar a vida útil ou a capacidade produtiva dos ativos são reconhecidos no custo do ativo.

Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como gastos do período em que são incorridos.

As vidas úteis estimadas para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	N.º DE ANOS
Edifícios e outras construções	8 - 50
Equipamento básico	4 - 10
Viaturas	4
Equipamento administrativo	3 - 10
Outros ativos tangíveis	4 - 8

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo e, quando necessário, registar uma perda por imparidade. O valor recuperável é determinado pelo mais elevado valor entre o preço de venda líquido e o valor de uso do ativo, sendo este último calculado com base no valor atual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do ativo no fim da sua vida útil.

Os ganhos ou perdas na alienação dos ativos são determinados pela diferença entre o valor de realização e o valor contabilístico do ativo, sendo reconhecidos na demonstração dos resultados.

3.3. ATIVOS INTANGÍVEIS

O valor dos ativos intangíveis refere-se ao direito de operar o sistema e de cobrar aos utilizadores do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto um preço pelo serviço de transporte prestado, de acordo com as Bases da Concessão.

Pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, o Estado (concedente) atribuiu à Metro do Porto a exploração em regime de exclusividade do sistema de metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto. De acordo com as Bases da Concessão, a Empresa tem a obrigação de construir e fornecer as infraestruturas e equipamentos necessários à prestação do serviço. A retribuição recebida pela Empresa consiste no direito de explorar esse sistema, de cobrar ao utilizador final um preço pelo serviço prestado durante o período da concessão (até 31 de dezembro de 2048) e de receber Indemnizações Compensatórias do Estado.

De acordo com o modelo de negócio, traduzido nas bases da concessão, a construção e manutenção do sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infraestrutura para prestar um serviço público em nome do concedente, de cobrar um preço aos utentes do referido serviço e de receber Indemnizações Compensatórias do Estado.

RECONHECIMENTO INICIAL

O direito de utilização registado em ativos intangíveis corresponde à contrapartida recebida do concedente das infraestruturas construídas (vias, túneis, material circulante – ativos fixos tangíveis) um direito (a concessão – ativo intangível) de usar as mesmas para prestar um serviço público. Este direito decorre de uma troca de bens dissemelhantes, sendo o ativo intangível valorizado no reconhecimento inicial ao seu justo valor, conforme previsto na NCRF 6.

O justo valor do ativo intangível associado ao direito de exploração do sistema corresponde ao rédito do serviço de construção das infraestruturas e equipamentos (prestado ao concedente). De acordo com o modelo do negócio, o rédito é mensurado ao custo de construção das infraestruturas e equipamentos, sem qualquer margem adicional.

RECONHECIMENTO SUBSEQUENTE

A Empresa valoriza os seus ativos intangíveis, após o reconhecimento inicial, pelo Modelo do Custo, conforme definido pela NCRF 6 – Ativos Intangíveis, que define que um ativo intangível deve ser escriturado pelo seu custo deduzido da amortização acumulada e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

AMORTIZAÇÕES

A Empresa determina a vida útil e o método de amortização dos ativos intangíveis com base na estimativa de consumo dos benefícios económicos associados aos ativos.

Os ativos intangíveis associados à concessão são ativos com vida útil definida, sendo amortizados numa base sistemática a partir da data em que as infraestruturas subjacentes se encontram disponíveis para uso e pelo período remanescente da concessão.

3.4. IMPARIDADE DE ATIVOS

A Empresa realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos ativos do modelo intangível, incluindo os de vida útil indefinida. Os referidos testes de imparidade são realizados em cada ano e sempre que eventos ou alterações nas condições envolventes indiquem que o valor pelo qual se encontram registados nas demonstrações financeiras não seja recuperável.

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo e, em caso afirmativo, regista a respetiva perda por imparidade. Nos casos em que se conclui que a perda não é considerada permanente e definitiva, são divulgadas na nota 7 as razões que fundamentam essa conclusão.

O valor recuperável é o maior entre o justo valor do ativo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso. Para a determinação da existência de imparidade, os ativos são agrupados por unidades geradoras de caixa, enquanto nível de maior desagregação para o qual existem fluxos separados e identificáveis.

Os ativos não financeiros para os quais tenham sido reconhecidas perdas por imparidade, são avaliados a cada data de relato sobre a possível reversão das perdas por imparidade.

Quando há lugar ao registo ou reversão da imparidade, a amortização e depreciação dos ativos são recalculadas prospectivamente de acordo com o seu valor recuperável.

3.5. ATIVOS FINANCEIROS

O Conselho de Administração determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros. Os ativos financeiros podem ser classificados / mensurados:

(a) Ao custo ou custo amortizado deduzido de qualquer perda por imparidade; ou

(b) Ao justo valor com as respetivas alterações de valor reconhecidas na demonstração de resultados.

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os ativos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cujo retorno seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar a perda do valor nominal e do juro acumulado.

Para os ativos registados ao custo amortizado, os juros obtidos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efetiva, que corresponde à taxa que desconta exatamente os recebimentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os ativos financeiros que constituem empréstimos concedidos, contas a receber (clientes, outros devedores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para serem mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os ativos financeiros e os contratos de instrumentos financeiros de derivados. As variações de justo valor são registadas nos resultados do período, exceto as que se qualifiquem como relação de cobertura contabilística de fluxos de caixa, em que a variação é registada no capital próprio.

A Empresa avalia a cada data de relato financeiro a existência de indicadores de perda de valor para os ativos financeiros que não sejam mensurados ao justo valor através de resultados. Se existir uma evidência objetiva de imparidade, é reconhecida uma perda por imparidade na demonstração de resultados.

Os ativos financeiros são desreconhecidos pela extinção ou transferência do direito ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos ou de todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

3.6. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

Os instrumentos financeiros de derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transação sendo valorizados subsequentemente pelo mesmo método de valorização (justo valor). O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é atribuída aos instrumentos financeiros de derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27 – Instrumentos financeiros,

podendo ser classificados como de cobertura contabilística ou de negociação. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros de derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do período nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros.

Quando designados contabilisticamente como instrumentos financeiros derivados de cobertura, o reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da natureza do item que está a ser coberto, podendo tratar-se de uma cobertura de justo valor ou de uma cobertura de fluxos de caixa.

Numa operação de cobertura de justo valor de um ativo ou passivo (“fair value hedge”), o valor de balanço desse ativo ou passivo, determinado com base na respetiva política contabilística, é ajustado de forma a refletir a variação do seu justo valor atribuível ao risco coberto. As variações do justo valor dos derivados de cobertura contabilística são reconhecidas em resultados, conjuntamente com as variações de justo valor dos ativos ou dos passivos atribuíveis ao risco coberto.

Numa operação de cobertura da exposição à variabilidade de fluxos de caixa futuros de elevada probabilidade (“cash flow hedge”), a parte eficaz das variações de justo valor do derivado de cobertura são reconhecidas em reservas, sendo transferidas para resultados nos períodos em que o respetivo item coberto afeta resultados. A parte contabilisticamente ineficaz da cobertura é registada em resultados no momento em que ocorre.

3.7. CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER

As rubricas de “Clientes e outras contas a receber” são reconhecidas inicialmente ao justo valor deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em “Perdas por imparidade em dívidas a receber”, sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.8. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

Esta rubrica inclui valores em caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada com maturidades iniciais até 3 meses e descobertos bancários.

3.9. CAPITAL SOCIAL

As ações ordinárias são classificadas no capital próprio, quando realizadas. Os custos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações ou opções são apresentados no capital próprio como uma dedução, líquida de impostos, ao montante emitido.



3.10. PASSIVOS FINANCEIROS

O Conselho de Administração determina a classificação dos passivos financeiros, na data do reconhecimento inicial, de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os passivos financeiros podem ser classificados / mensurados como:

(a) Ao custo ou custo amortizado menos qualquer perda por imparidade; ou

(b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a ser reconhecidas na demonstração de resultados.

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os passivos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cuja remuneração seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar uma alteração à responsabilidade pelo reembolso do valor nominal e do juro acumulado a pagar.

Para os passivos registados ao custo amortizado, os juros pagos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efetiva, que corresponde à taxa que desconta exatamente os pagamentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os passivos financeiros que constituem financiamentos obtidos, contas a pagar (fornecedores, outros credores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

Um passivo financeiro (ou parte de um passivo financeiro) é desreconhecido apenas quando este se extinguir, isto é, quando a obrigação estabelecida no contrato tenha expirado ou tenha sido objeto de liquidação ou cancelamento.

3.11. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transação e montagem incorridos. Os financiamentos são subsequentemente apresentados ao custo amortizado, se materialmente relevantes, sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa de juro efetiva.

Os financiamentos obtidos são classificados no “passivo corrente”, exceto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no “passivo não corrente”.

3.12. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

O imposto sobre rendimento do período compreende unicamente as tributações autónomas tal como definidas pela legislação fiscal em vigor.

Conforme disposição dos § 68 e 69 da NCRF 25, procedeu-se à compensação de Ativos por Impostos Diferidos de prejuízos fiscais com os Passivos por Impostos Diferidos relativos a Subsídios ao Investimento recebidos.

3.13. PROVISÕES

As provisões são constituídas sempre que a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado e sempre que é provável que uma diminuição, razoavelmente estimável, de recursos incorporando benefícios económicos será exigida para liquidar a obrigação.

A análise das perdas contingentes é efetuada no final de cada período e sempre que um dos critérios não seja cumprido a Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a possibilidade de saída de recursos para o seu pagamento seja considerada remota.

Os encargos com a manutenção regular são registados em gastos à medida que são incorridos. Em relação aos investimentos de substituição é aplicada a NCRF 21 – Provisões e Passivos Contingentes isto é, são constituídas provisões resultantes da obrigação contratual de manter ou repor a infraestrutura em condições normais de funcionamento. Tais provisões são constituídas desde o período de entrada em funcionamento dos bens até à sua substituição.

A rubrica “Atualização Financeira de Provisões” (IFRIC 12) corresponde ao efeito financeiro sobre o montante das referidas provisões do: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior.

3.14. SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO

A Empresa reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia e de organismos semelhantes pelo seu valor no período em que o montante do subsídio é efetivamente recebido.

Os recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para financiamento dos ativos afetos ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, nas suas posteriores atualizações, são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio “Subsídios ao investimento”, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base sistemática em função da amortização do ativo intangível relativo ao direito de exploração do sistema no período da concessão.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados no mesmo período em que os gastos associados são incorridos e registados.

Os apoios do Governo sob a forma de atribuição de financiamentos reembolsáveis a taxa bonificada, são descontados na data do reconhecimento inicial, constituindo tal desconto o valor do subsídio a amortizar pelo período do financiamento.

3.15. LOCAÇÕES

Os contratos de locação relativamente aos quais a Empresa assume substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse do ativo locado são classificados como locações financeiras.

Os contratos de locação financeira são registados na data do seu início como ativo e passivo, pelo menor entre o justo valor do bem e o valor atual das rendas de locação vincendas. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de “Financiamentos obtidos”. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados são reconhecidos na Demonstração dos Resultados no período a que dizem respeito.

Os ativos adquiridos em locação financeira são depreciados de acordo com a política estabelecida pela Empresa para os ativos fixos tangíveis.

Os contratos de locação relativamente aos quais a Empresa não assume substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse do bem são classificados como locações operacionais.

Nas locações consideradas operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como gasto na demonstração dos resultados numa base linear, durante o período da locação.

3.16. GASTOS E RENDIMENTOS

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos períodos. Segundo o referido princípio contabilístico, as diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes réditos e gastos são sempre reconhecidas como ativos ou passivos, se se qualificarem como tal.

3.17. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal são reconhecidos quando o serviço é prestado pelos colaboradores independentemente da data do seu pagamento.

De acordo com a legislação laboral em vigor os colaboradores têm direito a férias e a subsídio de férias no ano seguinte àquele em que o serviço é prestado. Assim, foi reconhecido no resultado do exercício um acréscimo do montante a pagar no ano seguinte o qual se encontra refletido na rubrica do balanço “Outras Contas a Pagar”.

3.18. RÉDITO

a) PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSTRUÇÃO

O rédito relativo aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos é reconhecido de acordo com o grau de acabamento da atividade de

construção, conforme disposição da NCRF 19– Contratos de construção: o rédito da construção é mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.

De acordo com o modelo do negócio, e não assumindo a Empresa risco de construção significativo, é determinado que o justo valor do serviço corresponde ao custo de construção sem qualquer margem adicional.

b) PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Os rendimentos gerados pela utilização do título de transporte intermodal “Andante” quer no Sistema de Metro Ligeiro quer no Funicular dos Guindais, são registados de acordo com as validações obtidas do sistema de gestão de bilhética. Esta informação é prestada pelo TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, entidade responsável pelo tratamento de informação da rede de vendas e pela repartição das correspondentes receitas, de acordo com os critérios definidos pelas agrupadas do referido ACE.

Os rendimentos gerados pela utilização do título “Funi”, de utilização exclusiva no Funicular dos Guindais, são obtidos mensalmente, de acordo com a informação disponibilizada pela entidade operadora do Funicular.

Os rendimentos gerados pela utilização do parque de estacionamento da estação de metro Estádio do Dragão, são obtidos mensalmente, de acordo com os registos no sistema de controlo de acesso/sistema de bilhética. O tarifário, incluindo uma solução de “Park & Ride”, foi definido de forma a promover a utilização combinada com o metro.

Os rendimentos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no período, pela correspondente diminuição do seu gasto.

c) INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS

Durante o ano de 2014 manteve-se a situação transitória motivada pela ausência de contrato programa ou contrato de serviço público, previsto nas Bases de Concessão.

A compensação financeira devida pelo cumprimento das obrigações de serviço público, foi registada mensalmente por 1/12 do montante recebido no ano anterior até publicação da RCM que define os montantes a atribuir no ano às empresas do sector empresarial do Estado, sendo que após a referida publicação foram relevados mensalmente os valores reais atribuídos e ajustados os montantes já registados.

3.19. PRINCIPAIS ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS APRESENTADOS

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliados, representando à data de cada relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acredita serem razoáveis.



A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa, para efeitos de relato financeiro, difira dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um maior risco de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do período seguinte são as que seguem:

ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES

3.19.1 PROVISÕES

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

3.19.2 IMPARIDADE

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, de que é exemplo o custo de capital.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor dos ativos implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

3.19.3. JUSTO VALOR DOS INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

A determinação do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados é obtida de forma isolada para cada um dos instrumentos. A Empresa recorreu a uma empresa independente especializada para realizar o cálculo do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados.

4. GESTÃO DOS RISCOS FINANCEIROS

A exposição da Sociedade a riscos financeiros inclui, sobretudo, o da variação das taxas de juro do mercado.

i. RISCO CAMBIAL

O risco cambial é muito reduzido, uma vez que os empréstimos estão denominados em euros, e o valor das compras em moeda diferente do euro não tem relevância económica para a Empresa.

ii. RISCO DA TAXA DE JURO

Os empréstimos contratados vencem juros a taxas variáveis e fixas, conforme explicitado na nota 16.

A Empresa detém quatro instrumentos financeiros de derivados, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da Empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado nas notas 16 e 17.

iii. RISCO DE CRÉDITO

A Empresa apresenta uma elevada concentração de crédito pelo facto das vendas de títulos serem realizadas pelo TIP-Transportes Intermodais do Porto, ACE. Desta forma, poderão ser repercutidos na Empresa os riscos de crédito deste ACE e dos seus clientes, sendo expectável uma baixa probabilidade de ocorrência.

iv. RISCO DE LIQUIDEZ

O modelo de financiamento da Empresa tem por base fundos públicos com origem no Estado Português e na União Europeia, financiamento de médio e longo prazo com recurso ao Banco Europeu de Investimentos, DGTF e outras instituições financeiras, bem como leasing estruturado.

A liquidez da empresa é atualmente assegurada por operações de financiamento contratadas com a DGTF.

5. FLUXOS DE CAIXA

5. 1. DESAGREGAÇÃO DOS VALORES INSCRITOS NA RÚBRICA DE CAIXA E EM DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2014, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	2014	2013
Depósitos bancários	7.614.080	40.434.551
Caixa	1.525	1.523
Caixa e depósitos bancários	7.615.604	40.436.074
Equivalentes de caixa	0	0
Caixa e equivalentes de caixa	7.615.604	40.436.074

As componentes de caixa e equivalentes de caixa encontram-se, na sua totalidade, disponíveis para utilização futura.

A rubrica “Outros recebimentos/pagamentos operacionais” da Demonstração dos Fluxos de Caixa respeita, essencialmente, a subsídios à exploração recebidos.

6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

MOVIMENTOS NOS ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2013

	TERRENOS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CON- STRUÇÕES	EQUIPA- MENTO BÁSICO	EQUIPA- MENTO TRANSPORTE	EQUIPA- MENTO ADMINISTRA- TIVO	O. ATIVOS F. TANGÍVEIS	TOTAL
1 de Janeiro de 2013							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	315.774	2.990.047	177.906	8.402.758
Depreciações acu- muladas	0	(1.449.171)	(243.873)	(313.533)	(2.804.612)	(170.154)	(4.981.343)
Valor líquido	956.585	2.238.065	31.337	2.241	185.435	7.752	3.421.415
Alterações no período							
Adições	0	0	0	0	11.597	0	11.597
Alienação/Abate	0	0	0	(5.903)	0	0	(5.903)
Depreciação - exer- cício	0	(70.458)	(23.204)	(2.241)	(91.564)	(3.009)	(190.476)
Depreciação - alien- ações	0	0	0	5.903	0	0	5.903
Valor líquido	0	(70.458)	(23.204)	(2.241)	(79.967)	(3.009)	(178.878)
31 de Dezembro de 2013							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acu- muladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
Valor líquido	956.585	2.167.607	8.134	0	105.468	4.743	3.242.537

MOVIMENTOS NOS ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2014

	TERRENOS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CON- STRUÇÕES	EQUIPA- MENTO BÁSICO	EQUIPA- MENTO TRANSPORTE	EQUIPA- MENTO ADMINISTRA- TIVO	O. ATIVOS F. TANGÍVEIS	TOTAL
1 de Janeiro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acu- muladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
Valor líquido	956.585	2.167.607	8.134	0	105.468	4.743	3.242.537
Alterações no período							
Adições	0	0	0	363	6.374	0	6.736
Alienação/Abate	0	0	0	0	0	0	0
Depreciação - ex- ercício	0	(70.289)	(5.032)	(212)	(53.823)	(2.996)	(132.350)
Depreciação - alien- ações	0	0	0	0	0	0	0
Valor líquido	0	(70.289)	(5.032)	151	(47.449)	(2.996)	(125.614)
31 de Dezembro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	310.233	3.008.018	177.906	8.415.188
Depreciações acu- muladas	0	(1.589.917)	(272.108)	(310.082)	(2.949.999)	(176.159)	(5.298.265)
Valor líquido	956.585	2.097.319	3.102	151	58.019	1.747	3.116.923

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas, na sua totalidade, na rubrica “Gastos de depreciação e de amortização” da Demonstração dos Resultados.

7. ATIVOS INTANGÍVEIS

O valor dos ativos intangíveis refere-se ao direito de exploração comercial do serviço de transporte público de passageiros até ao final de 2048, de acordo com o Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro. A evolução registada para os períodos apresentados é como segue:

MOVIMENTOS NOS ATIVOS INTANGÍVEIS – 2013

	DIREITOS DE EXPLORAÇÃO	OUTROS	ATIVOS EM CURSO	TOTAL
1 de Janeiro de 2013				
Custo de Aquisição	2.529.813.493	259.315	94.027.478	2.624.100.286
Amortizações acumuladas	(416.230.475)	(196.598)	0	(416.427.072)
Valor líquido	2.113.583.018	62.718	94.027.478	2.207.673.214
Alterações no período				
Adições	2.126.271	14.508	198.158	2.338.937
Alienações	0	0	0	0
Transferências e abates	545.605	0	(545.605)	0
Amortizações do exercício	(58.794.452)	(53.329)	0	(58.847.781)
Provisão	0	0	(1.925.230)	(1.925.230)
Valor líquido	(56.122.576)	(38.821)	(2.272.677)	(58.434.075)
31 de Dezembro de 2013				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Amortizações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
Valor líquido	2.057.460.442	23.896	91.754.801	2.149.239.139

MOVIMENTOS NOS ATIVOS INTANGÍVEIS – 2014

	DIREITOS DE EXPLORAÇÃO	OUTROS	ATIVOS EM CURSO	TOTAL
1 de Janeiro de 2014				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Amortizações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
Valor líquido	2.057.460.442	23.896	91.754.801	2.149.239.139
Alterações no período				
Adições	0	10.675	3.250.026	3.260.700
Alienações	0	0	0	0
Transferências e abates	(2.263.785)	0	2.263.785	0
Amortizações do exercício	(58.848.016)	(17.310)	0	(58.865.326)
Provisão	0	0	(25.012.122)	(25.012.122)
Valor líquido	(61.111.802)	(6.636)	(19.498.311)	(80.616.748)
31 de Dezembro de 2014				
Custo de Aquisição	2.530.221.584	284.497	72.256.490	2.602.762.571
Amortizações acumuladas	(533.872.943)	(267.237)	0	(534.140.180)
Valor líquido	1.996.348.641	17.261	72.256.490	2.068.622.391

Os valores incluídos na rubrica de “Direitos de exploração” referem-se aos seguintes ativos:

	2014	2013
Linha Amarela	466.457.738	483.588.155
Tronco Comum	381.792.022	392.882.627
Linha Vermelha	269.836.141	276.989.731
Veículos Eurotram	191.093.355	196.717.881
Linha Verde	177.498.605	182.541.105
Linha Laranja	142.086.233	146.557.576
Veículos Tram-Train	117.160.480	120.435.841
Linha Azul	92.391.599	95.108.848
P.M.O.	84.572.890	87.056.903
Ponte do Infante	30.862.311	31.770.026
Linha Violeta	30.914.458	31.852.492
Geral	11.682.808	11.959.259
	1.996.348.641	2.057.460.442

A rubrica de “Ativos em curso” compreende todos os fornecimentos e custos incorridos com a construção das infraestruturas e equipamentos relativos a troços do sistema que ainda não entraram em exploração, incluindo provisões relacionadas e, adicionalmente, o montante do imposto decorrente dos processos de IVA em litígio com a Autoridade Tributária. Tais montantes foram já parcialmente liquidados, conforme apresentado na nota 12.

Os valores incluídos na rubrica de “Ativos em curso” referem-se aos ativos das seguintes linhas:

	2014	2013
Provisão Processo IVA	20.145.060	40.290.120
Linha Verde	24.716.468	24.084.415
Linha da Boavista	16.894.678	16.894.678
Linha Amarela	4.499.251	4.500.000
Linha Vermelha	2.448.445	2.433.000
Linha de Gondomar	1.917.440	1.917.440
Linha Leça-Exponor	912.048	912.048
Linha Violeta	720.000	720.000
Tronco Comum	3.100	3.100
	72.256.490	91.754.801

TESTE DE IMPARIDADE AO ATIVO INTANGÍVEL RELATIVO AO DIREITO DE EXPLORAÇÃO DO SISTEMA

A Empresa efetuou teste de imparidade aos direitos de exploração do sistema ao nível das Unidades Geradoras de Caixa. Os cálculos efetuados têm subjacentes os seguintes pressupostos:

- Desconto dos cash-flows operacionais das diversas unidades geradoras de caixa, considerando uma taxa de juro média de mercado (antes de impostos) ajustada para o risco da atividade da Empresa;
- Inexistência do pagamento de qualquer indemnização compensatória pela prestação de serviço de transporte público conforme previsto no Contrato de Serviço Público celebrado em 8 de agosto de 2014 entre o Estado e a Empresa (entretanto aditado em 10 de dezembro de 2014) e que entrou em vigor em 01 de janeiro de 2015 e perdurará até 31 de dezembro de 2024.
- Atribuição de apoio financeiro por parte do Estado para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura;
- Reposição do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.
- O modelo de imparidade considerou todos os cash-flows operacionais da atividade, incluindo:
- Fluxos de caixa da exploração do serviço público de transporte.
- Fluxos de caixa de outras atividades acessórias desenvolvidas pela Empresa

Não foram considerados no modelo de imparidade as seguintes rubricas:

- Cash-flows da dívida e subsídios;
- Cash-flows relativos aos custos de renda do Material Circulante;
- Investimentos de renovação dos ativos.

Adicionalmente, foi considerado que a receita de bilhética por passageiro/km seria idêntica para todas as unidades geradoras de caixa, que a taxa de crescimento tarifária seria idêntica à taxa de inflação e que o custo de capital utilizado seria de 6,5%.

Conclui-se não existir imparidade nos ativos analisados.

8. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Em 31 de dezembro de 2014 e em 31 de dezembro de 2013, os investimentos em subsidiárias e associadas apresentavam-se como segue:

	% DETIDA	2014	2013
Transpublicidade, SA	40,00	265.523	250.435
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	1.985	3.491
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	33,33	0	0
		267.508	253.926

Os movimentos em investimentos financeiros em subsidiárias e associadas nos períodos de 2014 e 2013 foram os seguintes:

	METRO PORTO CON- SULT., LDA	TRANSPUBLI- CIDADE, S.A.	TOTAL
1 de janeiro de 2013	4.813	271.029	275.842
Aquisições	0	278	278
Ganhos / (Perdas)	-1.322	-20.873	-22.195
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2013	3.491	250.435	253.926
Aquisições	0	0	0
Ganhos / (Perdas)	-1.506	15.088	13.582
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2014	1.985	265.523	267.508

A 31 de dezembro de 2014, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 4.561.460 (4.622.938 em 2013), tendo sido reduzida a provisão em 20.493 (reforçada em 95.783 em 2013) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação disponibilizada pelas empresas associadas nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2013 e 2014, estas ainda não formalmente aprovadas.

9. IMPOSTOS DIFERIDOS

A Empresa encontra-se sujeita ao pagamento de Imposto sobre o Rendimento do Período, acrescido de derrama, e existe tributação autónoma nos termos definidos pela legislação fiscal em vigor.

Ainda, de acordo com a legislação fiscal, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de doze anos (seis para períodos anteriores a 2010, quatro para os períodos de 2010 e 2011 e cinco anos para os períodos de 2012 e 2013) após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respetivo.

Em 31 de dezembro de 2014, não foram reconhecidos ativos por impostos diferidos, por não ser provável que venham a ocorrer resultados tributáveis futuros que compensem esses prejuízos no período de reporte.

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

ANO DO PREJUÍZO	VALOR	UTILIZÁVEL ATÉ
2009	135.659.062	2015
2010	288.285.826	2014
2011	324.990.555	2015
2012	389.238.843	2017
2013	3.488.156	2018
2014	248.847.907	2026

Conforme disposição dos § 68 e 69 da NCRF 25 – Impostos sobre o rendimento, procedeu-se à compensação de Ativos por Impostos Diferidos de prejuízos fiscais e provisões para renovação de ativos com os Passivos por Impostos Diferidos relativos a Subsídios ao Investimento recebidos.

10. DÍVIDAS A RECEBER DE CLIENTES

No período findo em 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	2014	2013
Clientes c/c – Atividade de exploração	36.570.149	22.955.124
Clientes c/c – Atividade de investimento	53.525	1.943.041
Clientes de cobrança duvidosa	1.930.157	275.371
Perdas por imparidade acumuladas	-1.046.430	-219.037
Total de contas a receber de clientes	37.507.401	24.954.499

11. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos da rubrica “Estado e outros entes públicos” apresentava-se como segue:

	2014		2013	
	ATIVO	PASSIVO	ATIVO	PASSIVO
IVA– Reembolsos pedidos	19.312.974	0	19.330.916	0
IVA– Liquidação antecipada	38.741	0	261.399	0
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)	891.312	82.457	891.312	87.476
IRC – Pagamentos especiais por conta	596.328	0	526.328	0
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	51.654	0	42.272	28
Contribuições p/ segurança social	474	108.906	5.676	117.396
IRC – Tributações autónomas	-45.148	0	-50.721	0
	20.846.335	191.362	21.007.181	204.900

O saldo de IVA registado no Ativo, 19.351.715 euros no final de 2014 (19.592.314 euros no final de 2013), refere-se a IVA liquidado antecipadamente e reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal, dos quais, 16.648.213 euros (16.648.213 euros em 2013) correspondem a pedidos de reembolso pendentes da resolução do litígio que a Empresa mantém com aquela entidade. O referido litígio encontra-se devidamente provisionado conforme referido na nota 15.

Para os períodos apresentados o saldo credor de IRC tem a seguinte decomposição:

	2014	2013
Tributações autónomas	45.148	50.721
IRC-Retenções	0	28
	45.148	50.749

12. OUTRAS DÍVIDAS A RECEBER

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013, a decomposição da rubrica “Outras contas a receber”, é a seguinte:

	2014	2013
Autoridade Tributária e Aduaneira	30.568.296	30.568.296
Acréscimos de rendimentos	6.418.973	6.599.629
Tarifário Social	1.122.831	423.671
Outros	808.359	752.157
Outras contas a receber	38.918.459	38.343.753

Para os períodos indicados não existem diferenças entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

A variação da rubrica “Tarifário Social Andante” encontra-se devidamente explicitada na nota 21.

13. CAPITAL

CAPITAL REALIZADO

Em 31 de dezembro de 2014, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.500.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada.

AÇÕES PRÓPRIAS

Em 31 de dezembro de 2014 a Metro do Porto não detinha ações próprias em carteira.

14. OUTRAS RUBRICAS DE CAPITAL PRÓPRIO

AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

O saldo da rubrica “Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados” refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de dezembro de 2014 da operação de cobertura contratada para o LEP.

Os movimentos nesta rubrica decorrem da alteração do justo valor dos referidos instrumentos entre os vários períodos de reporte conforme descrito na nota 17.



RESULTADOS TRANSITADOS

A rubrica "Resultados transitados" inclui ajustamentos ocorridos nos capitais próprios do Nortrem no montante de 400 euros (-239.524 euros em 2013) em resultado da participação financeira da Empresa naquele ACE.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

A rubrica "Subsídios ao investimento" é composta por: i) recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para

financiamento de bens de investimento afeto ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e nas suas posteriores atualizações (Prestações do Concedente); e ii) fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC.

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013 foram os seguintes:

	NOTA	PRESTAÇÕES DO CONCEDENTE	SUBSÍDIOS	TOTAL
1 de janeiro de 2013		556.811.752	27.169.326	583.981.077
Adições		10.671.567	0	10.671.567
Deduções		(1.349.559)	0	(1.349.559)
Regularizações por resultados	26	(15.693.113)	(755.091)	(16.448.203)
31 de dezembro de 2013		550.440.647	26.414.235	576.854.882
Adições		2.210.537	0	2.210.537
Deduções		(257.620)	0	(257.620)
Regularizações por resultados	26	(15.769.669)	(755.091)	(16.524.760)
31 de dezembro de 2014		536.623.895	25.659.144	562.283.039

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2014 ascenderam a 2.210.537 euros (10.671.567 euros em 2013) e tiveram origem no Orçamento de Estado (2013 e 2014) e em fundos comunitários-QREN (2013).

Ao montante total recebido foram deduzidos 257.620 euros (1.349.559 euros em 2013) que correspondem a devolução de verbas cofinanciadas em 2012 e 2013 no âmbito dos projetos com a designação "Extensão da Rede de Metro do Porto entre Estádio do Dragão e

Venda Nova" e "Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II". Paralelamente, foi registado o correspondente ajustamento na rubrica "Reconhecimento de subsídios ao investimento" conforme explicitado na nota 26.

A reconciliação do Capital Próprio para as rubricas "Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados", "Ajustamentos em participações financeiras" e "Subsídios ao investimento" apresenta a seguinte decomposição:

	AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS	AJUSTAMENTOS EM PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO
Parte do capital próprio em 01-01-2013	(19.942.427)	1.455.887	583.981.077
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	4.602.000	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(7.126.195)
Outros	0	(174.206)	0
Parte do capital próprio em 31-12-2013	(15.340.427)	1.281.681	576.854.882
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	(4.804.289)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(14.571.843)
Outros	0	(136.009)	0
Parte do capital próprio em 31-12-2014	(20.144.715)	1.145.672	562.283.039

15. PROVISÕES

O valor de Provisões refere-se maioritariamente ao montante estimado pela Empresa como necessário para fazer face à obrigação de manter ou restabelecer as infraestruturas afetas à concessão, as quais reverterão para o Estado findo o período de concessão.

Adicionalmente existem outras provisões, resultantes de: (i) eventuais pagamentos no âmbito de processos judiciais em curso, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos juristas internos e externos à Empresa;

(ii) aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP, ACE.

A evolução da rubrica “Provisões” apresenta-se como segue:

	2014	2013
Renovação de Ativos - IFRIC 12	485.753.671	339.904.416
Outras Provisões	49.880.477	78.000.560
	535.634.148	417.904.976

	RENOVAÇÃO ATIVOS (IFRIC 12)	OUTRAS PROVISÕES	TOTAL
A 1 de janeiro de 2013	315.081.974	75.525.491	390.607.465
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	8.939.743	8.939.743
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	41.506.886	0	41.506.886
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	(13.939.221)	0	(13.939.221)
Reversão Provisões	0	(6.464.673)	(6.464.673)
Utilização Provisões	(2.745.223)	0	(2.745.223)
A 31 de dezembro de 2013	339.904.416	78.000.560	417.904.976
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	339.904.416	78.000.560	417.904.976
A 1 de janeiro de 2014	339.904.416	78.000.560	417.904.976
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	3.619.016	3.619.016
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	50.410.342	0	50.410.342
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	97.979.757	0	97.979.757
Reversão Provisões	0	(31.739.099)	(31.739.099)
Utilização Provisões	(2.540.844)	0	(2.540.844)
A 31 de dezembro de 2014	485.753.671	49.880.477	535.634.148
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	485.753.671	49.880.477	535.634.148
	485.753.671	49.880.477	535.634.148

As variações registadas no período de 2014 decorrem de:

- i) Necessidade de substituição de ativos afetos à concessão, de modo a garantir a funcionalidade do Sistema, tendo em conta a vida útil dos bens que o compõem, de acordo com o disposto na IFRIC 12, pelo montante de 148.390.099 euros (27.567.665 euros em 2013). Este montante decompõe-se em 50.410.342 euros (41.506.886 euros em 2013) relativos à provisão a constituir pelo decurso de um ano e 97.979.757 euro (-13.939.221 euros em 2013) relativos ao efeito financeiro de: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior;
- ii) Utilização das provisões para substituição de ativos anteriormente constituídas no âmbito de i), para fazer face a gastos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 2014, no montante de 2.540.844 euros (2.745.223 euros em 2013);

- iii) Estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso no montante de 3.619.016 euros (8.843.959 euros em 2013);
- iv) Reversões de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o período de 2014 no montante de 31.718.606 euros (6.464.673 euros em 2013);
- v) Dotação de provisões, no âmbito da aplicação do método da equivalência patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de -20.493 euros (95.783 euros em 2013).

Os impactos na Demonstração de Resultados e no Balanço decorrentes dos montantes provisionados, desagregam-se do seguinte modo:

	2014	2013
Saldo inicial	417.904.976	390.607.465
Provisões líquidas	47.310.251	45.811.403
Atualização financeira das provisões	97.979.757	(13.939.221)
Utilização da provisão	(2.528.222)	(2.745.223)
Ganhos/Perdas imputados de subs., assoc.e emp. conjuntos	(166.533)	(78.701)
Sub-total em Dem. de Resultados	142.595.253	29.048.257
Ativos intangíveis	(25.012.122)	(1.925.230)
Ajustamentos em participações financeiras	146.041	174.484
Sub-total em Balanço	(24.866.081)	(1.750.746)
Total	535.634.148	417.904.976

A rubrica "Outras provisões" apresenta a seguinte de-composição:

	2014	2013
Processos IVA	25.514.296	50.828.593
Processos relacionados com exploração	15.558.181	12.251.717
Processos expropriativos	3.335.000	8.189.440
Processos diversos	2.356.513	3.593.831
Processos relacionados com empreitadas	1.500.000	1.500.000
Aplicação MEP (TIP)	1.520.487	1.540.979
Outras contingências	96.000	96.000
	49.880.477	78.000.560



16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

O detalhe dos financiamentos quanto ao prazo e natureza, nos finais dos períodos, apresenta-se como segue:

	2014			2013		
	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL
Empréstimos Mútuos	354.604.191	1.962.805.497	2.317.409.688	407.988.485	1.817.409.688	2.225.398.173
Empréstimos Obrigacionista	50.000.000	0	50.000.000	0	50.000.000	50.000.000
Banco Europeu de Investimentos	44.941.633	620.233.270	665.174.903	44.941.633	665.174.902	710.116.535
Locação Material Circulante - LEP	6.420.935	178.388.215	184.809.150	6.312.522	184.809.149	191.121.671
Bonificação BEI	291.257	642.670	933.927	320.217	933.928	1.254.145
Bonificação LEP	310.549	2.102.540	2.413.088	316.192	2.413.088	2.729.281
Total	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756	459.879.050	2.720.740.756	3.180.619.806

Todos os financiamentos estão negociados em euros e vencem juros a taxa variável e fixa.

	2014			2013		
	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL
Taxa Fixa	372.104.191	1.662.472.164	2.034.576.355	245.488.485	1.534.576.355	1.780.064.840
Taxa Variável	84.464.374	1.101.700.027	1.186.164.401	214.390.564	1.186.164.401	1.400.554.966
Total	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756	459.879.050	2.720.740.756	3.180.619.806

O endividamento não corrente é composto por dívida contraída junto da DGTF, do Banco Europeu de Investimentos, da banca comercial, por contratos sobre a forma de mútuo e por financiamento em regime de locação operacional da frota de material circulante Eurotram (LEP).

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 352.104.191 euros relativos a amortização de empréstimos da DGTF, 44.941.633 euros relativos à amortização do financiamento obtido junto do BEI e 50.000.000 euros relativos à amortização do empréstimo obrigacionista, nos termos contratualmente previstos.

A maturidade dos financiamentos é a seguinte:

MATURIDADES	2014	2013
até 1 ano	456.568.565	459.879.050
entre 2 e 5 anos	1.471.134.227	1.416.877.897
mais de 5 anos	1.293.037.964	1.303.862.859

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de dezembro de 2014, tem a seguinte composição:

a) BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

CONTRATOS	VALOR CONTRATADO	VALOR TOTAL EM DÍVIDA
BEI I		
Tranche A	99.759.579	53.205.109
Tranche B	100.000.000	73.333.333
Tranche C	100.000.000	73.333.333
Tranche D	243.930.128	195.144.103
BEI II		
Tranche A	120.000.000	99.130.435
Tranche B	80.000.000	66.086.957
Tranche C	60.000.000	60.000.000
Total	803.689.708	620.233.270

Os empréstimos contraídos junto do BEI estão contratados em regime de taxa variável BEI, em regime de taxa fixa revisível e em regime de taxa variável, tendo como referencial a Euribor a 3 meses.

Os contratos de financiamento com o BEI beneficiam de Garantia Pessoal da República Portuguesa, por um período de 20 anos.

Os empréstimos contratados junto do BEI classificados em não corrente apresentam o seguinte plano de reembolsos:

CONTRATO BEI I

- Tranche A: 10 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2009
- Tranche B e C: 10 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2012
- Tranche D: 10 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2013

CONTRATO BEI II

- Tranche A: 13 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2012
- Tranche B: 13 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2012
- Tranche C: 12 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2016

b) CONTRATOS DE MÚTUO

Durante o período de 2014 foram contratados, junto da DGTF sob a forma de mútuo, dois empréstimos no montante de 500.000.000 euros com vencimento em 2021.

Em 31 de dezembro de 2014 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

ENTIDADE ORIGINAL	MONTANTES EM DÍVIDA	MATURIDADES
DGTF	148.250.000	2016
Barclays	75.000.000	2017
DGTF	154.476.971	2017
DGTF	633.078.526	2020
DGTF	500.000.000	2021
J .P. Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	80.000.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	126.000.000	2028
Total	1.962.805.497	

Do total apresentado no quadro anterior, 372 milhões de euros foram recolocados em outras entidades financeiras.

Em 31 de dezembro de 2014 os instrumentos financeiros



de derivados afetos aos contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam o seguinte detalhe:

FINANCIAMENTO BANCÁRIO		INSTRUMENTO FINANCEIRO DE DERIVADO			
ENTIDADE	ENTIDADE	TIPO	CAPITAL (M EUR)	CONTRATO	MATURIDADE
DEPFA	Santander	Interest Rate Swap	48	13/08/2007	15/09/2027
DEPFA	DEPFA	Interest Rate Swap	32	13/08/2007	15/09/2027

c) LEASING (LOCAÇÃO ESTRUTURADA)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu à contratação de três tranches, de uma operação de financiamento estruturado *sale and lease back* denominada “Locação Estruturada Portuguesa” com o Nortrem ACE. Nos termos desta operação, a Nortrem, ACE adquiriu as 72 composições Eurotram pelo valor de 250 milhões de euros. A Empresa detém uma participação de 0,001% nesta entidade, atuando como fiador nos contratos de mútuo celebrados por esta entidade para financiamento da aquisição dos veículos. Adicionalmente, foi obtida garantia da República Portuguesa às obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE.

CONTRATO	VEÍCULOS	MONTANTE CONTRATO	MONTANTE DÍVIDA	MATURIDADE
Tranche 2002	28	97.222.222	68.024.250	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	87.139.944	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	23.224.020	2024
Totais	72	250.000.000	178.388.214	

No mesmo momento da venda, a Empresa celebrou com o Nortrem, ACE um contrato de locação operacional dos veículos por um prazo de 20 anos, em regime de taxa variável indexada à Euribor a 6 meses, tendo a Metro do Porto a opção de compra dos veículos a partir do 15.º ano da operação de locação e até à maturidade da mesma.

A existência de controlo pela Empresa no interesse residual dos ativos (Material Circulante) em virtude da realização de contrato de locação, originaram a integração das contas do Nortrem, ACE nestas demonstrações financeiras. Os referidos ativos foram reconhecidos como parte da infraestrutura da concessão, tendo igualmente sido reconhecidas as obrigações totais de pagamento dos mesmos, relevadas no passivo ao custo amortizado.

Em 31 de dezembro de 2014 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de locação operacional apresentavam o seguinte detalhe:

INSTRUMENTO FINANCEIRO DE DERIVADO				
ENTIDADE	TIPO	CAPITAL (M EUR)	CONTRATO	MATURIDADE
MillenniumBCP	Plain Vanilla	68	27/03/2003	13/12/2022
Santander	Interest Rate Swap	68	11/01/2007	13/12/2022

O impacto da participação no Nortrem, ACE apresenta-se como segue:

	2014	2013
No ativo corrente		
Outros ativos financeiros	7.948.540	9.106.513
	7.948.540	9.106.513
No passivo corrente		
Outros passivos financeiros	179.137	408.740
	179.137	408.740

17. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

Em 31 de dezembro de 2014 a Metro do Porto detinha em carteira quatro instrumentos financeiros de derivados.

Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros de derivados utilizados pela Empresa, as condições necessárias para realização de “*hedge accounting*” não são satisfeitas na generalidade destes instrumentos, encontrando-se apenas um derivado,

referente à operação de cobertura contratada para o LEP, classificado como de cobertura contabilística, registado conforme referido na Nota 14.

As variações de justo valor dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística encontram-se reconhecidas em resultados do período, conforme evidenciado abaixo.

	NOTA	COBERTURA CONTABILÍSTICA	NÃO COBERTU- RA CONTABILÍS- TICA	TOTAL
Justo Valor a 1 de janeiro de 2013		-20.361.276	-869.296.756	-889.658.032
Variação Justo Valor - Reservas. Instr. Financeiros		5.020.849	0	5.020.849
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	28.536.220	28.536.220
Parcela imputável a custo de financiamento	28	-160.511	-1.681.025	-1.841.536
Diminuição instrumentos financeiros de derivados por liquidação		0	456.084.455	456.084.455
Parcela imputável a custo de financiamento dos derivados liquidados		0	-10.023.409	-10.023.409
Justo Valor a 31 de dezembro de 2013		-15.500.938	-396.380.515	-411.881.453
Variação Justo Valor - Reservas Instr. Financeiros		-4.643.777	0	-4.643.777
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	-116.596.183	-116.596.183
Parcela imputável a custo de financiamento	28	-143.678	-1.915.827	-2.059.505
Justo Valor a 31 de dezembro de 2014		-20.288.393	-514.892.525	-535.180.918

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2014, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos instrumentos financeiros de derivados avaliadas individualmente.

Os valores dos instrumentos financeiros de derivados a 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013 apresentam-se como segue:

	2014	2013
Instrumentos Financeiros		
Derivados - Cobertura Contabilística	-20.288.393	-15.500.938
Instrumentos Financeiros		
Derivados - sem Cobertura Contabilística	-514.892.525	-396.380.515
Total Justo Valor	-535.180.918	-411.881.453

A Empresa encontra-se em litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística e que compõem a carteira da Empresa a 31 de dezembro de 2014.

Em Maio de 2013, foram intentadas pelo Banco Santander Totta, S.A., duas ações contra a Empresa junto do Tribunal de Comércio Inglês cujo objeto é a validade dos contratos outorgados em 2007.

O processo encontra-se atualmente na fase processual denominada Disclosure, que consiste na recolha e tratamento de toda a documentação que as partes têm em sua posse e que seja potencialmente relevante para o litígio.

A audiência de julgamento está agendada para Outubro de 2015.

18. FORNECEDORES

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

ENTIDADE	2014	2013
Prometro, S.A.	9.269.744	5.365.812
Eulen Portugal de Segurança, SA	356.211	220.615
Bombardier Transport. Portugal, S.A	344.957	282.074
Refer Património, S.A.	310.984	195.100
Efacec - Serviços de Manutenção e A	124.781	124.781
TIP - Transportes Intermodais do	106.816	217.004
Outros	624.000	419.041
Total fornecedores - saldos correntes	11.137.492	6.824.427

19. FORNECEDORES DE INVESTIMENTOS

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

ENTIDADE	2014	2013
Normetro, ACE	15.016.653	15.016.653
Câmara Municipal do Porto	59.518	59.518
Tecnasol FGE	56.660	0
FDO - Construções, S.A.	42.201	42.201
Outros	157.213	600.631
Total saldo fornecedores - correntes	15.332.246	15.719.004

Esta rubrica refere-se maioritariamente aos valores faturados pela aquisição de equipamentos e materiais.

20. OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (saldo corrente) é o seguinte:

	2014	2013
Acréscimos de gastos		
Instr. Derivados a liquidar	52.820.090	15.253.019
Juros de empréstimos	11.455.835	16.496.297
Operação comercial	7.074.874	6.591.401
Devolução verbas QREN	1.600.954	1.349.559
Comissões de garantias	511.917	809.341
Remunerações	570.831	605.024
Outros	174.487	152.149
Outros credores	339.844	307.392
Pessoal	57.664	57.402
Outras contas a pagar	74.606.495	41.621.584

Nesta rubrica foi incluído o montante de 1.600.954 euros (1.349.559 euros em 2013) relativo a devolução de verbas do QREN conforme explicitado na nota 14.

21. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

O valor das vendas e serviços prestados reconhecidos na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	NOTA	2014	2013
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – MERCADO INTERNO			
Serviços prestados (transporte)		39.646.000	38.503.104
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social		441.499	0
Serviços prestados (direitos de utilização)		8.357.751	8.850.811
Serviços prestados (construção)	23	3.237.404	399.199
Outros		790.732	756.279
Prestação de serviços		52.473.386	48.509.393

A rubrica “Serviços prestados (direitos de utilização)” contempla na sua totalidade os direitos de utilização das instalações fixas e do material circulante no âmbito do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Foram registados na rubrica “Serviços prestados (transporte)”, durante o período de 2014, 441.499 euros que refletem o ajustamento, em 2014, decorrente da entrada em vigor da Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante conforme explicitado na nota 26.

22. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos é como segue:

	NOTA	2014	2013
Subcontratos (operação e manutenção)		41.167.776	41.058.042
Subcontratos (direitos de utilização)		8.357.751	8.850.811
Subcontratos (construção)	23	3.237.404	399.199
Outros subcontratos		2.532.067	2.448.420
Vigilância e segurança		1.343.726	1.194.866
Rendas		1.085.728	873.447
Conservação e reparações		676.577	-283.311
Honorários		334.887	356.720
Outros		1.034.523	805.249
Fornecimentos e serviços externos		59.770.438	55.703.442

23. PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS/GASTOS DIRETOS CONSTRUÇÃO (IFRIC 12)

O valor de Prestações de Serviços de Construção e respectivos Gastos diretos reconhecidos na demonstração dos resultados de acordo com o disposto na IFRIC 12 é detalhado como segue:

	2014	2013
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	3.237.404	399.199
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	3.237.404	399.199
FSE'S - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos com Pessoal - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos imputáveis à Construção	3.237.404	399.199
Margem Construção - IFRIC 12	0	0

Em virtude do reduzido volume de construção não foram identificados gastos financeiros ou gastos com o pessoal passíveis de capitalização no período.

24. SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

A rubrica de "Subsídios à exploração" apresenta o seguinte detalhe:

	2014	2013
Indemnizações compensatórias	8.038.440	11.535.895
Subsídios de outras entidades	7.737	0
8.046.177	11.535.895	

Durante o período foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 8.038.440 euros (11.535.895 euros em 2013), de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar a diminuição da receita pela prestação de um serviço público, tal como previsto nas Bases de Concessão. Estes montantes foram atribuídos pela RCM n.º 52/2014 de 29 de agosto.

25. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal, incorridos durante os períodos de 2014 e 2013, foram como segue:

	2014	2013
REMUNERAÇÕES		
Órgãos sociais	190.014	195.179
Pessoal	3.218.862	3.638.110
3.408.876	3.833.289	

	2014	2013
ENCARGOS SOCIAIS		
Encargos sobre remunerações	871.053	902.355
Custos de ação social	40.374	64.501
Outros	386.788	92.229
1.298.214	1.059.084	
Gastos com o pessoal	4.707.090	4.892.373

O número médio de colaboradores da Empresa foi, em 2014, de 83 (88 em 2013)

No ano de 2014 foi criado um programa de saídas voluntárias de colaboradores ao qual aderiram nove trabalhadores (um dos quais destacado no TIP, ACE), o que representou um custo com rescisões do contrato de trabalho no montante de 340.021 euros (apresentados no quadro anterior na rubrica "Outros").

26. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

A rubrica de "Outros rendimentos e ganhos" apresenta o seguinte detalhe:

	NOTA	2014	2013
Reconhecimento de subsídios ao investimento	14	16.524.760	16.448.203
Benefício de penalidades contratuais		9.030.189	6.702.391
Correções relativas a períodos anteriores		742.165	0
Coimas recebidas de clientes		200.843	438.375
Outros		41.734	47.008
Outros rendimentos e ganhos		26.539.692	23.635.977

O montante registado em "Correções relativas a períodos anteriores", na parte respeitante a exercícios anteriores a 2014, reflete o ajustamento decorrente da entrada em vigor da Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante celebrada em 17 de dezembro de 2014.

A referida adenda veio formalizar e uniformizar as taxas de comparticipação devidas pelo Estado, conforme cálculo transmitido pela entidade responsável pela gestão da bilhética e, em consequência, corrigir o ajustamento efetuado, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos a 1 de fevereiro de 2012, da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais.

A rubrica "Reconhecimento de subsídios ao investimento" inclui ajustamentos de 56.569 euros (70.313 euros em 2013) determinados pela devolução de verbas cofinanciadas em 2012 e 2013, conforme explicitado na nota 14.



27. OUTROS GASTOS E PERDAS

O detalhe da rubrica de “Outros gastos e perdas” é apresentado no quadro seguinte:

	2014	2013
Correções relativas a períodos anteriores	177.533	2.927.752
Impostos	405.555	495.919
Coimas entregues ao IMTT	120.489	128.944
Quotizações	29.434	26.260
Outros	15.000	3.475
Outros gastos e perdas	748.012	3.582.352

Os montantes registados em “Correções relativas a períodos anteriores” refletem, essencialmente, os ajustamentos decorrente da alteração das taxas de comparticipação que se consideram devidas pelo Estado, na sequência da tomada de decisão de ajustar, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos, o reconhecimento da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais.

28. JUROS E GASTOS SIMILARES SUPORTADOS

O detalhe dos “Juros e gastos similares suportados” dos períodos de 2014 e 2013 é como segue:

	2014	2013
Juros suportados	97.680.755	107.348.183
Comissões de garantias	1.733.063	1.815.215
Outros	75.153	32.187.705
	99.488.970	141.351.104

Do montante total de “juros suportados” registados no final do período, 97.915.809 euros correspondem a juros de financiamentos obtidos dos quais 41.552.072 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados (107.346.279 euros em 2013 dos quais 56.630.502 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados).

Para correta avaliação e mais profundo conhecimento do impacto provocado nas estruturas contratadas, em consequência da variação das taxas de juro de referência, a Empresa realizou análise de sensibilidade com aferição das variações daí resultantes nos resultados líquidos e nos capitais próprios da sociedade.

As alterações no justo valor de instrumentos financeiros de derivativos e outros ativos e passivos financeiros, poderão ser estimadas descontando os fluxos de caixa futuros de valores atuais líquidos, utilizando taxas de mercado do final do ano. Com esta base, variações, positivas ou negativas, de 1% nas taxas de juro de referência utilizadas nos financiamentos e nas estruturas de instrumentos financeiros de derivativos contratadas, teriam, por referência a 31 de dezembro de 2014, os impactos apresentados no quadro resumo seguinte:

	VARIAÇÃO DA EURIBOR	
Análise de sensibilidade	+ 1%	-1%
Impacto nos Gastos	-8.882.207	+8.882.207
Financeiros		
Impacto no MTM dos		
Instrumentos Financeiros de Derivados	154.457.741	-179.407.732
Total	145.575.535	-170.525.525

	VARIAÇÃO DA EURIBOR	
Análise de sensibilidade	+ 1%	-1%
Impacto no Capital	5.076.665	-5.210.742
Próprio		
Impacto nos Resultados do Exercício	140.498.870	-165.314.783
Total	145.575.535	-170.525.525

Impacto nos Gastos Financeiros: Positivo-Diminuição dos gastos, negativo-aumento dos gastos

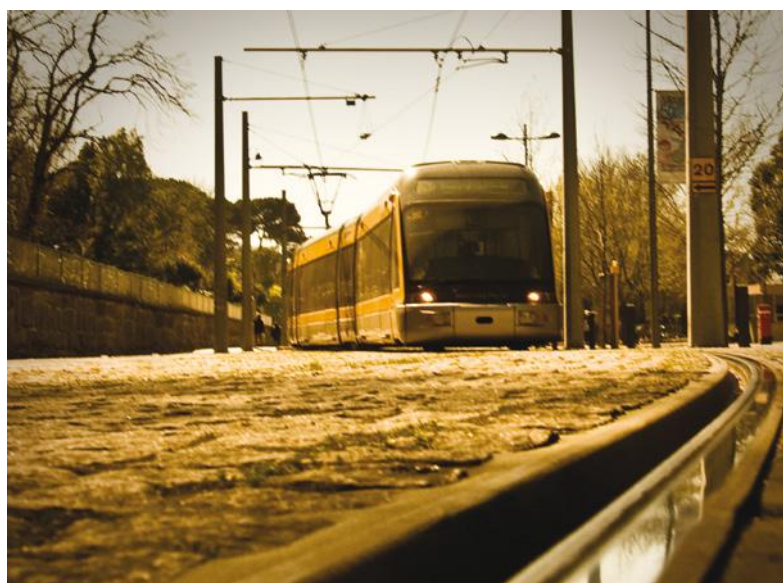
Impacto no MTM (passivo) dos IFD: Positivo-Diminuição do passivo, negativo-aumento do passivo.

Em virtude do litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivativos classificados como de não cobertura contabilística, conforme referido na nota 17, a Empresa suspendeu os pagamentos dos respetivos cupões desde junho de 2013. O montante total acumulado dos cupões com pagamento suspenso ascendia no final de 2014 a 52.820.089 euros (15.253.019 euros em 2013) e encontra-se totalmente relevado nestas demonstrações financeiras.

29. JUROS E RENDIMENTOS SIMILARES OBTIDOS

O detalhe dos “Juros e rendimentos similares obtidos” dos períodos de 2014 e 2013 é como segue:

	2014	2013
Juros de depósitos (Incl. Participadas)	290.778	235.903
Liquidação Instrum. Financeiros de Derivados	0	145.595.133
Outros	3	1
	290.780	145.831.037



30. COMPROMISSOS

Os compromissos financeiros mais relevantes assumidos pela Empresa dizem respeito aos contratos de Operação do Sistema de Metro Ligeiro e de Manutenção do Material Circulante. Assumem no final do período a seguinte composição:

ENTIDADE	ÂMBITO	VALOR DO CONTRATO	VALOR REALIZADO	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Operação Manutenção SMLAMP	228.770.118	223.603.452	98%
EMEF	Manutenção Material Circulante (TT)	969.000	323.000	33%

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2014 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A.

31. CONTINGÊNCIAS

A Empresa tem os seguintes passivos contingentes decorrentes das garantias bancárias prestadas, conforme segue:

	OBJETO	2014	2013
Tribunal do Porto	Processos Expropriativos	1.084.716	1.084.716
Tribunal de Vila do Conde	Processos Expropriativos	619.533	697.976
Tribunal de Vila Nova de Gaia	Processos Expropriativos	210.760	210.760
Tribunal de Gondomar	Processos Expropriativos	180.530	327.392
Tribunal da Maia	Processos Expropriativos	54.636	54.636
Tribunal da Póvoa de Varzim	Processos Expropriativos	12.000	46.500
Tribunal de Matosinhos	Processos Expropriativos	5.788	5.788
		2.167.963	2.427.768

32. PARTES RELACIONADAS

32.1 TRANSAÇÕES ENTRE PARTES RELACIONADAS

(a) NATUREZA DO RELACIONAMENTO COM AS PARTES RELACIONADAS:

Acionistas:

Estado
Área Metropolitana do Porto
STCP
CP – Comboios de Portugal

Associadas/Subsidiária:

TIP – Transportes Intermodais do Porto ACE
Metro do Porto Consultoria, Lda.
Transpublicidade, S.A.

(b) TRANSAÇÕES E SALDOS PENDENTES

i) Acionistas e partes relacionadas:

Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com aquelas entidades:

	2014	2013
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	2.795.314	2.034.223
STCP	54.053	51.900
	2.849.366	2.086.123
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1.733.063	1.815.215
STCP	320.072	221.353
CP - Comboios de Portugal	757	18.016
	2.053.892	2.054.584
Juros pagos		
Estado (DGTF)	39.227.802	31.623.914
Financiamentos obtidos		
Estado (DGTF)	274.511.515	611.444.232
	313.739.317	643.068.146

No final do período de 2014 e 2013, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	2014	2013
SALDOS DEVEDORES		
Estado	1.122.831	423.671
Estado (IGCP)	6.838.847	39.846.248
STCP	13.503	58.671
	7.975.180	40.328.589
SALDOS CREDITORES		
Estado (IGCP)	1.788.421.605	1.514.207.514
STCP	16.694	16.340
CP - Comboios de Portugal	803	0
	1.788.439.102	1.514.223.855

ii) Associadas/Subsidiária:

Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com entidades associadas:

	2014	2013
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	36.888.326	36.090.575
Transpublicidade, S.A.	210.271	175.694
	37.098.597	36.266.270
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	1.385.555	1.741.933
	1.385.555	1.741.933

No final do período de 2014 e 2013, os saldos resultantes de transações efetuadas com entidades associadas são como se segue:

	2014	2013
SALDOS DEVEDORES		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	3.982.115	7.106.953
Metro do Porto Consultoria, Lda.	5.758	4.838
Transpublicidade, S.A.	307.721	202.574
	4.295.593	7.314.365
SALDOS CREDITORES		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	268.133	218.400
	268.133	218.400



33. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

MANDATO	CARGO	NOME	VALOR DA SENHA FIXADO (€)	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
				BRUTO (1)	REDUÇÕES RE- MUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
2012-2014	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575	575	0	575
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470	0	0	0
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar	375	375	45	330

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

MANDATO	CARGO	NOME	DESIGNAÇÃO		OPRLO	
			FORMA. (1)	DATA	(IDENTI- FICAÇÃO ENTIDADE)	PAGADO- RA (O/D)
2012-2014	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	D	13-jul-12		
	Vogal Executivo	António José Lopes	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Trofa	Origem ²
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	13-jul-12	Câmara Municipal do Porto	Origem ²
	Vogal não Executivo	Aires Henrique do Couto Pereira	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	Origem
	Vogal não Executivo	António Domingos da Silva Tiago	Cooptação	12-nov-14	Câmara Municipal da Maia	Origem ³

Legenda:

(1) indicar Resolução (R)/AG/DUE/Despacho (D)

¹ Em 03 de março de 2014, informou que, por Despacho n.º 3450-A/2014 foi nomeado para o cargo de Vogal do Conselho Diretivo do IAPMEI, ficando a acumular as 2 funções, motivo pelo qual deixou de auferir remunerações na MP.

² Em 21 de outubro de 2013 cessou funções na entidade de origem, passando, desde essa data, a auferir remuneração na Metro do Porto, S.A..

³ Em 12 de novembro de 2014, por cooptação, substituiu o Senhor Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Nota:

OPRLO – Opção pela Remuneração de Origem; O/D: Origem/Destino

MEMBRO DO CA (NOME)	ACUMULAÇÃO DE FUNÇÕES		
	ENTIDADE	FUNÇÃO	REGIME (PÚBLICO/PRIVADO)
João Velez Carvalho	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente não Executivo do Conselho de Administração	Público
António José Lopes	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal não Executivo do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.	Gerente	Público
	Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria, Lda	Gerente	Público
	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação

MEMBRO DO CA (NOME)	EGP			
	FIXADO (S/N)	CLASSIFICAÇÃO (A/B/C)	VALORES MENSAIS BRUTO € REMUNERAÇÃO BASE	DESPESAS REPRESENTAÇÃO
João Velez Carvalho	Sim	Empresa do Grupo B	4.864,34	1.945,74
António José Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3.891,47	1.556,59
Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
António Domingos da Silva Tiago	sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00

Nota: EGP – Estatuto do Gestor Público

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL						
	VARIÁVEL	FIXA **	OUTRA***	REDUÇÃO LEI 12-A/2010	O. REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS	REDUÇÃO ANOS ANTERIORES*	BRUTA APÓS REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	16.025,68	4.572,48	6.580,51	0,00	86.593,65
António José Lopes	0,00	65.376,72	13.317,94	3.657,98	5.255,94	0,00	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	2.122,46	2.469,76	168,18	320,70	0,00	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	214,61	0,00	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	986,20	0,00	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota: Redução de anos anteriores: refere as remunerações regularizadas no ano em referência pertencentes a anos anteriores * Indicar os motivos subjacentes a este procedimento ** Incluir a remuneração + despesas de representação (sem reduções) *** Inclui Subsídio de Férias e Natal, Rendimento em espécie. Não inclui Subsídio de Refeição – ver quadro infra



MEMBRO DO CA	REMUNERAÇÃO ANUAL (€)				
	VARIÁVEL	FIXA **	BRUTO (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	97.746,64	11.152,99	86.593,65
António José Lopes		65.376,72	78.694,66	8.913,92	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	2.122,46	4.592,22	488,88	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	11.674,44	13.620,18	895,62	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Ma- yan Gonçalves	0,00	11.674,44	13.620,18	1.667,21	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00

MEMBRO DO CA (NOME)	BENEFÍCIOS SOCIAIS (€)								
	SUBSÍDIO REFEIÇÃO		REGIME DE PROTEÇÃO SOCIAL		SEGURO DE SAÚDE	SEGURO DE VIDA	SEGURO DE ACIDENTES PESSOAIS	OUTROS	
	VALOR/ DIA	MONTANTE PAGO ANO	IDENTIFI- CAR	VALOR				IDENTIFI- CAR	VALOR
João Velez Carvalho	6,41	1.544,81	Seg. Social	14.285,98	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	330,09
António José Lopes	6,41	1.512,76	Seg. Social	16.692,87	393,15	0,00	0,00	Seguro A.T	273,92
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	0,00	Seg. Social	974,54	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	17,21
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	0,00	Seg. Social	3.022,02	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	53,38
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	0,00	Seg. Social	2.838,77	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	50,14
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00

MEMBRO DO CA (NOME)	GASTOS COM COMUNICAÇÕES MÓVEIS (€)		
	PLAFOND MENSAL DEFINIDO	VALOR ANUAL	OBSERVAÇÕES
João Velez Carvalho	80,00	416,86	
António José Lopes	80,00	370,39	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	

MEMBRO DO CA (NOME)	ENCARGOS COM VIATURAS								
	VIATURA ATRIBUÍDA (S/N)	CELEBRAÇÃO DE CONTRATO (S/N)	VALOR DE REFERÊNCIA DA VIATURA (€)	MODALIDADE (1) (IDENTIFICAR)	ANO INÍCIO	ANO TERMO	VALOR DA RENDA MENSAL	GASTO ANUAL COM RENDAS	N.º PRESTAÇÕES CONTRATUAIS REMANESCENTES
João Velez Carvalho	Sim	Sim	69.967	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
António José Lopes	Sim	Sim	61.500	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Não								
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Não								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Não								
Aires Henrique do Couto Pereira	Não								
António Domingos Silva Tiago	Não								

Legenda: (1) aquisição; ALD: Leasing ou outra

MEMBRO DO CA (NOME)	PLAFOND MENSAL DEFINIDO PARA COMBUSTÍVEL	GASTOS ANUAIS ASSOCIADOS A VIATURAS (€)				
		COMBUSTÍVEL	PORTAGENS	OUTRAS REPARAÇÕES	SEGURO	OBSERVAÇÕES
João Velez Carvalho	486,44	1.894,75	568,45	1.303,00	634,00	
António José Lopes	389,15	3.807,99	638,35	4.397,00	512,00	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

MEMBRO DO CA	GASTOS ANUAIS ASSOCIADOS A DESLOCAÇÕES EM SERVIÇO					
	DESLOCAÇÕES EM SERVIÇO	CUSTO COM ALOJAMENTO	AJUDAS DE CUSTO	OUTRAS VALOR	GASTO TOTAL COM VIAGENS (€)	
João Velez Carvalho	0,00	0,00	0,00	Refeições	324,01	324,01
António José Lopes	0,00	0,00	0,00	Refeições	301,58	301,58
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

FISCALIZAÇÃO CONSELHO FISCAL

MANDATO	CARGO	NOME	DESIGNAÇÃO		ESTATUTO REMUNERATÓRIO FIXADO (MENSAL)
			FORMA ⁽¹⁾	DATA	
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1.362,01
	Vogal Efectivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,50
	Vogal Efectivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	0,00
	Vogal suplente (ROC)	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0,00

Legenda:(1) indicar AG/DUE/Despacho

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
	BRUTA (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	1.416,49	17.651,65
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira ¹	16.551,52	242,18	16.309,34

¹ Em Fevereiro de 2015, a MP procedeu ao pagamento de retroactivos de vencimento desde 12 de outubro de 2013 até 31 de dezembro de 2014.

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

MANDATO	CARGO	IDENTIFICAÇÃO SROC/ROC		DESIGNAÇÃO			N.º MANDATOS EXERCIDOS NA SOCIEDADE
		NOME	NÚMERO	FORMA (1)	DATA	CONTRATADA	
2012-2014	Vogal Efectivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	SROC nº 53 ROC nº 179	Despacho	13-jul-2012	Prestação Serviços	1
	Vogal Suplente	José Rodrigues de Jesus	201	Despacho	13-jul-2012	n.a.	n.a.

Nota: Deve ser identificado o efetivo (SROC e ROC) e suplente (SROC e ROC)

Legenda:(1)Indicar AG/DUE/Despacho (D)

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
	BRUTA (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	18.387,24	1.532,26	16.854,97
José Rodrigues de Jesus	0,00	0,00	0,00

AUDITOR EXTERNO

IDENTIFICAÇÃO DO AUDITOR EXTERNO (SROC/ROC)			DATA DA CONTRATAÇÃO		REMUNERAÇÃO ANUAL (€)		
NOME	N.º DE INSCRIÇÃO NA OROC	N.º REGISTO NA CMVM	DATA	PERÍODO	VALOR DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS CONTRATADA	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS	VALOR APÓS REDUÇÕES
Ernst & Young Audit & Associados – SROC, S.A.	178	9011	24-11-2014	Exercício 2014	14.450,00	0,00	14.450,00

34. EVENTOS SUBSEQUENTES

Em de 30 de março de 2015 foi celebrado, entre a Empresa e a subconcessionária Prometro, o segundo aditamento ao contrato de subconcessão inicial celebrado em 26 de fevereiro de 2010.

Este aditamento veio prolongar a subconcessão por um período de três meses com final a 30 de junho de 2015 (com possibilidade de prorrogação por mais um mês até 31 de julho de 2015) em termos e condições idênticos ao do anterior aditamento.



A nighttime aerial photograph of a city waterfront. In the foreground, a bridge with a train crossing it is visible, with lights reflecting on the water. The city skyline is illuminated, and the water reflects the lights. The sky is dark with a hint of sunset or sunrise.

04

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da "**Metro do Porto, S.A.**", as quais compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2014, que evidencia um total de 2.184.879.920 euros e um total de capital próprio negativo de 2.208.122.634 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 400.631.880 euros, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o correspondente Anexo.

RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade da Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa e o resultado das suas operações, bem como a adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.
3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

ÂMBITO

4. O exame a que procedemos foi efetuado de acordo com as Normas Técnicas e as Diretrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objetivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:
 - a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
 - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adotadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
 - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade;
 - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.



5. O nosso exame abrangeu ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com os restantes documentos de prestação de contas, bem como as verificações previstas nos números 4 e 5 do artigo 451º do Código das Sociedades Comerciais.
6. Entendemos que o exame efetuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

OPINIÃO

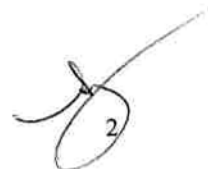
7. Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da "**Metro do Porto, S.A.**" em 31 de dezembro de 2014, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

8. É também nossa opinião que a informação constante do relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício e o Relatório do Governo das Sociedades inclui os elementos exigíveis nos termos do artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários.

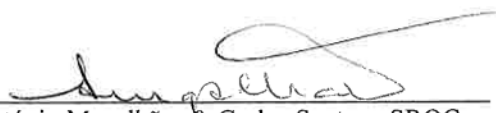
ÊNFASES

9. Sem afetar a opinião expressa no parágrafo nº 7 acima, chamamos a atenção para as seguintes situações:
 - 9.1 Conforme referido no relatório de gestão, o capital próprio da sociedade que consta do balanço é negativo, estando a empresa, por conseguinte, abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que os acionistas deverão deliberar em conformidade. De salientar que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro por parte dos acionistas e/ou a obtenção de resultados positivos no futuro.



- 9.2 Como consta do anexo às demonstrações financeiras, foram efetuados testes de imparidade aos direitos de concessão reconhecidos no balanço, cujo saldo ascende a cerca de 1.996 milhões de euros, os quais pressupõem a manutenção do apoio financeiro do acionista Estado, conforme previsto nas Bases de Concessão. De referir que este apoio financeiro tem sido concretizado através da concessão de financiamento, que ascendeu em 2014 a cerca de 500 milhões de euros (760 milhões de euros em 2013), e pela atribuição de indemnizações compensatórias, cujo montante totalizou 8 milhões de euros em 2014 (11,5 milhões de euros em 2013). Nos termos do contrato de serviço público celebrado com o Estado, a empresa deixará de beneficiar da atribuição de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das obrigações de serviço público, com efeitos a 1 de janeiro de 2015.

Porto, 19 de maio de 2015


António Magalhães & Carlos Santos - SROC
representada por António Monteiro de Magalhães
R.O.C. nº 179



05

RELATÓRIO E
**PARECER DO
CONSELHO
FISCAL**



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL
DA
METRO DO PORTO, S.A.

Senhores Acionistas,

Conforme previsto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por Metro do Porto) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, é da nossa competência elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2014.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas, que compreendem a Demonstração da Posição Financeira Consolidada, a Demonstração dos Resultados Consolidados, a Demonstração do Rendimento Integral Consolidado, a Demonstração das Alterações nos Capitais Próprios Consolidados, a Demonstração dos Fluxos de Caixa Consolidados e as Notas às Demonstrações Financeiras Consolidadas, foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS), adotadas pela União Europeia.

As entidades que integram o perímetro de consolidação são discriminadas na nota 35 das Notas às Demonstrações Financeiras. De referir que a participação financeira detida na subsidiária foi mantida pelo método de equivalência patrimonial, dado o impacto decorrente da sua consolidação não ser materialmente relevante nas contas consolidadas.

Deste modo, e mantendo o procedimento adotado em períodos anteriores, as contas consolidadas correspondem às contas individuais da Metro do Porto, tendo sido introduzidos os ajustamentos necessários para a sua transposição para as normas IAS/IFRS. Deste modo, o montante dos subsídios ao investimento foi reclassificado da rubrica de capital próprio para a rubrica do ativo financiado (ativo intangível), sendo o rendimento reconhecido no período evidenciado na demonstração dos resultados consolidada como um abatimento aos gastos de depreciações e amortizações.



No decurso do exercício, acompanhamos a gestão das sociedades que integram o perímetro de consolidação e tomámos conhecimento da atividade por estas desenvolvida, procedendo à leitura das atas das reuniões dos órgãos sociais e realizando reuniões com a Administração e demais responsáveis pelos serviços, nas quais nos foram prestados todos os esclarecimentos e informações solicitados. Procedemos igualmente às validações e controlos que por lei nos são cometidos, designadamente, examinando registos contabilísticos e testando, por escolha aleatória, a conformidade dos lançamentos com os documentos que lhes serviram de suporte e demais informação disponível, apreciando o cumprimento do normativo legal e estatutário aplicável, nomeadamente quanto à divulgação da informação anual sobre governo das sociedades, conforme previsto no artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários, a qual se encontra divulgada no Relatório de Gestão das contas individuais da Metro do Porto.

Apreciámos o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas, elaborados em conformidade com as disposições legais aplicáveis, os quais refletem, no essencial, a posição dos registos contabilísticos e apresentam a posição financeira do Grupo, o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa. Procedemos igualmente à apreciação da Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria relativa às contas consolidadas, emitida pelo Revisor Oficial de Contas membro deste Conselho, a qual merece a nossa concordância.

Não obstante o resultado operacional apurado registar uma reduzida melhoria face a 2013, a evolução do resultado líquido consolidado do período evidencia uma redução de 353,0 ME, decorrente essencialmente do impacto do agravamento dos gastos com a atualização financeira das provisões e da flutuação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos, justo valor esse que foi determinado por um avaliador independente.

Continua-se a verificar uma deterioração da posição financeira consolidada do Grupo, face ao apuramento sucessivo de resultados líquidos negativos, situação que, em nosso entender, deverá ser devidamente analisada pelos acionistas.

Face aos trabalhos efetuados e como corolário do que precede, somos de PARECER que sejam aprovados o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas relativos ao período findo em 31 de Dezembro de 2014.

Declaração de Responsabilidade

De acordo com o disposto no nº 1 da alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante do Relatório Consolidado de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas consolidadas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados do grupo.



Mais, entendem que o Relatório Consolidado de Gestão, através da remissão para o Relatório de Gestão das contas individuais, expõe a evolução dos negócios, do desempenho e da posição do Grupo e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que se defronta.

Porto, 20 de maio de 2015

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins – Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira – Vogal

António Magalhães & Carlos Santos – S.R.O.C., representada
por Dr. António Monteiro de Magalhães – R.O.C. nº 179 - Vogal



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL
DA
METRO DO PORTO, S.A.

Senhores Acionistas,

Nos termos do disposto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por Metro do Porto) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, compete-nos elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e respetivo anexo, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2014.

Ao longo do exercício, acompanhamos a gestão da sociedade e tomámos conhecimento da atividade desenvolvida, procedendo à leitura das atas das reuniões do Conselho de Administração, da Comissão Executiva e da Assembleia Geral e realizando reuniões com a Administração e demais responsáveis pelos serviços, nas quais nos foram prestados todos os esclarecimentos e informações solicitados. Procedemos igualmente às validações e controlos que por lei nos são cometidos, designadamente, examinando registos contabilísticos e testando, por escolha aleatória, a conformidade dos lançamentos com os documentos que lhes serviram de suporte e demais informação disponível, apreciando o cumprimento do normativo legal e estatutário aplicável, nomeadamente quanto à divulgação da informação anual sobre governo das sociedades, conforme previsto no artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários.

Apreciámos o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras individuais, que estão elaborados em conformidade com as disposições legais aplicáveis, os quais refletem, no essencial, a posição dos registos contabilísticos e apresentam a posição financeira da Metro do Porto, o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa. Procedemos igualmente à apreciação da Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria, emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, membro deste Conselho, os quais merecem a nossa concordância.



Análise da atividade e do desempenho económico e financeiro

O ano de 2014 registou um acréscimo da procura, verificando-se um recorde anual do número de validações, que atingiu os 56,9 milhões, o que representa um crescimento de 1,8% do face ao ano anterior. Ao nível do indicador passageiros.Km, foi registado um aumento de 0,9% face a 2013. Esta evolução favorável da procura permitiu um crescimento da receita em 2,1%, que gerou uma melhoria da taxa de cobertura média anual da operação do Sistema em 1,6 p.p., de 89,2% em 2013 para 90,8% em 2014, não obstante o aumento de 0,2% ocorrido ao nível dos custos operacionais.

No que respeita aos resultados apurados, o ano de 2014 registou um resultado operacional negativo de 85,1 M€, o que traduz uma melhoria de 0,2 M€ face ao ano anterior. Contudo, ao nível do resultado líquido do período, a evolução foi desfavorável (cerca de 353 M€), decorrente essencialmente do impacto do agravamento dos gastos com a atualização financeira das provisões e a flutuação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos, justo valor esse que foi determinado por um avaliador independente.

Em termos patrimoniais, conforme consta do balanço da Metro do Porto, registou-se uma redução do ativo para 2.185 M€ face ao ano anterior (-4,4%). O capital próprio deteriorou-se, com uma diminuição de cerca de 420 M€ (-23,5%), apresentando um valor negativo de 2.208 M€. Para esta diminuição contribuiu, essencialmente, o resultado líquido negativo apurado no período. Ao nível do passivo, será de destacar o aumento registado de cerca de 318 M€, em virtude do reforço das provisões reconhecidas e das responsabilidades decorrentes da carteira de instrumentos financeiros derivados detida.

De salientar, que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro dos acionistas, designadamente do Estado. Nos termos do contrato de serviço público celebrado com o Estado em agosto de 2014, relativo à prestação dos serviços de transporte público de passageiros, que produz efeitos a 1 de janeiro de 2015, a Metro do Porto deixa de beneficiar de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público.

Foi mantida a política de contração do nível do investimento, a qual se restringiu à conclusão dos projetos em curso. O investimento em 2014 ascendeu a 3,2 M€ (sem considerar a redução das provisões constituídas em anos anteriores), inferior em cerca de 15,8% ao objetivo previsto no orçamento para 2014.

Conforme consta do balanço reportado a 31 de dezembro de 2014, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando, assim, a empresa abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. Por conseguinte, deverão os acionistas deliberar sobre esta matéria, conforme decorre da legislação referida.

Na medida em que, por decisão da Entidade Estatística da União Europeia, a Metro do Porto integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, o seu orçamento fez parte do Orçamento do Estado para 2014. Estando, ainda, a decorrer o prazo para encerramento das contas de gerência, não se mostra possível apresentar comentários quanto aos resultados da execução orçamental da empresa, numa ótica de caixa, a qual integrará a Conta Geral do Estado.



No que respeita ao concurso público para subconcessão do sistema de metro ligeiro do Porto, os atrasos verificados no referido processo inviabilizaram a entrada em funcionamento da nova concessão, inicialmente prevista para 1 de janeiro de 2015, tendo sido prorrogado o contrato de subconcessão em vigor em 2014 com o anterior operador.

Cumprimento de obrigações legais

Constata-se a preocupação da empresa com o cumprimento das obrigações legais e regulamentares a que se encontra vinculada, enquanto empresa pública, tal como é especificado no relatório de gestão.

Foram cumpridos os deveres especiais de informação, através do carregamento no SIRIEF dos elementos exigidos.

No que respeita aos objetivos de apuramento de um EBITDA nulo e às metas de redução de custos operacionais, estabelecidos pelo Ofício Circular nº 7035, de 21 de novembro de 2013, da DGTF, que emitiu instruções quanto aos instrumentos previsionais de gestão para 2014, verifica-se que estes objetivos não foram genericamente cumpridos, salvo no que respeita à evolução dos gastos com ajudas de custo, comunicações e frota automóvel, que registaram uma redução face ao valor registado em 2013.

Em matéria de endividamento remunerado, foi respeitado o limite do acréscimo de endividamento fixado no Ofício Circular referido no parágrafo anterior (4,0%), já que o acréscimo registado situou-se nos 1,28%.

(valores em milhares de euros)				
Passivo remunerado (€)	2013	2014	Var. Absol.	Var. %
Dívida bruta	3 180 620	3 220 741	40 121	1,26%
Bonificação de juros	3 983	3 347	-636	-15,98%
Dívida líquida/remunerada	3 176 636	3 217 394	40 757	1,28%

No que concerne às remunerações atribuídas, a empresa deu cumprimento às disposições legais, em matéria de não atualização de salários nominais, de aplicação de reduções remuneratórias e de não atribuição de prémios de gestão.

Foi submetido novo pedido de dispensa do cumprimento do princípio da unidade de tesouraria, ao abrigo do regime de exceção previsto na legislação em vigor, o que foi concedido pelo Despacho nº 2588/14-SET, de 19 de dezembro.



O prazo médio de pagamento a fornecedores (PMP), calculado nos termos da RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, registou em 2014 um decréscimo de 21 dias (-24%), situando-se em 65 dias, sendo, por conseguinte, considerado cumprido o objetivo definido na referida RCM¹. De referir que, no apuramento do PMP, não foi incluída a dívida à Normetro, no valor de 15,1 M€ faturada em 2010, a qual será regularizada em fevereiro de 2015, conforme acordo celebrado com aquele consórcio.

Ao nível das dívidas em atraso² foi registada uma redução significativa de cerca de 0,8 M€ face a 2013, fixando-se o montante de dívidas em atraso em 7,9 m€ no final do período de 2014.

Parecer

Face aos trabalhos efetuados e como corolário do que precede, somos de PARECER:

- 1º que podem ser aprovados o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e o seu Anexo, relativos ao período findo em 31 de dezembro de 2014;
- 2º que pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão;
- 3º que devem os acionistas proceder à apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade nos termos e para os efeitos previstos no artigo 455º do Código das Sociedades Comerciais.

¹ Redução do PMP no intervalo (15%; 25%), na medida em que o PMP do ano anterior foi superior a 45 dias.

² Não pagamento de faturas após o decurso de 90 dias sobre a data convencionada para o seu pagamento ou, na sua ausência, sobre a data constante da mesma.



Declaração de Responsabilidade

De acordo com o disposto no nº 1 da alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante do Relatório de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados da Metro do Porto. Mais entendem que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição da sociedade e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que esta se defronta.

Porto, 20 de maio de 2015

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins – Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira – Vogal

António Magalhães & Carlos Santos – S.R.O.C., representada
por Dr. António Monteiro de Magalhães – R.O.C. nº 179 - Vogal



06

RELATÓRIO DE
AUDITORIA



Relatório de Auditoria

Introdução

1. Examinámos as demonstrações financeiras anexas de Metro do Porto, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2014 (que evidencia um total de 2.184.879.920 Euros e um total de capital próprio negativo de 2.208.122.634 Euros, incluindo um resultado líquido negativo de 400.631.880 Euros), a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data, e as Notas.

Responsabilidades

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações, as alterações no seu capital próprio e os seus fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.
3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

Âmbito

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu:
 - a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
 - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
 - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
 - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do Relatório de Gestão com as demonstrações financeiras.
6. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Opinião

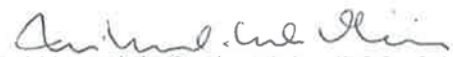
7. Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira de Metro do Porto, S.A., em 31 de Dezembro de 2014, o resultado das suas operações, as alterações no seu capital próprio e os seus fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Ênfase

8. Sem afectar a opinião expressa sobre as demonstrações financeiras, chamamos a atenção para o facto do capital próprio, em 31 de Dezembro de 2014, se encontrar negativo em resultado dos prejuízos acumulados, aplicando-se o disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. Não obstante, e tal como divulgado na nota 1 das Notas às demonstrações financeiras e no Relatório de Gestão, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual está dependente do reequilíbrio económico e financeiro da concessão e do continuado apoio do Estado, conforme definido nas Bases de Concessão e no Contrato de Serviço Público. Adicionalmente, o teste de imparidade aos direitos de concessão registados no activo (mencionado na nota 7 das Notas às demonstrações financeiras), no montante de 1.996 Milhões de Euros, foi igualmente preparado no pressuposto do referido apoio financeiro do Estado, o qual se tem concretizado através de financiamentos concedidos pela Direcção Geral do Tesouro e Finanças (2014: 500 Milhões de Euros; 2013: 760 Milhões de Euros) e de indemnizações compensatórias (2014: 8 Milhões de Euros; 2013: 11 Milhões de Euros).

Porto, 21 de Maio de 2015

Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas (nº 178)
Representada por:



Rui Manuel da Cunha Vieira (ROC nº 1154)

METRO DO PORTO, S.A.
Av. Fernão Magalhães, 1862 - 7º andar
4350 -158 Porto
Tel. 225 081 000
Fax. 225 081 001
www.metrodoporto.pt
metro@metrodoporto.pt
Nº de Contribuinte: 503278 602
Registado com o nº: 51498/41018 (2ª CRCP)
Capital Social: 7.500.000 euros
Edição e Propriedade: METRO DO PORTO, S.A.
Design: Garra Publicidade, SA
Fotografia: Arquivo Metro do Porto e fotografias de
clientes/ seguidores do Metro do Porto no Facebook,
com créditos atribuídos em cada uma das imagens.
Restantes imagens,também creditadas, gentilmente
cedidas por António Chaves.
Gráfica: Empresa Diário do Minho
Exemplares: 25
Ano de Edição: 2015
ISSN: 1645:1694



Índice

I.	Missão, Objetivos e Políticas.....	3
II.	Estrutura de capital	21
III.	Participações Sociais e Obrigações detidas.....	22
IV.	Órgãos Sociais e Comissões.....	23
	A. Mesa da Assembleia Geral.....	23
	B. Administração e Supervisão	23
	C. Fiscalização	31
	D. Revisor Oficial de Contas (ROC)	35
	E. Auditor Externo.....	36
V.	Organização Interna.....	38
	A. Estatutos e Comunicações.....	38
	B. Controlo interno e gestão de riscos.....	38
	C. Regulamentos e Códigos.....	47
	D. Deveres especiais de informação	49
	E. Sítio de Internet	50
	F. Prestação de Serviço Público ou de Interesse Geral (se aplicável)	50
VI.	Remunerações	54
	A. Competência para a Determinação	54
	B. Comissão de Fixação de Remunerações	54
	C. Estrutura das Remunerações	54
	D. Divulgação das Remunerações.....	55
VII.	Transações com partes Relacionadas e Outras.....	56
VIII.	Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios económicos, social e ambiental	58
IX.	Avaliação do Governo Societário	62

I. Missão, Objetivos e Políticas

Missão

Planear, conceber, construir, equipar e explorar um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em regime de concessão atribuída pelo Estado.

Visão

Promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto.

Valores

Sustentabilidade, Orientação para o Cliente, Rigor, Transparência e Espírito de Equipa.

Objetivos Estratégicos para as décadas 2007-2027

- Constituir-se, posicionar-se e desenvolver-se como um ator e um fator inequívocos de dinamização económica e social da AMP.
- Contribuir para a modificação dos padrões de uso, ocupação e transformação das áreas urbanas e suburbanas da região, tendo em vista a competitividade territorial, a sustentabilidade ambiental e a coesão social.
- Reforçar a sua intervenção e influência enquanto elemento estruturante do reordenamento do sistema de transportes da AMP, articulando-se de forma estreita e concertada com os restantes operadores de transporte público.
- Privilegiar a dimensão metropolitana em oposição à dimensão porventura excessivamente municipal, tendo em particular atenção as concentrações de habitação, emprego e serviços.
- Promover a consolidação e a contenção dos tecidos urbanos.
- Privilegiar ganhos de tempo, em todas as circunstâncias, através da promoção da linearidade dos traçados e da prioridade à velocidade de circulação.
- Almejar a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.

De acordo com a Estratégia Empresarial Integrada, os factores chave para atingir os objectivos estratégicos para as décadas 2007-2027 são de duas naturezas:

1. Adoptando como referência as seguintes definições:

Zona Chave (ZC): zona que apresenta uma densidade populacional superior a 5000 habitantes por Km²;

Ponto Chave (PC): edifício com frequência superior a 1000 pessoas em dia útil médio,

são propostos os seguintes objectivos estratégicos para o período 2007-2020:

- a) Que a maior percentagem possível de Zonas Chave (ZC) disponham de uma estação de Metro a uma distância inferior a 500m pedonais em todos os seus pontos (40% até 2013);
- b) Acesso adequado, em todas as ZC que não tenham uma estação de Metro, a uma distância inferior a 500m pedonais em todos os seus pontos (80% até 2013);
- c) Que a maior percentagem possível de Pontos Chave (PC) disponham (mínimo de 40% até 2013):
 - de cais Metro a distância igual ou inferior à definida para as Zonas Chave;
 - de acesso adequado a cais Metro a menos de 100m.
- d) Deslocalização máxima possível dos restantes Pontos Chave, se serviços públicos;
- e) Que as estações de todas as Zonas Chave, com uma estação a uma distância inferior a 500m pedonais em todos os seus pontos, estejam ligadas entre si a 10 Km/h (lineares com tempo de transbordo).

2. Adoptando como referência as seguintes definições:

Zona Urbana: qualquer troço entre estações situadas ambas a menos de 4 Kms da estação da Trindade;

Velocidade linear sem transbordo: distância linear em Kms a dividir pelo tempo médio de ligação em horas, excluindo tempos de espera quer na estação de embarque inicial quer em quaisquer estações de transbordo,

são propostos os seguintes objectivos estratégicos para o período 2007-2013:

- a) Serviço Metro na zona urbana com frequência mínima de 6 circulações por hora, em 18 horas de operação;
- b) Serviço Metro na Zona Urbana com frequência mínima de 12 circulações por hora, em 6 horas de operação;
- c) Regularidade do serviço Metro (3 mins) fora da Zona Urbana: 98% em média anual;
- d) Acesso adequado, em transporte colectivo rodoviário, em ZC sem estação Metro a uma distância inferior a 500m pedonais em todos os seus pontos:
 - Sem penalização tarifária;
 - Paragem a menos de 250 m em qualquer ponto da ZC;

- Paragem-estação em menos de 5 m + 7,5 m por Km de distância à estação mais próxima, 18 horas por dia em qualquer paragem da ZC (incluindo tempo médio de espera);

e) Acesso adequado a cais Metro: acesso protegido de contingências meteorológicas.

O Plano Estratégico dos Transportes, PET, face à situação crítica das empresas do sector, identificou em 2011 um conjunto de medidas para o horizonte 2011-2015 que, no que respeita à Metro do Porto, se consubstanciam, numa primeira fase, na reestruturação da Empresa e, numa segunda fase, no aprofundamento da abertura à iniciativa privada da atividade de operação e exploração do serviço de transporte público, devendo o *stock* de dívida ficar a cargo do Estado.

Durante o ano de 2012 foi submetido às Tutelas sectorial e financeira o Plano de Reestruturação e o Plano de Alienação de Imóveis aprovados no âmbito do Plano de Atividades e do Orçamento da Empresa para 2013, cuja implementação veio a ser em parte prejudicada, no que respeita à reestruturação / fusão pela não estabilização da missão a atribuir à Empresa de Transportes do Porto.

No âmbito da reestruturação da Empresa, o Conselho de Administração na sua reunião de 5 de maio de 2014 decidiu criar um programa de saídas voluntárias de colaboradores, que ainda vigora.

Assim, foi criado um incentivo, de acordo com os limites definidos no Decreto-Lei n.º 143/2010, de 31 de Dezembro, que foi utilizado por nove trabalhadores (um dos quais destacado no TIP, ACE) para cessar o vínculo com a Metro do Porto, S.A..

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto estipulam, na Base XXI, n.º 2, que a Metro do Porto, S.A. deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do Sistema.

A Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. lançaram, em 8 de agosto de 2014 e em cumprimento do previsto nas Bases de Concessão, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por Despacho Conjunto n.º 10272-A/2014 de 8 de agosto de 2014, em seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho.

Por deliberação conjunta tomada na reunião que teve lugar no dia 16 de janeiro de 2015, foi aprovado pelos Conselhos de Administração de cada uma das Sociedades o relatório final de avaliação de propostas, o qual propunha a adjudicação ao Agrupamento Ferrocarril Metropolitana de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A.. Foi simultaneamente deliberado sujeitar a decisão de adjudicação à aprovação das tutelas.

A adjudicação mereceu acordo das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofício datado de 10 de fevereiro de 2015.

A assinatura do contrato ocorreu a 23 de abril de 2015, estando em curso o processo para concessão do visto prévio por parte do Tribunal de Contas.

Prevendo-se que o novo subconcessionário inicie a Operação do Sistema em 1 de agosto de 2015, o contrato a celebrar vigorará assim desde essa data até 31 de julho de 2025.

O anterior contrato de operação celebrado com a Prometro, S.A. em resultado de Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, tinha o seu termo a 31 de dezembro de 2014.

Esta data avizinhou-se sem estar concluído o Concurso Público Internacional para seleção de um novo subconcessionário referido no ponto anterior. Estipulando as Bases da Concessão que Operação e Manutenção devem ser subconcessionadas, esta situação inviabilizaria o funcionamento do Sistema e, portanto, a prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto, com um irremediável prejuízo para o interesse público.

Considerando que a Prometro opera o sistema ininterruptamente desde 26 de fevereiro de 2010, pelo que estava completamente apta a assegurar a continuidade da prestação deste serviço, nas melhores condições conhecidas e sem que daí decorresse qualquer interrupção, e de forma a assegurar a continuidade da operação, a Metro do Porto, S.A. (MP) e a Prometro, S.A. acordaram a prorrogação do contrato.

Esta prorrogação mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 13 de dezembro e 5 de dezembro de 2014, respetivamente. A 20 de fevereiro de 2015 foi publicada em Diário da República a Portaria de Extensão de Encargos 145-A/2015 referente a esta prorrogação, tendo sido concedido pelo Tribunal de Contas, a 2 de março de 2015, o respetivo visto prévio.

Não tendo o processo sido concluído no prazo inicialmente previsto, foi solicitada uma nova prorrogação do contrato de operação por um período inicial de três meses com mais um mês de opção. Este novo aditamento mereceu autorização das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas por ofício de 27 de março de 2015.

Até 21 de dezembro de 2014 a manutenção dos 30 veículos Tram-Train foi assegurada pela Bombardier no âmbito da garantia pelo fornecimento destes equipamentos. Tornando-se necessário assegurar a sua manutenção até ao final do ano de 2014, foi celebrado contrato, por ajuste direto, com a Bombardier para este efeito.

Uma vez que o primeiro aditamento celebrado com a Prometro para assegurar a operação no primeiro trimestre de 2015 excluiu os trabalhos de manutenção da frota de material circulante, a Metro do Porto, após consulta a duas entidades, celebrou através

de ajuste direto um contrato de manutenção da totalidade da frota com a EMEF pelo mesmo prazo do aditamento celebrado.

Dada a necessidade de novo aditamento ao contrato com a Prometro, foi efetuado novo ajuste direto à EMEF igualmente pelo prazo de três meses mais um de opção.

A Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, para o período 2007-2027 define um conjunto de objetivos com vista à criação de benefícios económicos, sociais e ambientais na Área Metropolitana do Porto.

Objetivos de Exploração

O Orçamento para 2014 da Metro do Porto, S.A. aprovado em Conselho de Administração desta sociedade tinha implícitos os seguintes objetivos de exploração comercial.

Real 2014	Meta 2014	
17,6	17,2	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)
288,1	274,2	PASSAGEIROS KM (M)
90,8	93,2	TAXA DE COBERTURA (%)

Constata-se terem sido cumpridos os objetivos de taxa de ocupação e de passageiros km transportados; no que respeita ao objetivo de taxa de cobertura, o mesmo foi condicionado pela correção, posterior à projeção de receita em sede de preparação do Orçamento para 2014, dos cálculos de comparticipação do tarifário social. Esta correção foi completa e devidamente explicitada no Relatório de Gestão de 2013.

Sendo a operação do Sistema de Metro Ligeiro, nos termos previstos nas Bases de Concessão, efectuada por um subconcessionário selecionado por concurso público internacional, o custo de operação encontra-se estabilizado durante a duração do contrato. É assim possível afirmar que, do ponto de vista de custos de operação, o factor chave de que dependem os resultados da empresa é o resultado do processo de concurso internacional. Recorde-se que decorreu, no exercício de 2014, o concurso para seleção de um novo operador e cujo contrato foi assinado em abril de 2015.

Do lado das receitas de exploração, estas são quase exclusivamente referentes ao tarifário intermodal Andante, cujas atualizações de preço são definidas administrativamente, usualmente com atualizações à taxa de inflação.

Do desequilíbrio do modelo de financiamento da Metro do Porto, baseado em endividamento remunerado, resultam custos de financiamento muito elevados e dependentes da evolução das taxas de juro.

Objectivos e resultados definidos pelos accionistas e grau de cumprimento dos mesmos

Objectivos de Gestão

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados. Esses objetivos e metas eram os seguintes para 2014:

OBJECTIVOS	2014		
	Peso (%)	Objectivo	Real
Volume de negócios (M €)	10%	41,5	41,1
Gastos Operacionais (M €)	10%	55,4	54,2
EBITDAR	5%	2,7	4,0
Gastos Operacionais por Passageiro Km (€)	5%	0,20	0,19
Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais (%)	5%	75,0%	75,8%
Emissões evitadas líquidas (TonCO2Eq)	5%	43.759	48.635
Indice de satisfação (%)	5%	82,0%	83,3%
Taxa de Ocupação (%)	5%	17,2%	17,6%
PMP (dias)	5%	60	65,0
Grau de cumprimento do Plano de Investimentos	5%	100,0%	84,3%
Assinatura contrato O&M	15%	100%	
Reestruturação	10%	30%	10%
Fusão MP/STCP	15%	40%	10%

Constata-se apenas não terem sido alcançados os seguintes objetivos correntes:

- Volume de negócios, com um incumprimento marginal de 1,1% do valor objetivo;
- Prazo médio de pagamentos, que (apesar da redução de 20,9% melhor evidenciada abaixo) se mantém acima do valor objetivo de 60 dias;
- Grau de cumprimento do plano de investimentos, 15,7% abaixo do valor objetivo.
- Assinatura do novo contrato de subconcessão
- Plano de reestruturação e fusão da MP com a STCP

A assinatura do novo contrato de subconcessão veio a ocorrer a 23 de abril de 2015.

No que respeita à reestruturação da MP e fusão com a STCP, esta ficou, durante o ano de 2014, algo prejudicada pelo atraso ocorrido nos respetivos processos de subconcessão, atraso que em parte também se explica pelo necessário enquadramento das missões das Empresas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em Conselho de Ministros.

Parque de veículos do Estado

A evolução do número de viaturas utilizadas e dos custos suportados encontra-se na tabela do ponto seguinte deste relatório.

No ano de 2013 foi concluído o processo de celebração de acordos de atribuição e uso de viaturas com os colaboradores da empresa em cumprimento do disposto no Ofício n.º 426 de 18. de janeiro de 2012 da Direção Geral do Tesouro e Finanças, para efeitos de enquadramento na alínea b) dos nº 3 e 9 do artigo 2º do Código do IRS e tributação em sede deste imposto, como rendimento em espécie, tanto no ano de 2012 como em 2013.

Este acordo manteve-se válido e inalterado no exercício de 2014.

Plano de Redução de Custos

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, definiu uma série de instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2014. Prevê-se nesse Ofício Circular que no caso de empresas deficitárias se deve “*garantir um orçamento económico equilibrado, traduzido num valor de EBITDA nulo por*

via de uma redução dos CMVMC + FSE + Gastos com pessoal de 15% para 2014 face a 2010'.

Este Ofício Circular prevê orientações adicionais segundo as quais:

- Despesas em deslocações, ajudas de custo e alojamento devem manter-se ao nível verificado em 2013, salvo casos excepcionais devidamente justificados e aceites pelas tutelas;
- Redução de gastos associados com a frota automóvel comparativamente com os gastos a 31 de dezembro de 2013, nomeadamente através da redução do número de veículos do seu parque automóvel.

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

PRC (valores em euros)	Meta	2014	2013	2012	2011	2010	Δ Absol. 2014/2013	Var. % 2014/2013	Δ Absol. 2014/2010	Var. % 2014/2010
EBITDA										
(1) CMVMC (m€)		0	0	0	0	0	0	-	0	-
(2) FSE (m€) *		50.896.602	49.317.414	50.536.633	54.654.021	56.384.923	1.579.188	3%	-5.488.321	-10%
Deslocações/Estadas	em linha com 2013	19.762	18.334	28.062	37.390	36.923	1.428	8%	-17.160	-46%
Ajudas de custo	em linha com 2013	411	2.114	5.148	12.219	21.199	-1.702	-81%	-20.787	-98%
Comunicações	em linha com 2013	55.612	67.024	86.739	113.783	125.859	-11.411	-17%	-70.247	-56%
(3) Gastos com o pessoal (m€) **		4.707.090	4.892.373	4.250.288	4.837.420	5.847.558	-185.283	-4%	-1.140.468	-20%
(3.1) dos quais indemnizações	n.a.	340.021	4.139	0	39.363	35.000	335.882	8115%	305.021	871%
(4) Total Gastos = (1)+(2)+(3)-(3.1)		55.263.671	54.205.648	54.786.921	59.452.079	62.197.480	1.058.023	2%	-6.933.809	-11%
(5) Volume de Negócios (m€) ***		41.079.074	40.173.633	38.486.728	36.025.922	31.554.487	905.441	2%	9.524.587	30%
Peso dos Gastos no VN (4)/(5)		1,35	1,35	1,42	1,65	1,97	0,00	0%	-1	-32%
Número RH	-3% face a 2012									
N. Efectivos		76	79	83	91	n.a.	-3	-4%	n.a.	n.a.
N. Cargos Direção		12	14	14	13	n.a.	-2	-14%	n.a.	n.a.
N.º Efectivos / Cargos Direção		6,33	5,64	5,93	7,00	-	0,69	12%	-	-
Viaturas										
N.º Viaturas		30	32	n.a.	n.a.	n.a.	-2	-6%	n.a.	n.a.
Gastos com Viaturas		189.285	209.629	n.a.	n.a.	n.a.	-20.343	-10%	n.a.	n.a.

* FSE totais deduzidos da IFRIC e dos direitos de utilização bem como montantes registados em subcontas desta que não são gastos operacionais. São ainda somados montantes registados em subcontas das contas 68 e 69 que são gastos de carácter operacional.

** Em 2013 inclui subsídio de férias referente a 2012 e não contabilizado nesse período (293 mil euros), conforme detalhado no ponto 6.3.1 do RC 2013

*** Prestações de serviços + coimas cobradas a clientes, deduzidas da IFRIC, dos direitos de utilização previstos no contrato de subconcessão e correção tarifário social

Limites de endividamento

A tabela seguinte apresenta a evolução dos encargos financeiros e da taxa média de financiamento nos últimos cinco anos:

Anos	2010	2011	2012	2013	2014
Encargos Financeiros (€)	89.436.151	133.402.991	149.081.361	108.207.515	97.910.095
Taxa Média de Financiamento	3,95%	5,47%	5,56%	3,59%	3,05%

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado em 2014:

Passivo Remunerado (€)	2013	2014	Var Absol	Var %
Financiamentos obtidos	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%
... dos quais concedidos pela DGTF	1.513.398.173	1.787.909.688	274.511.515	18,1%
Aumentos capital por dotação	0	0	0	-
Aumentos de capital por conversão créditos	0	0	0	-
Endividamento ajustado	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, contendo instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2014, estipulava que as empresas do SEE devem respeitar “os limites de acréscimo de endividamento estabelecidos no OE 2014”. No mesmo ofício vem ainda que “o acréscimo de endividamento deve, tendencialmente, restringir-se ao pagamento do serviço da dívida, e ao financiamento dos projetos de investimento com comparticipação comunitária, ficando limitado a 4%”.

Verificação Limites de Endividamento		
Dívida remunerada	2013	2014
Divida bruta	3.180.619.806	3.220.740.756
Bonificações de juros	3.983.426	3.347.016
Divida Líquida *	3.176.636.380	3.217.393.740
Limite Endividamento (31 Dez)		3.303.701.836

Verifica-se em 2014 uma variação de 1,3% da dívida líquida.

Prazo médio de pagamento e pagamentos em atraso

O prazo médio de pagamento (PMP), calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta uma descida em 2014 para um valor de 65 dias. No cálculo do PMP não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro, relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

PMP	2013	2014	Var 2014 / 2013
Prazo (dias)	86	65	-24,4%

A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2014, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

Dividas Vencidas (valores em euros)	0-90 dias	Dividas vencidas de acordo com o Art. 1º DL 65-A/2011			
		90-120 dias	120-240 dias	240-360 dias	> 360 dias
Aq. de Bens e Serviços	259.603,97	7.554,71	338,25	0,00	0,00
Aq. de Capital	947,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	260.551,61	7.554,71	338,25	0,00	0,00

Os pagamentos em atraso no final de 2013 ascendiam a cerca de 783,8 mil euros, pelo que se observa uma substancial redução de 775,9 mil euros para um valor residual de 7,9 mil euros resultado de dificuldades administrativas no processamento destes pagamentos.

Recomendações dos accionistas aquando da aprovação das contas de 2013

Na Assembleia Geral realizada a 28 de Maio de 2014, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, disse que *"tinha votado favoravelmente, atentas as ênfases expressas na Certificação Legal de Contas e o parecer favorável do Conselho Fiscal. Referi ainda que o seu representado pretendia recomendar ao Conselho de Administração que, em cumprimento do Despacho n.º 2426/13-SET de 19 de dezembro, a empresa passe a utilizar os seguintes serviços disponibilizados pelo IGCP: cobranças por ATM TPA; pagamentos online ou por ficheiro; pagamentos por cheque e pagamentos por cartões"*.

No ano de 2014 a Metro do Porto continuou a aprofundar a utilização dos meios disponibilizados pelo IGCP, nomeadamente:

- A empresa passou a utilizar exclusivamente cartões do IGCP desde agosto de 2014;
- A empresa ativou o sistema de *homebanking* do IGCP em dezembro de 2014, no entanto, ainda não foi possível começar a efetuar pagamentos online ou por ficheiros bem como utilização de cheques porque ainda não foi disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de *homebanking* de um dos Administradores. Apesar disso a empresa tem utilizado, sempre que possível (através de instruções por fax com assinatura digital), a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos.

Já quanto às cobranças por ATM TPA a empresa denunciou a adesão a esse serviço desde dezembro de 2014, pelo facto de se ter tornado desnecessária a existência desse serviço.

Orientações sobre remunerações

Foram integralmente cumpridas as orientações transmitidas e aplicadas aos órgãos sociais, auditor externo e restantes trabalhadores.

Nos termos do Art.º 39º da Lei 83-C/2013, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2014.

Não se procedeu no exercício de 2014 a qualquer atualização dos salários nominais, tendo sido aplicados os cortes remuneratórios previstos no:

- Art.º 12º da Lei 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipula que “A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%”;
- Art.º 33º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que mantém em vigor para o ano de 2014 os cortes remuneratórios aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de janeiro a maio;
- Art.º 35º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que estabelece que durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, e conforme estipulado também para os anos anteriores, o subsídio de Natal é pago mensalmente em duodécimos;
- Art.2.º, da Lei 75/2014, de 12 de Setembro, que reverte e define os novos cortes remuneratórios, aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de setembro a dezembro.

Em julho de 2014 e em cumprimento do Acórdão n.º 413/2014 do Tribunal Constitucional procedeu-se à reposição dos valores reduzidos nos subsídios ou fracções de subsídios de férias, que foram processados de janeiro a maio de 2014.

As tabelas previstas no Ofício nº 1211-DGTF, de 27 de fevereiro de 2015, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 33 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados e de seguida reproduzidas:

Mesa da Assembleia Geral

Mandato	Cargo	Nome	Valor da Senha Fixado (€)	Remuneração Anual 2014 (€)		
				Bruto (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Valor após reduções (3) = (1)-(2)
2012-2014	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575	575	0	575
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470	0	0	0
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar	375	375	45	330

Conselho de Administração

Mandato	Cargo	Nome	Designação		OPRLO	
			Forma. (1)	Data	(Identificação Entidade)	Pagadora (O/D)
2012-2014	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	D	13-jul-12		
	Vogal Executivo	António José Lopes	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Trofa	Origem ²
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	13-jul-12	Câmara Municipal do Porto	Origem ²
	Vogal não Executivo	Aires Henrique do Couto Pereira	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	Origem
	Vogal não Executivo	António Domingos da Silva Tiago	Cooptação	12-nov-14	Câmara Municipal da Maia	Origem ³

Legenda:

(1) Indicar Resolução (R/AG/DUE/Despacho (D))

¹ Em 03 de março de 2014, informou que, por Despacho n.º 3450-A/2014 foi nomeado para o cargo de Vogal do Conselho Diretivo do IAPMEI, ficando a acumular as 2 funções, motivo pelo qual deixou de auferir remunerações na MP.² Em 21 de outubro de 2013 cessou funções na entidade de origem, passando, desde essa data, a auferir remuneração na Metro do Porto, S.A..³ Em 12 de novembro de 2014, por cooptação, substituiu o Senhor Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Nota:

OPRLO – Opção pela Remuneração de Origem; O/D: Origem/Destino

Membro do CA (Nome)	Acumulação de Funções		
	Entidade	Função	Regime (Público/Privado)
João Velez Carvalho	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente não Executivo do Conselho de Administração	Público
António José Lopes	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal não Executivo do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.	Gerente	Público
	Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria, Lda	Gerente	Público
	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação

Membro do CA (Nome)	EGP			
	Fixado	Classificação	Valores Mensais Bruto €	
	(S/N)	(A/B/C)	Remuneração Base	Despesas Representação
João Velez Carvalho	Sim	Empresa do Grupo B	4.864,34	1.945,74
António José Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3.891,47	1.556,59
Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
António Domingos da Silva Tiago	sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Nota:		EGP – Estatuto do Gestor Público		

Nome	Remuneração Anual						
	Variável	Fixa **	Outra***	Redução Lei 12-A/2010	O. Reduções Remuneratórias	Redução anos Anteriores*	Bruta Após Reduções Remuneratórias
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	16.025,68	4.572,48	6.580,51	0,00	86.593,65
António José Lopes	0,00	65.376,72	13.317,94	3.657,98	5.255,94	0,00	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	2.122,46	2.469,76	168,18	320,70	0,00	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	214,61	0,00	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	986,20	0,00	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota:

Redução de anos anteriores: refere as remunerações regularizadas no ano em referência pertencentes a anos anteriores

* Indicar os motivos subjacentes a este procedimento

** Incluir a remuneração + despesas de representação (sem reduções)

*** Inclui Subsídio de Férias e Natal, Rendimento em espécie. Não inclui Subsídio de Refeição – ver quadro infra

Membro do CA	Remuneração Anual (€)				
	Variável	Fixa **	Bruto (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Valor após reduções (3) = (1)-(2)
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	97.746,64	11.152,99	86.593,65
António José Lopes		65.376,72	78.694,66	8.913,92	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	2.122,46	4.592,22	488,88	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	11.674,44	13.620,18	895,62	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	11.674,44	13.620,18	1.667,21	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00

Membro do CA (Nome)	Benefícios Sociais (€)								
	Subsidio Refeição		Regime de Proteção Social		Seguro de saúde	Seguro de Vida	Seguro de acidentes Pessoais	Outros	
	Valor/Dia	Montante Pago Ano	Identificar	Valor				Identificar	Valor
João Velez Carvalho	6,41	1.544,81	Seg. Social	14.285,98	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	330,09
António José Lopes	6,41	1.512,76	Seg. Social	16.692,87	393,15	0,00	0,00	Seguro A.T	273,92
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	0,00	Seg. Social	974,54	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	17,21
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	0,00	Seg. Social	3.022,02	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	53,38
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	0,00	Seg. Social	2.838,77	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	50,14
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00

Membro do CA (Nome)	Gastos com Comunicações Móveis (€)		
	Plafond Mensal Definido	Valor Anual	Observações
João Velez Carvalho	80,00	416,86	
António José Lopes	80,00	370,39	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	

Membro do CA (Nome)	Encargos com Viaturas								
	Viatura atribuída (S/N)	Celebração de contrato (S/N)	Valor de referência da viatura (€)	Modalidade ⁽¹⁾ (Identificar)	Ano Início	Ano Termo	Valor da Renda Mensal	Gasto Anual com Rendas	N.º Prestações Contratuais Remanescentes
João Velez Carvalho	Sim	Sim	69.967	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
António José Lopes	Sim	Sim	61.500	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Não								
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Não								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Não								
Aires Henrique do Couto Pereira	Não								
António Domingos Silva Tiago	Não								

Legenda:

(1) aquisição; ALD: Leasing ou outra

Membro do CA (Nome)	Plafond Mensal definido para combustível	Gastos anuais associados a Viaturas (€)				
		Combustível	Portagens	Outras Reparações	Seguro	Observações
João Velez Carvalho	486,44	1.894,75	568,45	1.303,00	634,00	
António José Lopes	389,15	3.807,99	638,35	4.397,00	512,00	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Membro do CA	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço					
	Deslocações em Serviço	Custo com Alojamento	Ajudas de Custo	Outras		Gasto total com viagens (Σ)
				Identificar	Valor	
João Velez Carvalho	0,00	0,00	0,00	Refeições	324,01	324,01
António José Lopes	0,00	0,00	0,00	Refeições	301,58	301,58
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fiscalização

Conselho Fiscal

Mandato	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado (mensal)
			Forma ⁽¹⁾	Data	
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1.362,01
	Vogal Efectivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,50
	Vogal (ROC) Efectivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	0,00
	Vogal (ROC) suplente	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0,00

Legenda: (1) indicar AG/DUE/Despacho

Nome	Remuneração Anual 2014 (€)		
	Bruta (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Valor após Reduções (3) = (1)-(2)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	1.416,49	17.651,65
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira ¹	16.551,52	242,18	16.309,34

¹ Em Fevereiro de 2015, a MP procedeu ao pagamento de retroactivos de vencimento desde 12 de outubro de 2013 até 31 de dezembro de 2014.

Revisor Oficial de Contas

Mandato	Cargo	Identificação SROC/ROC		Designação		Contratada	N.º Mandatos exercidos na sociedade
		Nome	Número	Forma (1)	Data		
2012-2014	Vogal Efectivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	SROC nº 53 ROC nº 179	Despacho	13-jul-2012	Prestação Serviços	1
	Vogal Suplente	José Rodrigues de Jesus	201	Despacho	13-jul-2012	n.a.	n.a.
Nota:		Deve ser identificado o efetivo (SROC e ROC) e suplente (SROC e ROC)					
Legenda:		(1) Indicar AG/DUE/Despacho (D)					

Nome	Remuneração Anual 2014 (€)		
	Bruta (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Valor após Reduções (3) = (1)-(2)
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	18.387,24	1.532,26	16.854,97
José Rodrigues de Jesus	0,00	0,00	0,00

Auditor Externo

Identificação do Auditor Externo (SROC/ROC)			Data da Contratação		Remuneração Anual (€)		
Nome	N.º de inscrição na OROC	N.º registo na CMVM	Data	Período	Valor da Prestação de Serviços Contratada	Reduções Remuneratórias	Valor após Reduções
Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.	178	9011	24-11-2014	Exercício 2014	14.450,00	0,00	14.450,00

Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado

A Metro do Porto solicitou, em 23 de outubro de 2014, a renovação do regime de exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria concedida através do Despacho N.º. 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013.

A 5 de janeiro de 2015 a Empresa foi notificada de tal renovação através do Despacho N.º. 2588/14-SET, de 19 de dezembro de 2014, que autoriza a exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria, atendendo a que os serviços do IGCP não asseguram a prestação de garantias bancárias ou qualquer outra operação de financiamento de curto ou médio prazo, nem a recolha de fundos ou a celebração de qualquer tipo de contrato de locação. Refere ainda o despacho que no que respeita aos restantes serviços bancários, a Empresa deverá recorrer aos do IGCP, o que já se verificava à data de tal despacho, exceto quanto aos pagamentos *online* ou por ficheiros e através de cheques porque ainda não tinha sido disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de *homebanking* de um dos Administradores (apesar disso a empresa utilizou sempre que possível - através de instruções por fax com assinatura digital - a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos).

Factores chave de que dependem os resultados da Empresa

Como se observa nos pontos anteriores, os objectivos e resultados para o ano de 2014 foram atingidos / produzidos, salvo os seguintes:

- Prazo médio de pagamento
- Cumprimento do plano de investimento
- Assinatura do contrato de subconcessão
- Implementação do plano de reestruturação.

Os factores chave que explicarão esse sucesso quase generalizado prendem-se certamente com a adequação do modelo de organização da concessão do sistema de metro ligeiro, a experiência adquirida pela equipa da Empresa ao longo dos anos que ela já leva e a cultura de rigor no cumprimento das orientações estabelecidas.

Quanto aos que subjazem aos quatro casos de insucesso acima referidos, há que observar que dois desses casos estavam já ultrapassados ou em vias disso no final do ano. Com efeito, no final do ano praticamente não existiam pagamentos em atraso e a subconcessão ficou adjudicada no mês de Janeiro de 2015.

O factor que explica o incumprimento do plano de investimento é o atraso na facturação de duas obras realizadas por Câmaras Municipais.

Finalmente, e como já referido, no que respeita à reestruturação da MP e fusão com a STCP, o factor explicativo foi o atraso ocorrido nos respetivos processos de subconcessão, atraso que em parte também se explica pelo necessário enquadramento das missões das Empresas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em Conselho de Ministros.

Em geral e em termos prospectivos, e além dos já citados, podem considerar-se como principais factores chave para os resultados da Empresa:

- A preocupação constante com a satisfação dos clientes, através da prestação de um serviço de qualidade e respectivo controlo
- A boa gestão e controlo dos recursos da Empresa e dos processos internos e externalizados
- Uma política de investimento congruente com os objectivos estratégicos.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized signature, a smaller signature, and several initials.

II. Estrutura de capital

O capital social é representado por 1.500.000 ações de valor nominal de 5 euros (todas da mesma categoria, não existindo direitos preferenciais), distribuído da seguinte forma:

Acionista	Ações	% Acionista
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto ¹	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	50.000	3,3%

¹ Incluindo Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, com uma participação no capital social de 1 ação.

Não se registou qualquer modificação no capital ou na estrutura acionista no exercício de 2014.

As ações são obrigatoriamente escriturais e nominativas. A transmissão de participações sociais está dependente de despacho conjunto dos membros do governo responsáveis pelas áreas das finanças e da Tutela setorial. Contudo é livre entre cada um dos dois grupos de acionistas, estado e Área Metropolitana do Porto.

O acordo parassocial prevê este mesmo regime limitativo da transmissão de ações.

Além disso, o acordo parassocial, relativamente à possibilidade de a Área Metropolitana do Porto poder distribuir ações do seu lote pelos municípios, prevê uma restrição adicional, sendo que, nos termos do n.º 3 do art.º 2.º daquele acordo, a transmissão de ações só será eficaz perante os restantes sócios se o município transmissário tiver subscrito a declaração prevista no art.º 11 do acordo parassocial ou se este vier a declarar, nos mesmos termos aí indicados, que adere ao acordo.

III. Participações Sociais e Obrigações detidas

As participações detidas pela Metro do Porto, S.A. resultam da atividade da empresa, nomeadamente para a implementação de uma operação de financiamento da aquisição da frota de material circulante (Nortrem e MP Consultoria), atividade de exploração publicitária do sistema (Transpublicidade) e gestão do sistema de bilhética (TIP).

No ano de 2014 não existiram nem aquisições, nem alienações de participações sociais.

No final de 2014 a sociedade possui as seguintes participações:

Sociedade	% capital
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.	33,33%
Metro do Porto Consultoria, Unipessoal, Lda.	100,00%
Nortrem, ACE	0,009%
Transpublicidade, S.A.	40,00%

O Nortrem, ACE e a Metro do Porto Consultoria Unipessoal, Lda. são duas entidades instrumentais criadas no âmbito da operação de locação operacional sobre os veículos Eurotram, sendo a missão da Nortrem a aquisição e locação de equipamento ferroviário. O objeto da Metro do Porto Consultoria Unipessoal, Lda. é o desenvolvimento e participação de projetos económicos relacionados com transportes urbanos (no caso concreto, a referida operação de locação).

A Transpublicidade, S.A. é uma sociedade veículo, para exploração de publicidade em veículos e instalações, da MP e da STCP, em parceria com a MOP – Multimédia Outdoors Portugal, S.A., agência de meios de âmbito nacional, especializada no comércio de redes de mupis e outdoors, especialmente em sistemas de transportes de passageiros, visando maximizar os resultados a obter desta fonte de receita.

O TIP – Transportes Intermodais ACE implantou e gere o sistema de bilhética comum dos operadores aderentes e define a estrutura de tarifário intermodal comum para os meios de transporte público de passageiros em que se insere o Metro do Porto.

Não existem relações comerciais entre os titulares de participações e a sociedade.

Não existem pessoas singulares titulares de participações qualificadas nas entidades constantes da tabela acima.

Os membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal da Metro do Porto não detêm ações ou obrigações da Empresa nem das suas participadas.

Todas as ações e quotas das entidades constantes da tabela acima são ordinárias integrando uma categoria única que não confere quaisquer direitos especiais aos seus titulares, pelo que o número de votos corresponde ao número de ações.

IV. Órgãos Sociais e Comissões

A. Mesa da Assembleia Geral

A composição da Mesa da Assembleia Geral foi aprovada em reunião deste órgão de Julho de 2012, não tendo ocorrido qualquer alteração desde essa data. A remuneração fixada anual reportada na tabela infra corresponde ao valor da senha de presença atribuída aquando da realização de cada Assembleia Geral.

Mandato	Cargo	Nome	Remuneração Anual	
			Fixada (€) ⁽¹⁾	Bruto Pago (€) ⁽²⁾
2012-2014	Presidente da Mesa da Assembleia Geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575,00	575,00
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470,00	0,00
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar	375,00	375,00

Legenda:

(1) Valor da Senha de presença fixada
(2) Antes de reduções remuneratórias

De acordo com o previsto no n.º 2 do artigo 13.º dos estatutos, a Assembleia Geral só pode funcionar, quer em primeira quer em segunda convocação, se estiver presente o acionista Estado. O n.º 2 do artigo 14.º dos estatutos impõe ainda que *"as deliberações que importem alterações aos estatutos só podem ser aprovadas com o voto concordante do acionista Estado."*

B. Administração e Supervisão

Com a alteração da estrutura acionista ocorrida a 25 de Março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. O Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro, contém um conjunto de princípios com o objetivo de fomentar a adoção de modelos de governo que atinjam elevados níveis de desempenho, incluindo a adoção de estratégias concertadas de sustentabilidade nos domínios económico, social e ambiental. São também consagrados princípios no que diz respeito à prestação de informação pelas empresas públicas aos cidadãos e contribuintes.

A Metro do Porto é dotada de Conselho de Administração que, nos termos dos seus estatutos – aprovados através do DL n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com as alterações decorrentes do DL n.º 261/2001, de 26 de setembro e do DL n.º 192/2008, de 01 de outubro e da Assembleia Geral de 13 de julho de 2012 – no seu art.º 18.º, "é composto pelo número de membros que for fixado pela Assembleia Geral até ao

máximo de sete, incluindo o presidente”. Portanto, os estatutos prevêm um número máximo, mas não um número mínimo de elementos. Em complemento, não obstante os estatutos não preverem um número mínimo de membros para a composição do CA, o acordo parassocial, no seu art.º 4.º, vem dispor que “o conselho de administração da Metro do Porto será composto por um mínimo de três membros efetivos”.

As funções de administração cabem ao Conselho de Administração, que delega alguns poderes de gestão na Comissão Executiva, e as funções de fiscalização cabem ao Conselho Fiscal, do qual faz parte um representante da sociedade de revisores oficiais de contas da Empresa, sendo ainda as contas da Metro do Porto auditadas por entidade externa especializada.

Os estatutos, nos seus artigos 12º a 22º, preveem normas relativamente às nomeações dos membros dos órgãos sociais: a Mesa da Assembleia Geral é constituída pelo Presidente indicado pelo acionista Área Metropolitana do Porto, sendo o Vice-Presidente e o Secretário indicados pelo acionista Estado. O Conselho de Administração é composto por sete membros sendo o Presidente, que também o é da Comissão Executiva, e bem assim o máximo de três vogais (dois executivos e um não executivo) indicados pelo acionista Estado. A Área Metropolitana do Porto tem direito a indicar um máximo de três vogais não executivos. O Conselho Fiscal é composto por um Presidente indicado pelo acionista Estado que também indica um vogal suplente e por um vogal efetivo indicado pela Área Metropolitana do Porto. O outro vogal efetivo (ROC) é indicado por consenso de ambos.

De acordo com o nº 2 do artigo 12º dos estatutos, os mandatos dos órgãos sociais são de três anos, estando em curso o mandato que se iniciou em 2012 com termo previsto para 2014.

Em Assembleia Geral realizada a 13 de Julho de 2012, foram nomeados os órgãos sociais para o triénio 2012 a 2014, com a particularidade de o Presidente do Conselho de Administração e o vogal executivo do Conselho serem também nomeados, respetivamente, como Presidente e vogal não executivos do Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A (STCP).

Registou-se a 12 de novembro de 2014 a substituição de um dos membros não executivos do Conselho de Administração, Senhor Eng.º Aires Henrique do Couto Pereira, que através de carta datada de 16 de outubro de 2014, renunciou ao cargo.

O Conselho de Administração no uso das competências previstas no n.º 3 alínea b) do artigo 393.º do Código das Sociedades Comerciais, na reunião que teve lugar em 12 de novembro de 2014, deliberou preencher o lugar vago no Conselho de Administração, por cooptação, do Senhor Eng.º António Domingos da Silva Tiago.

Esta cooptação será submetida a ratificação na primeira Assembleia Geral seguinte (n.º 4 da mesma norma).

Mandato	Cargo	Nome	Designação Legal da atual Nomeação	N.º de Mandatos exercidos na sociedade	Observações
2012-2014	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	Despacho dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego, de 13 de julho de 2012	1	
	Vogal Executivo	António José Lopes		1	
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto		1	Independente
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima		1	
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves		2	
	Vogal não Executivo	Aires Henrique do Couto Pereira		1	Até 12-11-2014
	Vogal não Executivo	António Domingos Silva Tiago	Cooptação	1	Desde 12-11-2014

A informação curricular detalhada dos membros do Conselho de Administração consta do Relatório e Contas da sociedade, nomeadamente no seu ponto 6.2. Composição do Órgãos Sociais, apresentando-se de seguida informação resumida:

Presidente: Dr. João Velez Carvalho

Presidente Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A..

Vogal do Conselho de Administração da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE.

Licenciatura em Finanças, pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa (1970).

Mestre em Métodos Quantitativos de Gestão pela Escola de Gestão da Universidade do Porto (2008).

Doutorando em Gestão Industrial na Universidade de Aveiro (2008/2013).

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Desde 1975: Professor no Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Instituto Politécnico do Porto (área científica de Gestão Estratégica/Professor Adjunto do quadro). Diretor do Mestrado em Logística da Associação de Politécnicos do Norte (2009/2011).

Após 2006: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized signature and several smaller initials.

Vogal Executivo: Dr. António José Lopes

Vogal do Conselho de Administração

Vogal Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

Presidente do Conselho de Administração da Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.

Gerente da Metro do Porto Consultoria- Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.

Vogal do Conselho de Administração do TIP- Transportes Intermodais do Porto, ACE

Vogal do Conselho de Administração da Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE.

Licenciatura em Economia pela Universidade do Porto, em 1982.

Pós-Graduação em Gestão para Executivos, pela Faculdade de Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa em 1998/1999.

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Desde 21 de dezembro de 2012: Vogal do Conselho de Administração da Associação Porto Digital.

Desde 28 de janeiro de 2013: Presidente do Conselho Fiscal da Associação de Empresários para o Desenvolvimento do Turismo Cultural no Porto e na Região (ATC – Porto Tours).

2010 - 2011: Diretor Geral- Tablestock, Serviços para Hotelaria e Restauração

1998 - 2010: Diretor Central de Compras e Aprovisionamentos e Sistemas de Informação - Vista Alegre Atlantis S.A.

Vogal não Executivo: Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Licenciatura em Engenharia Mecânica, FEUP – Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto (1999)

Mestre em Gestão e Administração de Empresas, Faculdade de Economia e Gestão, UCP - Universidade Católica Portuguesa (2008)

Doutorando em Marketing e Estratégia Faculdade de Economia e Gestão Universidade do Minho (desde 2009)

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Desde 2002: Assessor, Auditor e Consultor Independente em Gestão Empresarial, com intervenções nas áreas de: Gestão, Estratégia, Marketing, *Balanced Scorecard*, Controlo de Gestão, Sistema de Gestão de *Performance*, Reengenharia de Processos, Fusões e Reestruturação Empresarial, Gestão da Inovação.

2007 - 2010: Assessor da Administração Grupo CAVEX [CAVEX - Trade & Sourcing, S.A. | CavexConsult, Lda. | FCO, Lda. | RTF, Lda.]

Vogal não Executivo: Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Licenciatura em Relações Internacionais - Universidade Lusíada do Porto (1999 – 2003)

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Desde 2013: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa

De 2009 a 2013: Presidente da Câmara Municipal da Trofa

Desde 2011: Membro do Conselho Geral Estratégico da Universidade Lusófona do Porto

De 2010 a 2013: Membro Suplente da Câmara das Regiões do Congresso do Conselho da Europa, Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto

De 2009 a 2013: Vice-Presidente da Régie Cooperativa VARD2015, Presidente do Conselho de Administração da Trofa-Park, Empresa de Reabilitação Urbana, Desenvolvimento Económico, Inovação Empresarial e Gestão de Equipamentos, EEM e Presidente do Conselho Geral da Trofáguas – Serviços Ambientais, EEM

Vogal não Executivo: Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Engenheiro Técnico Civil

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Desde 2013: Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

De 1994 a 2013: Vice-Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Vogal não Executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Diretor do Centro de Empresas do Banco BPI

Licenciado em Administração e Gestão de Empresas, na Faculdade de Ciências Económicas e Empresarias da Universidade Católica Portuguesa (1992 – 1997)

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Vereador da Câmara Municipal do Porto

Administrador não Executivo da Porto Vivo

Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;

Membro da Assembleia Intermunicipal da “Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto”

Águas do Porto, EM: Presidente do Conselho de Administração

GOP – Gestão de Obras Públicas, EM: Presidente do Conselho de Administração

Vogal não Executivo: Eng. António Domingos Silva Tiago

Vice-Presidente da Câmara Municipal da Maia (pelouros: Ambiente e Qualidade de Vida, Urbanismo / Loteamentos, Obras Particulares / Toponímia, Fundos Comunitários e Fundos de Investimento Imobiliário, Relacionamento com Empresas Públicas)

Licenciatura em Engenharia Civil pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Pós-graduação em Alta Direção pela AESE, Associação de Estudos Superiores de Empresa – Escola de Direção e Negócios

Experiência Profissional (últimos cinco anos)

Presidente do Conselho de Administração da Maiambiente, E.E.M.

Presidente do Conselho de Administração da Espaço Municipal, E.E.M.

Administrador da Lipor – Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto

Administrador do Tecmaia – Parque de Ciência e Tecnologia da Maia, S.A.

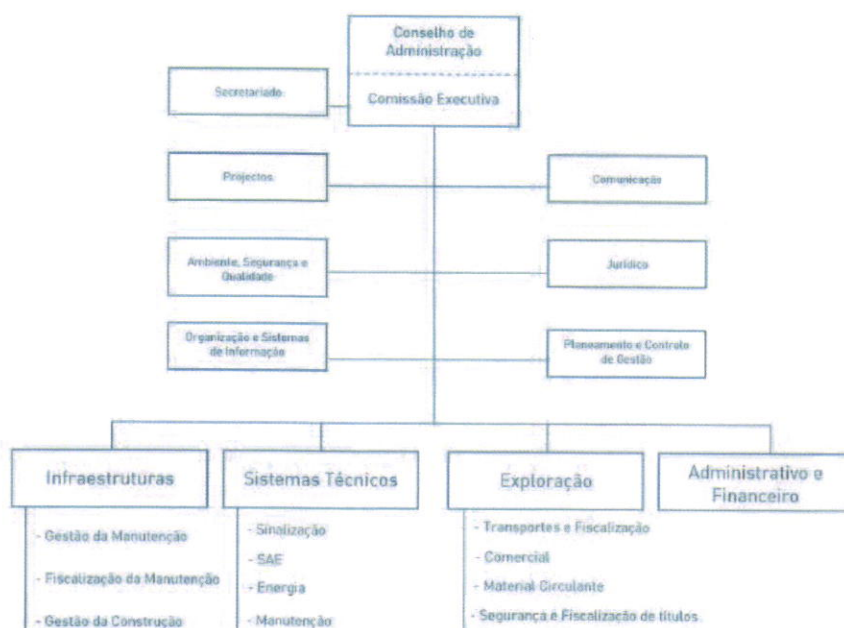
Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto

É apresentada em anexo a este relatório declaração assinada pelos membros do órgão de administração prevista no artigo 52º do Decreto-Lei n.º 133/2013.

Não existem relações familiares, profissionais ou comerciais, habituais e significativas, dos membros do Conselho de Administração com acionistas a quem seja imputável participação qualificada superior a 2% dos direitos de voto.

Por deliberação do Conselho de Administração tomada na reunião de 20 de julho de 2012 foram delegadas na Comissão Executiva diversas competências para gestão corrente da sociedade e prática de quaisquer atos e contratos até ao valor de 500.000,00 euros, tendo o Conselho de Administração reservado para si algumas matérias.

Embora se venha realizando de forma progressiva a aproximação entre as empresas MP e STCP, nomeadamente com o início da integração de algumas áreas, para além das separação das atividades administrativas das financeiras do DAF, resultantes da RCM 40/2013, não ocorreu no exercício qualquer outra alteração de estrutura.



Durante o exercício de 2014 realizaram-se 34 reuniões do Conselho de Administração da Metro do Porto, SA., com o seguinte registo de presenças:

Nome	Órgão Social	Reuniões	Presenças
João Velez Carvalho	Conselho de Administração	34	34
António José Lopes	Conselho de Administração	34	33

Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Conselho de Administração	34	33
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Conselho de Administração	34	30
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Conselho de Administração	34	31
Aires Henrique do Couto Pereira	Conselho de Administração	26	7
António Domingos Silva Tiago	Conselho de Administração	8	3

Realizaram-se no mesmo período 17 reuniões da Comissão Executiva da Metro do Porto, SA., nas quais participaram sempre os seus dois membros.

Os membros do Conselho de Administração desempenham, para além do cargo exercido na Metro do Porto, as seguintes funções:

Nome	Entidade	Função	Regime
João Velez Carvalho	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
António José Lopes	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Transpublicidade - Publicidade em Transportes, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda	Gerente	Público
	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação
	n.d.	n.d.	n.d.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.d.	n.d.	n.d.
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Câmara Municipal da Trofa	Vereadora	Público
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Banco BPI	Diretor do Centro de Empresas	Privado

Aires Henrique do Couto Pereira	Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	Presidente e Vice-presidente	Público
António Domingos Silva Tiago	Câmara Municipal da Maia	Vice-presidente	Público

O órgão competente para realizar a avaliação de desempenho dos administradores executivos é a Assembleia Geral. Não existem critérios pré-determinados.

Para além da Comissão Executiva, não existem outras comissões no Conselho de Administração.

C. Fiscalização

De acordo com o artigo 24º dos estatutos a fiscalização da Sociedade é atribuída ao Conselho Fiscal, no qual terá assento o Revisor Oficial de Contas da Empresa. A atual composição foi deliberada em Assembleia Geral realizada em 13 de julho de 2012. O Conselho Fiscal é composto por três elementos efetivos e um suplente. O Presidente é indicado pelo acionista Estado que também indica um vogal suplente. A Área Metropolitana do Porto indica um vogal efetivo. O outro vogal efetivo (ROC) é indicado por consenso de ambos.

Mandato	Cargo	Nome	Designação Legal da atual Nomeação	N.º de Mandatos exercidos na sociedade	Observações
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego, de 13 de julho de 2012	2	
	Vogal Efetivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira		1	
	Vogal Efetivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"		1	Independente
	Vogal suplente	José Rodrigues de Jesus		n.a.	

Mandato	Cargo	Nome	Remuneração Anual	
			Fixada (€) ⁽¹⁾	Bruto (€) ⁽²⁾
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	19.068,14
	Vogal Efetivo ⁽³⁾	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	13.573,00	16.551,52
	Vogal Efetivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	18.387,24	18.387,24
	Vogal suplente	José Rodrigues de Jesus	0,00	0,00

Legenda:

(1) - Valor Bruto Anual fixado

(2) Antes de reduções remuneratórias

(3) Em Fevereiro de 2015, a Metro do Porto procedeu ao pagamento de retroativos de vencimento desde 12 de outubro de 2013 até 31 de dezembro de 2014

Relativamente a cargos e outras atividades exercidas pelos membros do Conselho Fiscal, remetemos para a informação curricular. Quanto a procedimentos e critérios aplicáveis à intervenção do órgão de fiscalização para efeitos de contratação de serviços adicionais ao auditor externo e outras funções dos órgãos de fiscalização, considera-se não aplicável.

Apresenta-se, de forma resumida, informação curricular dos membros do Conselho Fiscal.

Presidente: Dr.^a Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Licenciatura em Economia, pela Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa, 1983

Pós-graduação em Gestão e Controlo de Dinheiros Públicos, pela Universidade Autónoma de Lisboa, 2000

Curso conducente ao Mestrado em Gestão e Administração Pública, pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2006

Experiência Profissional

Na Administração Pública:

- Direção-Geral do Tesouro e Finanças, Ministério das Finanças e da Administração Pública - Diretora da Direção de Serviços das Participações do Estado (desde novembro/2007).
- Direção-Geral do Tesouro e Finanças, Ministério das Finanças e da Administração Pública - Assessora na área de acompanhamento das empresas do Setor Empresarial do Estado (2006-2007).
- INETI - Instituto de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Ministério da Inovação e Tecnologia - Diretora de Serviços, responsável pelas áreas financeira e de património (2003-2005).
- INGA - Instituto Nacional de Garantia Agrícola - Ministério da Agricultura - Chefe de Serviço, responsável pela gestão financeira do Instituto (2001-2003).
- Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças - Ministério das Finanças - Assessora (2000).
- IGCP - Instituto de Gestão do Crédito Público - Ministério das Finanças - Técnico Superior do Gabinete de Estudos (1998-2000).
- Direção-Geral da Junta do Crédito Público - Ministério das Finanças - Técnico Superior do Gabinete de Estudos (1996-1998).

- Direção-Geral do Tesouro - Ministério das Finanças - Chefe de Divisão, responsável pelas Operações Ativas do Estado (1993-1996).
- Direção-Geral do Tesouro - Ministério das Finanças - Técnico Superior, na área dos apoios financeiros dos Estado (1983-1993).

Outras:

- Presidente do Conselho Fiscal da Metro do Porto, S.A. (mandatos 2007/2009 e 2012/2014).
- Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Carris, S.A. (mandato 2012-2014).
- Presidente da Mesa da Assembleia-Geral da Docapesca - Portos e Lotas, S.A. (mandatos 2007-2009 e 2012-2014).
- Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Empordef, S.A. (mandatos 2007-2009 e 2011-2013).
- Vice-Presidente da Mesa da Assembleia-Geral da AdP - Águas de Portugal, SGPS, S.A. (mandatos 2008-2010 e 2012-2014).
- Vogal do Conselho Fiscal da Parque Expo, S.A. (mandato 2011-2013).
- Secretária da Mesa da Assembleia-Geral da EP - Estradas de Portugal, S.A. (mandatos 2007-2009, 2010-2012 e 2012-2014)
- Vogal do Conselho Fiscal da CTT Correios de Portugal, S.A. (2012 e 2013).
- Vogal Suplente do Conselho Fiscal da ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (2012 e 2013).
- Vogal suplente do Conselho Fiscal da Caixa Geral de Depósitos, S.A. (mandato 2010-2012)
- Vogal Suplente do Conselho Fiscal da Parque Expo, S.A. (mandato 2007-2009)
- Membro do Conselho Consultivo da Portugal Vela 2007, S.A. (2006-2007)

Vogal: Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira

Master of Business Administration pela Porto Business School, 2013

Licenciatura em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto, 2000.

Experiencia Profissional:

- MICROSOFT – Diretor Administração Pública Local SMS&P (desde março 2014)
- Câmara Municipal de Matosinhos – Vice-Presidente (2005-2013)
- LIPOR – membro do Conselho de Administração (2005-2013)

- MatosinhoSport, EEM – Presidente do Conselho de Administração (2009-2013)

Outras:

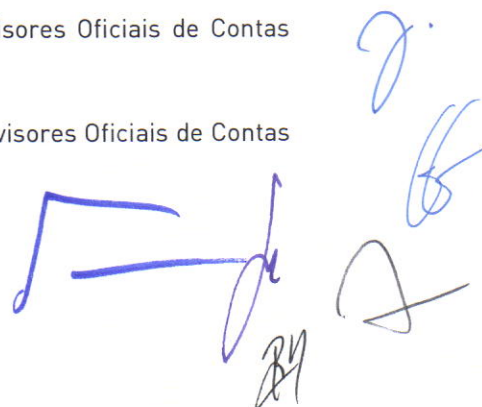
- Metro do Porto, S.A. – vogal do conselho fiscal (mandato 2012/14)
- Fundação Júlio Resende – membro do Conselho de Administração (desde janeiro 2015)
- Cruz Vermelha Portuguesa, delegação de Matosinhos - Vice-Presidente (2005-2013)
- ADEIMA – Associação para o Desenvolvimento Integrado de Matosinhos (2010-2013)

Vogal: Dr. António Monteiro de Magalhães

Licenciatura em Economia pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto, em 1969

Experiência Profissional:

- Revisor Oficial de Contas, Membro do Conselho Fiscal ou Fiscal Único desde 1974. Actualmente Revisor, executor ou orientador em várias Sociedades Comerciais, Cooperativas, Agrícolas, Fundações, Instituições Financeiras e outras.
- Sócio e Administrador da Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas" desde a sua constituição em 1989.
- Membro do Conselho Fiscal das sociedades: Montepio Holding, SGPS, S.A., Montepio Investimento S.A. e Cin - Corporação Industrial do Norte, S.A.;
- Presidente do Conselho Fiscal da Nexponor – Sociedade Especial de Investimento Imobiliário de Capital Fixo – SICAFI, S.A.;
- Presidente do Conselho Superior da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas no mandato de 2015/2017.
- Presidente do Conselho Superior da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas no mandato de 2012/2014.
- Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas nos mandatos de 2006/2008 e 2009/2011.
- Presidente do Conselho Superior da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas nos mandatos de 2000/2002 e 2003/2005.
- Vice-Presidente do Conselho Geral da Câmara dos Revisores Oficiais de Contas no mandato de 1998/2000.



- Secretário do Conselho Geral da Câmara dos Revisores Oficiais de Contas no mandato de 1995/1997.
- Membro do Conselho Geral da Câmara dos Revisores Oficiais de Contas no mandato de 1993/1995.
- Membro efectivo da Comissão de Normalização Contabilística em representação da Associação Comercial do Porto, desde 1999 até 2009.

Durante o exercício de 2014 realizaram-se seis reuniões do Conselho Fiscal da Metro do Porto, SA., com o seguinte registo de presenças:

Nº reuniões	Local de realização	Intervenientes na reunião	Ausências dos membros do Conselho Fiscal
5	Sede da empresa	PCF - Dra. Fernanda Martins VCF - Dr. Nuno Oliveira VCF e ROC - Dr. António Magalhães PCA - Dr. Velez de Carvalho VCA - Dr. António Lopes	Não existiram ausências
1	Sede da empresa	PCF - Dra. Fernanda Martins VCF e ROC - Dr. António Magalhães PCA - Dr. Velez de Carvalho VCA - Dr. António Lopes	Dr. Nuno Oliveira

D. Revisor Oficial de Contas (ROC)

As funções de Revisor Oficial de Contas da Metro do Porto são desempenhadas no atual mandato, desde 13 de julho de 2012 por António Magalhães & Carlos Santos – SROC, representada por Dr. António Monteiro de Magalhães, Revisor Oficial de Contas. A estrutura da sociedade assenta nos dois sócios António Monteiro de Magalhães (ROC n.º 179) e Carlos Alberto Freitas dos Santos (ROC n.º 177), com a qualificação profissional de Revisor Oficial de Contas, desde 1973. A sociedade está inscrita na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o nº53 e registada na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários com o nº1975.

O período máximo durante o qual o sócio responsável pela orientação ou execução directa da revisão legal das contas de entidades de interesse público poderá exercer funções é de 7 anos, conforme previsto no nº 2 do artigo 54º do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, aprovado pelo D.L. nº 487/99, de 16 de Novembro, alterado e republicado pelo D.L. nº 224/2008, de 20 de Novembro.

A Sociedade de Revisores Oficiais de Contas António Magalhães & Carlos Santos presta serviços de ROC na Metro do Porto desde o exercício económico de 2000. Até ao ano de 2011 a SROC foi representada pelo sócio Carlos Alberto Freitas dos Santos (ROC n.º 177), passando a ser representada pelo sócio António Monteiro de Magalhães (ROC n.º 179), desde então.

A remuneração auferida pelo Revisor Oficial de Contas da sociedade foi já referida em ponto anterior, nomeadamente na tabela de remuneração atribuída aos membros do Conselho Fiscal do qual este faz parte. Não ocorreu a prestação de qualquer serviço adicional desta sociedade à Metro do Porto, S.A..

Mandato	Cargo	Nome	Designação Legal da atual Nomeação	N.º de Mandatos exercidos na sociedade	Observações
2012-2014	Vogal Efectivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego, de 13 de julho de 2012	1	Independente
	Vogal suplente	José Rodrigues de Jesus		n.a.	

E. Auditor Externo

No ano de 2014, após consulta ao mercado a 4 entidades, a função de Auditoria Externa da Metro do Porto é assegurada pela Ernst & Young, SROC Representada por Rui Manuel da Cunha Vieira (ROC n.º 1154). A sociedade está inscrita na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 178 e registada na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários com o n.º 9011.

Assim o auditor externo no exercício de 2014 e o respetivo sócio ROC que o representa no cumprimento dessas funções exercem funções consecutivamente pelo primeiro ano junto da sociedade e/ou do grupo.

A Metro do Porto possui um procedimento de avaliação de fornecedores no âmbito do qual os seus departamentos e gabinetes procedem à avaliação do desempenho dos fornecedores relativos a contratos com montante superior a 20.000 euros. Atendendo a que a prestação de serviços de auditoria tem sido adjudicada por um preço inferior a 20.000 euros não tem sido efetuada avaliação ao auditor externo.

Não existe na empresa política definida quanto à rotação do auditor externo.

No ano de 2014 não se procedeu a qualquer pagamento à empresa que assegura a auditoria externa às contas do exercício de 2014 (Ernst & Young, SROC), sendo essa prestação de serviço paga no decurso de 2015.

Naquele ano (2014) procedeu-se ao pagamento à Empresa PricewaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos montantes apresentados na tabela seguintes relativos à prestação de serviços de auditoria externa às contas do exercício de 2013:

Remuneração paga ao Auditor Externo (inclui contas individuais e consolidadas)		
Valor dos serviços de revisão de contas	16.670 €	100%
Valor dos serviços de consultoria fiscal		0%
Valor de outros serviços que não revisão de contas		0%
Total pago pela empresa ao Auditor Externo	16.670 €	100%
Remuneração paga ao Auditor Externo (inclui contas individuais e consolidadas), pela TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE		
Valor dos serviços de revisão de contas	10.000 €	100%
Valor dos serviços de consultoria fiscal		0%
Valor de outros serviços que não revisão de contas		0%
Total pago pela empresa ao Auditor Externo	10.000 €	100%

Nota: Montantes líquidos de IVA

Para além dos trabalhos de auditoria, no ano de 2014 não se efetuou qualquer outra contratação ao auditor externo às contas do exercício de 2014 (Ernst & Young, SROC), pela sociedade e/ou por sociedades que com ela se encontrem em relação de domínio.

V. Organização Interna

A. Estatutos e Comunicações

Os Estatutos da Metro do Porto, S.A. foram publicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, e sofreram alterações com a publicação do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de setembro, do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 01 de outubro, e em Assembleia Geral de 13 de julho de 2012.

Conforme resulta da alínea d) do n.º 1 do art.º 14.º dos Estatutos da Metro do Porto, S.A., é competência da Assembleia Geral deliberar sobre alterações aos mesmos, sendo que essa deliberação só pode ser aprovada com o voto concordante do acionista Estado.

As eventuais irregularidades devem ser comunicadas ao superior hierárquico que as reporta à respetiva chefia e, quando necessário, ao Conselho de Administração para serem tomadas todas as providências no sentido da sua correção, prevenção ou reporte às entidades competentes.

Foi aprovado pelo Conselho de Administração a 13 de janeiro de 2010 o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão da Metro do Porto, S.A. onde se identificam os riscos de corrupção e infrações conexas e respetivas medidas de prevenção e mecanismos de controlo interno e externo. Este Relatório está disponível no site da Empresa, no endereço http://metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=27965.

B. Controlo interno e gestão de riscos

1. A Empresa dispõe de um sistema de controlo interno (SCI) compatível com a dimensão e complexidade da Empresa, de modo a proteger os investimentos e os seus ativos.

Anualmente é elaborado o Plano de Atividades e Orçamento, cuja execução é objeto de relatórios mensais de execução analisados pela Comissão Executiva e pelo Conselho de Administração bem como pelas inspeções setorial e financeira.

As funções de fiscalização, devidamente segregadas das funções de administração executiva, são asseguradas pelo Conselho Fiscal, que acompanha a atividade da Empresa e emite relatórios trimestrais de controlo e fiscalização.

Os administradores não executivos acompanham e avaliam continuamente a gestão da Empresa por parte dos demais gestores.

A função Administração é supervisionada pelas Tutelas, bem como pelo Conselho Fiscal e por um Revisor Oficial de Contas que, entre as suas muitas atribuições, pode assistir às reuniões do Conselho de Administração.

O controlo financeiro da Empresa está submetido à jurisdição e controlo do Tribunal de Contas e da Inspeção Geral de Finanças e beneficia igualmente do acompanhamento permanente da 4ª Delegação da Direção Geral do Orçamento.

A Empresa dispõe de uma Estratégia Empresarial Integrada, de um Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança e de processos, políticas e procedimentos definidos pelo Conselho de Administração, para garantir um desempenho eficiente e rentável da atividade, a disponibilidade de informação financeira e de gestão fiável e o mais completa possível e o respeito de todas as leis e regulamentos aplicáveis.

A Empresa dispõe, no âmbito do Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança, de um Manual de Procedimentos revisto quando considerado conveniente, aprovados por Diretivas da Comissão Executiva e disponível na intranet.

No ano de 2014 concluiu-se o primeiro ciclo de três anos do processo de Certificação Integrada da Metro do Porto em Qualidade e Ambiente, de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001. No âmbito do processo de recertificação ocorrido no final do ano, foi ainda incluída a área de Segurança, de acordo com o referencial OHSAS 18001.

Em Novembro de 2014 realizou a auditoria de recertificação mantendo como âmbito a "Concepção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto", de acordo com as Normas, NP EN ISO 9001e NP EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

Os estatutos da Empresa são alterados de acordo com o Código das Sociedades Comerciais e aprovados em Assembleia Geral.

O grosso da atividade de operação e manutenção é subconcessionado através de concurso publico internacional, cujas pecas procedimentais sempre especificam um detalhado e exaustivo sistema de reporte e fiscalização regular.

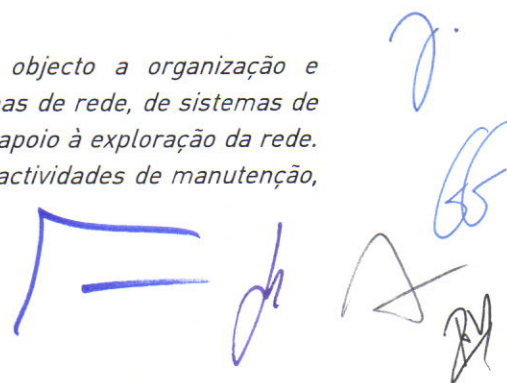
2. A gestão de riscos está implementada na Empresa de uma forma transversal, coordenada no âmbito do Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança, não existindo um órgão específico de gestão e controlo do risco.

O controlo interno assenta nos procedimentos desenvolvidos no âmbito do Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança, publicados por Diretiva da Comissão Executiva; além de outros como os que foram escritos para estruturar a preparação das reuniões da Comissão Executiva e a sua sequência (incluindo aspetos ligados ao controlo orçamental e de adjudicações), ou que resultam de deliberações específicas da Comissão Executiva, por exemplo tendentes a assegurar a elaboração de contratos em adjudicações por ajuste direto, a sua notificação aos concorrentes e publicação bem como o registo do compromisso, ou o controlo da execução do Plano de Atividades.

Da macroestrutura organizacional da Metro do Porto, de 2 de junho de 2011, constam as funções atribuídas aos diversos departamentos entre as quais as referentes a atividades de controlo interno, que de forma integrada e com reporte ao Conselho de Administração e/ou Comissão Executiva compõem o sistema de controlo interno em vigor na Empresa.

De acordo com a referida diretiva:

- *"O Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade tem como objecto a definição e implementação das normas de qualidade, ambiente e segurança (safety), tanto nas actividades de projecto, construção e instalação da infraestrutura, de equipamentos e sistemas, como nas actividades de operação e manutenção do Sistema do Metro, neste último caso em devida salvaguarda das responsabilidades contratualmente cometidas à Subconcessionária. Compete ainda a este Gabinete a promoção das condições de segurança e saúde no trabalho em toda a Empresa."*
- *"O Gabinete Jurídico tem como objecto a gestão de todos os processos jurídicos da Empresa, a elaboração e acompanhamento de contratos e o controlo de todos os processos internos com implicações contratuais."*
- *"O Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão tem como objecto o planeamento económico e financeiro da Empresa, a informação e controlo da gestão, a avaliação económica – financeira de novos projectos, a avaliação de operações de financiamento estruturado, a coordenação de processos de submissão de novos projectos ao Governo, e a coordenação de toda a informação a prestar aos Accionistas, aos Reguladores e ao Governo."*
- *"O Departamento Administrativo e Financeiro tem como objecto a realização de todo o processo administrativo da Empresa, nomeadamente a gestão dos aprovisionamentos e serviços gerais, a gestão de processos administrativos respeitantes ao Pessoal da Empresa, a negociação e gestão dos contratos de financiamento, a gestão da tesouraria e do património e a contabilidade";*
- *"O Departamento de Exploração tem como objecto a função de marketing, a coordenação e o controlo operacional, a gestão comercial e o controlo de gestão da exploração do Sistema de Metro, em todas as suas dimensões, garantindo nomeadamente o controlo da execução dos contratos de operação, de exploração de espaços comerciais e de publicidade, e de todos os restantes elementos da cadeia de valor integrada na exploração comercial, sejam ou não objecto de contratualização com entidades terceiras. Compete também ao Departamento de Exploração assegurar as actividades relacionadas com a selecção, aquisição e manutenção do material circulante a operar na rede do Metro. Compete ainda ao DEX a fiscalização da qualidade dos títulos de transporte utilizados pelos clientes, o tratamento administrativo dos autos e a fiscalização e controlo da segurança de pessoas e bens na rede de metro e infra-estruturas conexas."*
- *"O Departamento de Infraestruturas tem como função a realização de todas as actividades relacionadas com a construção de infraestruturas e equipamentos fixos do Sistema de Metro e consequentes obras de inserção e compatibilização urbana. No caso de infraestruturas e equipamentos fixos do Sistema de Metro, compete ainda ao Departamento organizar e promover as actividades da respectiva manutenção, tanto preventiva como correctiva."*
- *"O Departamento de Sistemas Técnicos tem como objecto a organização e coordenação de todos os processos de aquisição de sistemas de rede, de sistemas de sinalização e de segurança e de sistema de informação de apoio à exploração da rede. O Departamento de Sistemas Técnicos assegura ainda as actividades de manutenção,*



tanto preventiva como correctiva, de todos os sistemas técnicos integrados na rede do Metro."

Nos termos previstos no contrato de subconcessão de operação e manutenção em execução em 2014, foi constituído o "Órgão Misto", com representantes da Metro do Porto e do subconcessionário, e que tem como objetivo garantir a sustentabilidade, continuidade e transparências nas decisões de conceção, integração, manutenção e operação de sistemas, tecnologias e processos.

No âmbito da sua atividade, foi desenvolvida uma análise de risco de desenvolvimento do negócio, nomeadamente nas seguintes três áreas de risco: (i) Produção; (ii) Segurança da Operação; (iii) Validações / Receita. Estas áreas de risco foram avaliadas tendo por base três fatores: (i) recursos humanos; (ii) instalações fixas; (iii) material circulante.

Esse contrato prevê o seguinte:

29. ANÁLISE DE RISCOS

- 29.1. A Análise de Riscos será empregue para ajudar na avaliação de riscos potenciais e para documentar a sua solução.
- 29.2. No mínimo, serão realizadas e apresentadas à **Metro do Porto**, de acordo com as seguintes análises pormenorizadas:
 - A. Análise Preliminar de Riscos (APR)
 - B. Análise de Riscos dos Subsistemas (ARSS)
 - C. Análise de Riscos do Sistema (ARS) e
 - D. Análise de Riscos Operacionais e de Suporte (ARO&S)
- 29.3. Deve ser apresentada, para aprovação da **Metro do Porto**, uma proposta para a realização destas análises a qual deverá estar de acordo com normas e recomendações da **UITP** e **UIC** relativas a esta matéria.
- 29.4. Todos os riscos identificados serão avaliados em termos de gravidade ou consequências e da probabilidade da ocorrência.

30. RESOLUÇÕES DE RISCOS

- 30.1. Serão utilizadas estimativas de avaliação de riscos como base no processo de tomada de decisões para determinar quais os riscos particulares do sistema ou do subsistema que serão eliminados, mitigados, ou aceites.
- 30.2. Os riscos particulares serão documentados, discutidos e resolvidos como parte das revisões de projecto do subsistema a eles associadas.
- 30.3. Os riscos serão resolvidos através de um processo de concepção/projecto que dê ênfase à eliminação do risco. Estratégias de resolução ou contramedidas a serem empregues, registadas em ordem de preferência decrescente, serão as seguintes:
 - a) Projectar para eliminar riscos;
 - b) Projectar para controlar acidentes;
 - c) Utilizar dispositivos de segurança;
 - d) Utilizar dispositivos de aviso;
 - e) Implementar procedimentos especiais;
 - f) Aceitar o risco.
- 30.4. Este processo incluirá documentação total das actividades de resolução dos riscos através da utilização de um Sistema de Localização de Riscos. Este Sistema registará todos os riscos identificados, e localizará/registará a sua resolução através da utilização de uma ou mais das contra-medidas supracitadas. A eficácia das contra-medidas será verificada para assegurar que não sejam introduzidos novos riscos. Além disso, sempre que forem feitas alterações substanciais no sistema, serão efectuadas análises para identificar e resolver quaisquer novos riscos.

Além disso prevê também os seguintes Planos e Relatórios:

- Comunicação de ocorrências via SMS
- Comunicação de ocorrências com impacto relevante nos clientes
- Síntese diária
- Jornal Diário
- Síntese semanal
- RGQS – Relatório de Garantia da Qualidade do Serviço
- RGCC – Relatório de garantia de cumprimento do contrato
- Relatório de acidentes e incidentes
- Relatório de disponibilidade de sistemas (MC + IF)
- Relatório de manutenção preventiva (MC + IF)
- Relatório de Operação (mensal + semestral)

No contrato de subconcessão assinado em 23 de Abril de 2015 estão previstos os seguintes Planos e Relatórios:

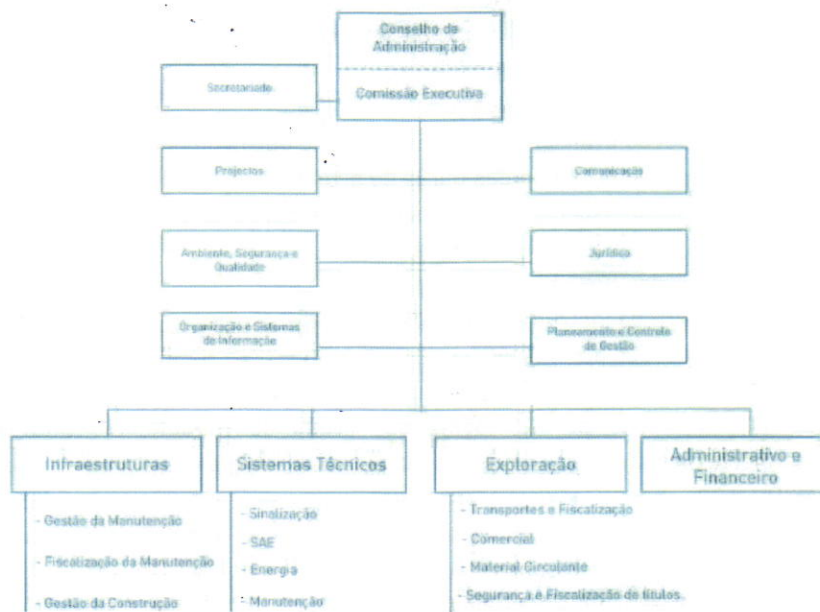
- RGQS - Relatório de Garantia da Qualidade do Serviço
- RGCC - Relatório de Garantia de Cumprimento do Contrato
- Relatório Trimestral de Atividades de Operação
- Relatório sobre Casos de Força Maior, indicando obrigações contratuais cujo cumprimento poderá ser afetado
- Plano de recuperação e de serviços mínimos após Casos de Força Maior, indicando obrigações contratuais cujo cumprimento poderá ser afetado
- Relatório Mensal de Operação
- Relatório Semestral de Operação
- Produção Quilométrica Mensal (Km*Veículos)
- Plano de Operação
- Plano de distribuição e afetação de Agentes de Estação e Informação (AEI's)
- Relatório com indicadores do estado da sinalética na rede de estações e parques da Metro do Porto e Plano de Atuação
- Relatórios Mensais Resumo de Manutenção e Disponibilidade
- Relatórios Trimestrais de Atividades de Manutenção
- Relatório circunstanciado e fundamentado sobre necessidade/conveniência de trabalhos não incluídos na Subconcessão
- Relatório referente a Anomalia grave com implicações na Segurança da exploração ferroviária ou domínio público ferroviário
- Planos de Manutenção
- Relatório "Zero" ou Inicial
- Relatório de manutenção preditiva
- Planeamento, em forma de cronograma, dos trabalhos de manutenção a executar no mês seguinte
- Relatório de manutenção realizada
- Relatório final com identificação e valorização de eventuais anomalias por corrigir
- Registo de inspeção semanal

- Relatório de inspeção de muros e taludes
 - Relatório de inspeção de vedações
 - Inspeção vídeo (sistema de drenagem)
 - Relatório verificação geométrica da via
 - Relatório de desgaste ondulatório
 - Relatório de desgaste carril (perfilometria)
 - Relatório de Auscultação Ultrasónica do carril
 - Relatório de inspeção visual dos túneis
 - Relatório de inspeção visual das obras de arte e obras de contenção
 - Relatório de inspeção principal dos túneis
 - Relatório de inspeção de rotina dos túneis
 - Relatório de inspeção principal das obras de arte e obras de contenção
 - Relatório de inspeção de rotina das obras de arte e obras de contenção
 - Relatório de inspeção especial das obras de arte e obras de contenção
 - Relatório específico (eventos) Ponte Luiz I
 - Levantamento 3D dos túneis
 - Relatório de leitura da instrumentação de túneis e estações
 - Relatório de inspeções periódicas
 - Relatório de inspeção trimestral às áreas públicas e órgãos de drenagem
 - Inventário quantitativo por tipologias das áreas de manutenção (material vegetal, inertes e sistema de rega) nas diferentes tipologias do espaço verde do SMLAMP
 - Plano de trabalhos dos trabalhos a executar no ano seguinte referentes à manutenção das áreas e terrenos
 - Relatório de anomalias do sistema de rega
 - Relatório de teste de estabilidade de árvores
 - Relatório com procedimentos de controlo, bem como de verificação das diversas ações/ trabalhos a realizar durante a prestação de serviços na Manutenção de Áreas e Terrenos da Metro do Porto
 - Relatório de Manutenção e Disponibilidade
 - Relatório de manutenção preventiva
 - Relatório Trimestral de Atividades de Operação e Manutenção
 - Relatório Sobre Vandalismo
 - Relatório de Acidentes e Incidentes
 - Quadro resumo diário da vigilância
 - Plano mensal de afetação de vigilantes e esquema de rondas e vigilância
 - Inventário atualizado de bens afetos à Subconcessão
 - Inventário de todos os equipamentos utilizados para exploração publicitária
 - Comunicação de ocorrências via SMS
 - Comunicação de ocorrências com impacto relevante nos clientes via telefónica
 - Comunicação de Vandalismo que implique necessidade de Manutenção
 - Comunicação anomalia grave com implicações na Segurança da exploração ferroviária ou domínio público ferroviário (plataforma e via)
- entre outros.

3. A Empresa dispõe de uma Estratégia Empresarial Integrada. O serviço de transporte de passageiros é subconcessionado através de concursos públicos internacionais, pelo que as principais medidas adoptadas nesta matéria são as que constam dos Caderno de

Encargos desses concursos e dos contratos subsequentes, resumidas no ponto anterior. A Empresa dispõe de uma política de risco e de um plano global de gestão de riscos consubstanciado nas medidas, planos e relatórios já anteriormente referidos.

4. Como referido em 2., a gestão de riscos está implementada na Empresa de uma forma transversal, sendo o organograma da Sociedade o seguinte:



5. As áreas funcionais com competências no controlo de riscos estão assinaladas no ponto 2.

6. Os principais riscos a que a sociedade está sujeita são os seguintes:

- Económicos:** redução da procura dos serviços de transporte público prestados pela Empresa em virtude do processo de ajustamento económico-financeiro do país, por via dos aumentos tarifários, da redução das comparticipações sociais no tarifário, da redução da qualidade de serviço seja por redução da oferta seja por degradação do desempenho da infraestrutura, equipamentos ou material circulante; greves; redução de receita por via da fraude.
- Financeiros:** variação das taxas de juros, insuficiente aporte de fundos não reembolsáveis e/ou dificuldade de refinanciamento da dívida da Empresa.
- Operacionais:** acidentes relacionados com a circulação de veículos ou com a infraestrutura e equipamentos utilizados, degradação ou imparidade funcional de infraestrutura, equipamentos ou material circulante utilizado, terrorismo, interrupção do fornecimentos de energia elétrica, greves, riscos de integridade dos sistemas de informação/documentais utilizados, colapso do subconcessionário de operação e manutenção.

d. Tecnológicos: obsolescência de equipamentos e/ou sistemas, emergência de tecnologias alternativas de transporte de pessoas.

e. Jurídicos: alterações legislativas, litigância no âmbito do contrato de subconcessão.

7. A Empresa segue um processo de identificação, avaliação, acompanhamento, controle, gestão e mitigação de riscos adaptado à sua realidade concreta, de subconcessão das atividades de operação e manutenção do sistema de metro, prevendo o respetivo contrato o já referido no ponto 2.

Nos termos previstos no contrato de subconcessão de operação e manutenção em execução em 2014 foi constituído o "Órgão Misto", com representantes da Metro do Porto e do subconcessionário, e que tem como objetivo garantir a sustentabilidade, continuidade e transparências nas decisões de conceção, integração, manutenção e operação de sistemas, tecnologias e processos.

No âmbito da sua atividade, foi desenvolvida uma análise de risco de desenvolvimento do negócio, nomeadamente nas seguintes três áreas de risco: (i) Produção; (ii) Segurança da Operação; (iii) Validações / Receita. Estas áreas de risco foram avaliadas tendo por base três fatores: (i) recursos humanos; (ii) instalações fixas; (iii) material circulante.

Esse contrato institui um extenso e detalhado sistema de reporte e fiscalização, nomeadamente em matéria de identificação, avaliação, acompanhamento, controle, gestão e mitigação de riscos.

Esse contrato obriga o subconcessionário à contratação de um extenso programa de apólices de seguro, contratando ainda a própria Empresa apólices adicionais para riscos complementares ou não abrangidos pelas apólices do subconcessionário.

Em resultado do processo de identificação, avaliação, acompanhamento, controle, gestão e mitigação de riscos adaptado à sua realidade concreta:

- A Empresa cumpre o disposto na legislação quanto a condições de segurança da exploração do transporte ferroviário coletivo regular de passageiros.
- A Empresa cumpre o disposto na legislação quanto a fiscalização da utilização de títulos de transporte pelos clientes.
- A Empresa cumpre o disposto na legislação quanto a proteção da segurança e saúde dos trabalhadores.

Adicionalmente, merece referência que:

- A Empresa dispõe de um Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança.
- A Empresa dispõe de um Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas.
- A Empresa dispõe de um Código de Ética.

- A Empresa dispõe de um procedimento de avaliação de fornecedores.

8. A Empresa dispõe devidamente segregadas as funções de elaboração de contas e relato financeiro das funções de controlo de gestão. Paralelamente a Empresa reporta mensalmente ao ROC e ao Conselho Fiscal as demonstrações financeiras e os relatórios de informação de gestão. Conforme disposto na legislação em vigor, a Empresa reporta mensal e exaustivamente às tutelas sectorial, financeira e outros organismos informação financeira (nomeadamente a constantes da tabela seguinte) e da atividade operacional da Empresa.

ENTIDADE	TEMA	INFORMAÇÃO	PERIODICIDADE
DGO	EPR - SIGO	Mapa de Fundos Disponíveis - MP	MENSAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Previsão Receita Própria, Previsão despesa - MP	MENSAL
DGO	SFA - SIGO	Contas de Execução Orçamental e Alterações Orçamentais - MP	MENSAL
DGO	SFA-SIGO	Mapa dos Pagamentos em Atraso - MP	MENSAL
SG-MOPTC	MAIL	Mapas 7.1 - Despesa e 7.2 - Receita, do SIGO - MP Mapas Alterações orçamentais — Despesa e Receita, do SIGO	MENSAL
INE	IVNES	Informação sobre Volume de Negócios	MENSAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Empréstimos e outras operações ativas concedidas - MP	MENSAL
SG-MEE	RESCISÕES	Apuramento mensal de informação sobre Rescisões, Requalificação e Aposentações - MP	MENSAL
DGTF	SIRIEF	Informação Financeira - DFC / DFC Previsional ajustada	MENSAL
DGO	SFA - SIGO	Despesas com Pessoal - MP	MENSAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Deslocações em território nacional e estrangeiro - MP	MENSAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Unidade de Tesouraria - MP	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	Informação Estável - Carregamento de Documentos	TRIMESTRAL
DGO	SCEP	Encargos Plurianuais - Execução financeira - MP	TRIMESTRAL
Site MP	Dívidas a Fornecedores	Publicação no site da empresa das dívidas a fornecedores	TRIMESTRAL
BdP	COPE	Operações com o exterior	MENSAL
MEE	EBITDAR - MAIL	EBITDAR	MENSAL
INE	ITTM - MP	Inquérito Trimestral ao Transporte por Metropolitano	TRIMESTRAL
DGO	SFA - MAIL	Relatório de Execução Orçamental (IG+RCF)	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	Informação Financeira - PMP, Dívidas Vencidas e PROC	MENSAL
DGO	EPR - SERVIÇOS ONLINE	Balancete Analítico - MP e MPC	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	Informação Financeira - (FPC, SNC, UTE)	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	UTE - BANCA COMERCIAL	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	Responsabilidades Contingentes	TRIMESTRAL
DGTF	SIRIEF	Informação Financeira - Execução (Endividamento, DACP, Indicadores RH e Actividade, EFP, Passivo Remunerado, Benefícios)	ANUAL
DGO	EPR - SERVIÇOS ONLINE	Estimativa BAL e DR - MP	ANUAL

TC	Património Financeiro Público	Património Financeiro Público	ANUAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Plano de Liquidação de Pagamentos em Atraso	ANUAL
DGO	EPR - SERVIÇOS ONLINE	DF Previsionais Anuais e Orçamento - MP	ANUAL
DGTF	SIRIEF	Informação Financeira - Previsões (FPC, SNC, Endividamento, DACP, Gastos Operacionais)	ANUAL
DGO	SFA - SERVIÇOS ONLINE	Conta de Gerência - MP	ANUAL
DGO	TSICE - SERVIÇOS ONLINE	Transferências, Subsídios e Indemnizações	ANUAL

A Empresa está sujeita a inspeções e fiscalizações externas nomeadamente da Inspeção Geral de Finanças e do Tribunal de Contas, bem como no caso deste Tribunal ao regime de fiscalização prévia.

As demonstrações financeiras e os Relatórios de Gestão são comunicados à Comissão de Mercado de Valores Mobiliários e divulgados no respetivo site.

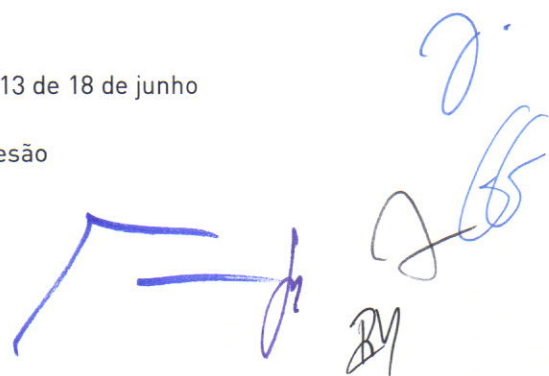
As contas anuais, os Relatórios de Gestão, os relatórios de acompanhamento do Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, o Plano de Atividade e Orçamento e a informação mensal de gestão de natureza operacional são publicados no site da Empresa.

C. Regulamentos e Códigos

São aplicáveis à Metro do Porto os seguintes regulamentos internos e externos a que a Empresa está legalmente obrigada e que decorrem da sua atividade (http://metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16680).

- Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de julho – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de julho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas);
- Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais;
- Lei n.º 28/2006, de 4 de julho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros);
- Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 2005/81/CE da Comissão, de 28 de novembro, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados membros e as empresas públicas);
- Decreto-Lei n.º 8/2012 de 18 de janeiro (Estatuto do Gestor Público);

- Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho (Segurança Ferroviária);
- Regulamento 1370/2007 de 23 de outubro de 2007, do Parlamento Europeu e do Conselho cuja aplicação respeita a contratos de serviço público que assumam a forma de contratos de concessão de serviços, especialmente no setor de transportes;
- Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro de 2007 (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 14 de fevereiro (Programa Pagar a Tempo e Horas), alterado pelo Despacho 9870/2009 do Ministério das Finanças e da Administração Pública, de 6 de abril;
- Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro (Bases da Concessão e Estatutos da MP);
- Decreto-Lei nº 18/2008 que aprovou o Código da Contratação Pública e respetiva legislação regulamentar;
- Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho (Medidas adicionais de consolidação orçamental - PEC);
- Decreto-Lei n.º 65 -A/2011, de 17 de maio (Programa Pagar a Tempo e Horas – reporte de dívidas vencidas);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro (Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015);
- Lei n.º 64 -A/2011, de 30 de dezembro (Grande Opções do Plano para 2012-2015);
- Lei n.º 64 -C/2011, de 30 de dezembro (estratégia e procedimentos a adotar no âmbito da lei de enquadramento orçamental 2012-2015);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 9 de fevereiro (critérios de vencimento dos gestores públicos);
- Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro, relativo à Lei dos Compromissos
- Decreto-Lei. nº 127/2012, de 21 de junho, relativo aos pagamentos em atraso
- Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 agosto, que prevê a atribuição ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. de um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros
- Resolução do Conselho de Ministros nº 40/2013 de 18 de junho
- Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão



- Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro (Novo Regime do SEE);
- Leis de Orçamento de Estado/Leis de Enquadramento Orçamental/Leis de Execução Orçamental.
- Lei nº 75/2014, de 12 de setembro - redução remuneratória

Nos Relatórios e Contas da sociedade estão disponíveis informações mais detalhadas sobre este tema.

A Empresa possui um código de ética, aprovado a 26 de março de 2009 não tendo sofrido alterações desde essa data.

Encontra-se disponível na Intranet da Empresa (meio primordial para divulgação junto dos colaboradores), bem como, no site institucional da Metro do Porto (para as restantes partes interessadas) através do link: http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_PaginalId=16610.

O Código de Ética em vigor estabelece um conjunto de valores, princípios orientadores do relacionamento com as partes interessadas e ainda normas de conduta individuais que, de um modo geral, permitem garantir um tratamento equitativo junto de todas as partes interessadas

A empresa ainda não tem implementado o plano para a igualdade prescrito pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2012, de 23 de fevereiro. Quanto ao cargo de provedor do cliente, foi a Empresa informada da deliberação tomada pela Autoridade Metropolitana de Transportes, que chamou a si a sua criação.

Foi aprovado pelo Conselho de Administração a 13 de janeiro de 2010 o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão da Metro do Porto, S.A. onde se identificam os riscos de corrupção e infrações conexas e respetivas medidas de prevenção e mecanismos de controlo interno e externo. Este Relatório está disponível no site da Empresa. Não foi elaborado Relatório Identificativo das Ocorrências ou Risco de Ocorrências.

D. Deveres especiais de informação

A informação prevista nos artigos 44.º e 45º do Decreto-Lei n.º 133/2013 é disponibilizada no sítio de internet da empresa bem como nas plataformas da Direção Geral de Tesouro e Finanças.

Os empréstimos contraídos pela Nortrem para aquisição dos veículos beneficiam de fiança da Metro do Porto, tendo sido prestada garantia pessoal do Estado à fiança assumida pela Metro do Porto. No caso da Metro do Porto Consultoria, as necessidades financeiras desta entidade são asseguradas por verbas cedidas pela Metro do Porto.

Relativamente aos objetivos fixados, essa informação consta do ponto 6.3.1 do Relatório e Contas e do Ponto F, deste capítulo. Os Planos de Atividade e Orçamento são publicados no site da Empresa, bem como informação de desempenho trimestral e os Relatórios dos Órgãos de Fiscalização.

E. Sítio de Internet

Toda a informação relevante sobre o governo da sociedade, elementos de prestação de contas, modelo de financiamento e apoios recebidos do Estado, bem como do desempenho mensal da sociedade em termos operacionais e obrigações de serviço público, é apresentada na página de internet em www.metrodoporto.pt, nomeadamente:

- a) Sede e demais elementos mencionados no artigo 171.º do CSC
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16640
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=17246
- b) Estatutos e regulamentos de funcionamento dos órgãos e/ou comissões
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16680
- c) Titulares dos órgãos sociais e outros órgãos estatutários e respetivos elementos curriculares, bem como as respetivas remunerações e outros benefícios;
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16670
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=17246
- d) Documentos de prestação de contas anuais e, caso aplicável, semestrais;
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=17246
- e) Obrigações de serviço público a que a empresa está sujeita e os termos contratuais da prestação de serviço público;
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16710
- f) Modelo de financiamento subjacente e os apoios financeiros recebidos do Estado nos últimos três exercícios.
http://www.metrodoporto.pt/PageGen.aspx?WMCM_Paginald=16710

F. Prestação de Serviço Público ou de Interesse Geral (se aplicável)

Contrato de Serviço Público

Por iniciativa da Metro do Porto, e na sequência de uma apresentação informal em julho de 2002, foi submetida em setembro de 2002 uma primeira proposta formal de contrato programa, para cumprimento do disposto nas Bases de Concessão do projeto, de acordo com a sua formulação aprovada pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro. Esta proposta veio a ser reformulada ainda em 2002.

Em cumprimento da recomendação constante do relatório de Auditoria Técnico-Financeira à Metro do Porto elaborado pela Inspeção-Geral de Finanças de 14 de Junho de 2004, segundo a qual caberia à Metro do Porto “apresentar em 2005 ao Governo e à Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, uma proposta sobre as obrigações de serviço público e respetivo financiamento”, a Metro do Porto remeteu em dezembro de 2005 nova proposta de contrato programa.

As novas Bases de Concessão do projeto, aprovadas pelo Decreto- Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, introduzindo alterações à figura do contrato programa e ao prazo da sua celebração, reforçaram a sua necessidade, estando previsto no n.º 1 da Base XV que “O Estado prestará à concessionária compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objeto de contratos-programa ou contratos de serviço público”.

Foi assim assinado em 8 de Agosto de 2014 um Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Empresa, que perduraria até 31 de Dezembro de 2024 e entraria em vigor no primeiro dia útil seguinte à data em que o Estado comunicasse por escrito à Metro do Porto a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas ou à confirmação escrita, clara e inequívoca, emitida pelo Tribunal de Contas, declarando não ser necessária a obtenção do visto.

Esse contrato define as obrigações de prestação de serviço pela Metro do Porto, as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento. Não são regulados no seu âmbito as responsabilidades relativas à Dívida Histórica da MP, as responsabilidades relativas ao investimento na construção de infraestruturas civis e sistemas técnicos, as responsabilidades relativas às componentes da Grande Manutenção referentes às infraestruturas civis e aos sistemas técnicos, nem finalmente o serviço de transporte prestado pela Empresa relativo ao Funicular de Guindais.

Em 10 de Dezembro de 2014 foi assinado um aditamento a esse Contrato de Serviço Público, através do qual a data de entrada em vigor passou a ser 1 de Janeiro de 2015. Este aditamento introduz uma disposição segundo a qual, verificando-se uma alteração substancial dos pressupostos do contrato, se procederá a uma revisão da estipulada inexistência de compensações financeiras.

Segundo informação da tutela, o Tribunal de Contas comunicou em 26 de Dezembro de 2014 que este contrato não se encontra sujeito a fiscalização prévia.

Objetivos de Gestão

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados. Esses objetivos e metas eram os seguintes para 2014:

OBJECTIVOS	2014		
	Peso (%)	Objectivo	Real
Volume de negócios (M €)	10%	41,5	41,1
Gastos Operacionais (M €)	10%	55,4	54,2
EBITDAR	5%	2,7	4,0
Gastos Operacionais por Passageiro Km (€)	5%	0,20	0,19
Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais (%)	5%	75,0%	75,8%
Emissões evitadas líquidas (TonCO2Eq)	5%	43.759	48.635
Indice de satisfação (%)	5%	82,0%	83,3%
Taxa de Ocupação (%)	5%	17,2%	17,6%
PMP (dias)	5%	60	65,0
Grau de cumprimento do Plano de Investimentos	5%	100,0%	84,3%
Assinatura contrato O&M	15%	100%	0%
Reestruturação	10%	30%	10%
Fusão MP/STCP	15%	40%	10%

Constata-se apenas não terem sido alcançados os seguintes objetivos correntes:

- Volume de negócios, com um incumprimento marginal de 1,1% do valor objetivo;
- Prazo médio de pagamentos, que (apesar da redução de 20,9% melhor evidenciada no ponto 6.3.3 do Relatório e Contas) se mantém acima do valor objetivo de 60 dias;
- Grau de cumprimento do plano de investimentos, 15,7% abaixo do valor objetivo.

No que respeita à reestruturação/fusão a mesma só será realizável a 100% quando estiver definida pela Tutela quais as funções e responsabilidades a imputar à empresa/entidade resultante da referida reestruturação/fusão.

Tendo em vista a melhoria contínua, para além de existir um acompanhamento de grande proximidade no que respeita ao serviço prestado pelo subconcessionário, o mesmo elabora relatórios com diversos indicadores que são devidamente analisados

podendo gerar aplicação de penalidades no caso de incumprimento dos requisitos estipulados para a qualidade do serviço, bem como, medidas preventivas/corretivas de forma a melhorar o serviço prestado. Não descurando a opinião dos utilizadores, é realizado semestralmente um inquérito de satisfação por entidade externa. Em 2014, a DECO também promoveu um inquérito de satisfação de âmbito nacional aos utilizadores dos transportes públicos que indicou o Metro do Porto como o operador com maior índice de satisfação dos utilizadores.

Handwritten signature and initials in blue ink. The signature is a stylized 'J.' with a dot. Below it is a large 'G' with a horizontal line through it. To the left of the 'G' is a large 'B' with a horizontal line through it. Below the 'B' is a signature that looks like 'Bh'. To the right of the 'Bh' is a signature that looks like 'A'.

VI. Remunerações

A. Competência para a Determinação

A competência para a fixação das remunerações dos órgãos sociais cabe à Assembleia Geral nos termos do disposto no artigo 399º do Código das Sociedades Comerciais.

Remuneração dos membros dos órgãos sociais	Assembleia Geral
Remuneração dos membros da Comissão executiva	Assembleia Geral
Remuneração dos dirigentes	Conselho de Administração

De forma a serem evitados conflitos de interesses, e tal como previsto nos “Princípios de Bom Governo do Sector Empresarial do Estado”, os membros dos Órgãos Sociais abstêm-se de intervir nas decisões que envolvam os seus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por si realizadas. Anualmente, e sempre que se justificar, os membros dos Órgãos Sociais declaram ao Órgão de Administração e ao Órgão de Fiscalização, bem como ao Tribunal Constitucional, quaisquer participações patrimoniais importantes que detenham na Empresa, bem como relações relevantes que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse.

Tal como previsto nas instruções emanadas da DGTF, é apresentado em anexo a este relatório declaração dos membros dos órgãos sociais declarativa desta situação.

B. Comissão de Fixação de Remunerações

Na Sociedade já existiu uma Comissão de Fixação de Remunerações que terminou funções em 2012. Hoje as remunerações são fixadas por despacho conjunto das tutelas financeira e setorial que as propõem à aprovação da Assembleia Geral.

C. Estrutura das Remunerações

As remunerações dos membros dos órgãos sociais das empresas públicas devem ser fixadas em função da complexidade, exigência e responsabilidade inerentes às respetivas funções e atendendo às práticas normais no respetivo setor de atividade, tendo em conta igualmente os princípios e orientações estabelecidas pelos acionistas e a situação do mercado.

No contexto da vigência do Programa e Assistência Económica e Financeira a Portugal (PAEF), foram, pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, objeto da Declaração de Retificação n.º 2/2012, de 25 de janeiro, introduzidas alterações ao Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, que aprovou o Estatuto do Gestor Público, bem como foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, publicada no DR 1.ª série, de 14 de fevereiro, a qual procede à definição de categorias e critérios objetivos para a fixação do vencimento mensal dos gestores públicos, tendo por referência o limite do vencimento mensal do Primeiro-Ministro.

A definição da política de remuneração consistente com uma eficiente gestão dos riscos, de modo coerente com a natureza da atividade e estratégia de negócio da empresa, promovendo o seu crescimento sustentado terá sido adotada no despacho de 13 de julho de 2012 do Ministério das Finanças e da Economia e Emprego que propôs a fixação da remuneração para todos os órgãos sociais da sociedade que veio a ser aprovada na Assembleia Geral de 13 de julho de 2012.

Neste contexto, verifica-se uma efetiva moderação salarial, ajustada às especificidades da empresa e à situação de dificuldade económica e financeira nacional e assegurada a total transparência no que se refere à definição das políticas remuneratórias e à sua aplicação efetiva.

Assim, neste âmbito, no ano de 2014, continuou a ser cumprido o preceituado no artigo 2.º da Lei n.º 28/2009, de 19 de junho, e sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho, e nos artigos 33.º, 35.º, 39.º e 41.º da Lei nº 83-C/2013 de 31 de dezembro de 2013, tendo sido adotada uma política assente na contenção acrescida de custos no que toca à remuneração dos titulares do Conselho de Administração, designadamente, não havendo lugar, durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, à atribuição de prémios de gestão.

De acordo com o Despacho dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego, de 13 de julho de 2012, não há lugar à atribuição de prémios de gestão.

Nos termos do Art.º 37º da Lei 66-B/2012, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2014.

Na alínea F do capítulo V acima é apresentada informação sobre a proposta apresentada à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados.

Não existem regimes complementares de pensões ou de reforma antecipada.

D. Divulgação das Remunerações

Conforme instruções constantes do Ofício n.º 1211, de 27 de fevereiro de 2015 da Direção-Geral de Tesouro e Finanças, são detalhadas no Relatório e Contas de 2014 da Metro do Porto as remunerações auferidas pelos membros dos Órgãos Sociais da Empresa. Mais concretamente, esta informação é apresentada na Nota 33 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados, bem como no capítulo I deste Relatório. É de notar que a todas as remunerações aí referidas são aplicadas as reduções legalmente previstas.

Relativamente a montantes pagos, por outras sociedades em relação de domínio ou de grupo ou que se encontrem sujeitas a um domínio comum; participação nos lucros e prémios e indemnizações a ex-administradores executivos relativamente à cessação de funções no exercício, não existiram.

VII. Transações com partes Relacionadas e Outras

Nas Notas às Demonstrações Financeiras presente no Relatório e Contas do exercício consta informação relativa ao teor e valor das transações efetuadas com acionistas e partes relacionadas, bem como com empresas associadas, que reproduzimos abaixo:

Acionistas e partes relacionadas:

Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com acionistas e partes relacionadas:

	2014	2013
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	2.795.314	2.034.223
STCP	54.053	51.900
	2.849.366	2.086.123
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1.733.063	1.815.215
STCP	320.072	221.353
CP - Comboios de Portugal	757	18.016
	2.053.892	2.054.584
Juros pagos		
Estado (DGTF)	39.227.802	31.623.914
Financiamentos obtidos		
Estado (DGTF)	274.511.515	611.444.232
	313.739.317	643.068.146

Associadas/Subsidiária:

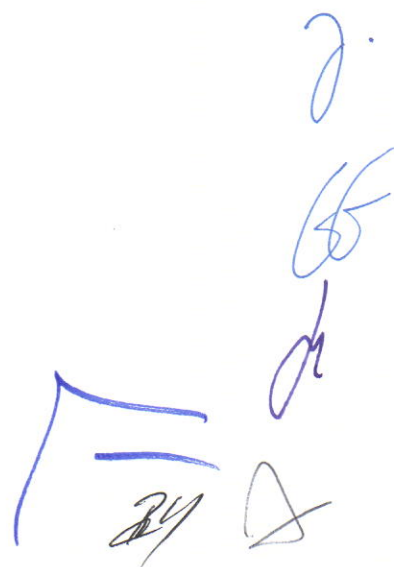
Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com entidades associadas:

	2014	2013
Prestação de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	36.888.326	36.090.575
Transpublicidade, S.A.	210.271	175.694
	37.098.597	36.266.270
Aquisição de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	1.385.555	1.741.933
	1.385.555	1.741.933

Conforme referido no ponto V.C, foi aprovado pelo Conselho de Administração o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão, o qual prevê mecanismos de controlo e implementação de procedimentos para garantir a tomada de decisões observando critérios objetivos, transparentes e imparciais, garantindo o seu alinhamento com o Código de Ética, nomeadamente a centralização de toda e qualquer decisão na Comissão Executiva (até 500 mil euros) e no Conselho de Administração.

No que respeita a transações com partes não relacionadas, a Metro do Porto seguiu os procedimentos legalmente estabelecidos em matéria de aquisição de bens e serviços.

Apenas os serviços prestados pela Prometro, S.A. no âmbito do contrato de subconcessão para operação do Sistema de Metro Ligeiro ultrapassam, em 2014, o montante de 5% dos fornecimento e serviços externos, conforme explicito na Nota 30 do Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados que consta do Relatório e Contas 2014 da Sociedade.

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized 'J' at the top, followed by '65', 'ch', and '24' at the bottom, with a large 'A' to the right.

VIII. Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios económicos, social e ambiental

Anualmente é efetuada pela Administração a revisão do Sistema Integrado Qualidade, Ambiente e Segurança, sendo avaliados os graus de cumprimento dos objetivos e metas definidos para cada um dos processos em que se divide a atividade da Metro do Porto. Com base no grau de cumprimento dos indicadores utilizados para avaliar os objetivos e metas são definidas as medidas a implementar no sentido de melhorar, se necessário, o desempenho dos diferentes processos.

O Orçamento para 2014 da Metro do Porto, S.A. aprovado em Conselho de Administração desta sociedade tinha implícitos os seguintes objetivos de exploração comercial.

Real 2014	Meta 2014	
17,6	17,2	TAXA DE OCUPAÇÃO (%)
288,1	274,2	PASSAGEIROS KM (M)
90,8	93,2	TAXA DE COBERTURA (%)

A taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais custos diretos de operação, tem apresentado uma tendência de melhoria, ascendendo no final de 2014 a 90,8%.

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Metro	2012	2013	2014	14/13
Vendas e Prestações de Serviço	37.370	38.879	39.685	2,1%
Custo Vendas e Prest. Serviço	43.217	43.580	43.685	0,2%
Margem Bruta	-5.847	-4.701	-4.000	-14,9%
<i>Taxa de Cobertura</i>	<i>86,5%</i>	<i>89,2%</i>	<i>90,8%</i>	<i>1,6 pp</i>

Se alargarmos o âmbito de análise e monitorizarmos a taxa de cobertura global da Metro do Porto, que incorpora na análise uma série de custos de estrutura e correntes (incluindo prestações de serviços associadas à atividade de construção mas excluindo serviços prestados no âmbito de operações financeiras), a tendência de melhoria mantém-se ascendendo esta taxa a 74,3% no final de 2014 (*gap* de receitas de 14,2 milhões de euros).

(valores em milhares de euros)

	2012	2013	2014	14/13
GASTOS				
ViaPorto/Normetro	39.921	41.058	41.168	0,3%
Funicular	704	698	770	10,3%
Comissões TIP	1.713	1.742	1.775	1,9%
Vigilância e Segurança	1.378	1.195	1.344	12,5%
Conservação e Reparação	3.573	2.462	3.205	30,2%
Pessoal (sem rescisões)	4.250	4.888	4.367	-10,7%
Outras despesas Correntes	3.248	2.163	2.635	21,9%
Subtotal	54.787	54.206	55.264	1,95%
RENDIMENTOS				
Sistema de Metro Ligeiro	38.259	39.551	39.043	-1,3%
Funicular dos Guindais	431	538	603	12,2%
Acerto Tarifário Social (2013)	-1.532	-1.586	0	-100,0%
Acerto Tarifário Social (2014)	266	476	441	-7,2%
Proveitos suplementares	700	756	791	4,6%
Coimas	362	438	201	-54,2%
Subtotal	38.487	40.174	41.079	2,25%
Taxa de Cobertura Global	70,2%	74,1%	74,3%	0,2 pp
GAP	-16.300	-14.032	-14.185	1,1%

Esta análise encontra-se desenvolvida nos pontos 7.4 e 7.5 do Relatório de Gestão de 2014.

A Metro do Porto possui, desde o final do ano de 2013, um Sistema de Gestão Integrado certificado em Qualidade Ambiente e Segurança. Sendo assumido pela Metro do Porto, S.A. através das bases de concessão o compromisso de conceber e explorar, através de subconcessão, o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, adequado às expectativas e necessidades de mobilidade e acessibilidade da região, a certificação do sistema de gestão integrado constitui-se como uma das ferramentas para que essa missão seja executada respeitando os mais elevados padrões de qualidade, ambiente e segurança.

De forma a garantir a eficiência social e ambiental, salvaguardando as normas de qualidade, foram definidas as seguintes linhas de orientação:

- identificar e responder as reais necessidades, atuais e futuras, de mobilidade da Área Metropolitana do Porto;
- assegurar o cumprimento dos requisitos legais e demais normas aplicáveis aos produtos, serviços e atividades desenvolvidas pela organização em matéria de Ambiente e de Segurança e Saúde no trabalho;
- assegurar o cumprimento dos requisitos do sistema integrado, de acordo com os referenciais normativos NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001 e NP4397/OSHAS1800;
- assegurar a melhoria continua do desempenho do sistema integrado e dos processos, através da otimização de recursos e tecnologias e de um planeamento eficaz;
- manter um serviço eficiente, de forma regular e contínuo, de acordo com os horários pré-estabelecidos e anunciados junto do público;

- assegurar a melhoria continua do desempenho ambiental, através da identificação e controlo dos aspetos ambientais associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso da prevenção da poluição no âmbito do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto;
- assegurar a melhoria continua das condições de segurança e saúde no trabalho, através da identificação e controlo dos riscos associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso de prevenção das lesões e afeções da saúde.

A empresa ainda não tem implementado o plano para a igualdade prescrito pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2012, de 23 de fevereiro.

No ano de 2014, o número de colaboradores que usufruíram de formação diminuiu para 33. Verificou-se no entanto, um aumento significativo no número de horas de formação.

Rapidez, acessibilidade, frequência e facilidade de deslocação são novamente os pontos mais fortes apontados pelos clientes do Metro do Porto, de acordo com os dois Estudos de Satisfação realizados em 2014 por empresa independente e especializada e que abrangeram um total de 1.674 passageiros inquiridos distribuídos por dois períodos: de 17 a 23 de março e entre 6 e 12 de novembro de 2014.

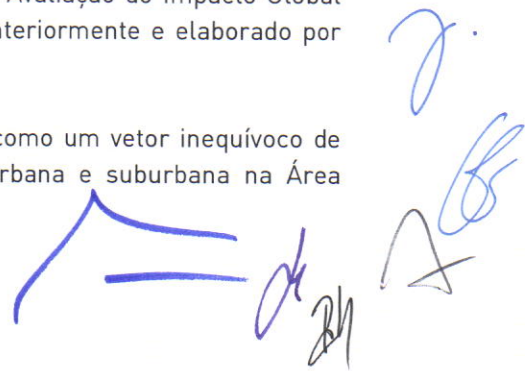
Mantém-se níveis de satisfação global elevados (83,3% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2014), representando uma subida de cerca de 0,7 pp face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2013.

Os resultados obtidos confirmam a excelência dos serviços prestados pelo Metro do Porto, com elevados níveis de Confiança (81,1%), Lealdade (94%) e de Imagem Social (94%), destacando-se os mais de 97% de inquiridos que referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

De destacar também os níveis de concordância dos passageiros quanto à perceção que detêm dos benefícios do Metro para a sociedade (98,3%) e para o ambiente (97,1%), considerando a maioria que no futuro mais pessoas irão viajar no Metro do Porto.

Os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto, em termos monetários e considerando apenas os resultantes da redução da emissão de CO₂e para a atmosfera, os ganhos de tempo dos clientes do Metro e a redução da pressão sobre o estacionamento, alcançam 165,6 milhões de euros. Para a valorização de cada tonelada de CO₂e evitada utilizou-se um valor de 6,7 euros (em 2014); ao nível dos benefícios sociais, o ganho de tempo foi valorizado em 15 centimos por minuto (deslocações em serviço ou para o local de trabalho) e em 3 centimos por minuto (outros motivos); a valorização das horas de estacionamento foi de 50 centimos por hora. A metodologia e as valorizações unitárias utilizadas decorrem do estudo "Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto", já referido anteriormente e elaborado por entidades independentes.

Durante o ano 2014, a Metro do Porto S.A, manteve-se como um vetor inequívoco de sustentabilidade e dinamizador da qualidade de vida urbana e suburbana na Área



Metropolitana do Porto através da promoção das melhores práticas ambientais do sector, na gestão eficiente dos recursos e no fomento da intermodalidade e da mobilidade sustentável na Região.

A rede de Metro Ligeiro associa velocidade e operacionalidade a uma forte componente de renovação urbana e paisagística, que qualifica e valoriza os concelhos desta região ao permitir repensar o urbanismo das cidades envolvidas.

O serviço de transporte assegurado pela Metro do Porto contribui significativamente para a redução do congestionamento do tráfego automóvel, do ruído e das emissões poluentes em toda a zona metropolitana do Porto. Esta contribuição vai de encontro ao compromisso assumido por Portugal face aos objetivos de Quioto e da política ambiental comunitária.

É também fundamental o envolvimento da Empresa na salvaguarda e defesa do património edificado, da Arqueologia e no cumprimento escrupuloso das normas ambientais. Esta opção de salvaguarda e promoção do nosso Património contribui, ainda, para reforçar a imagem da Metro do Porto, S.A. e elevar os níveis de adesão da população ao projeto, condição necessária ao êxito do mesmo.

Em termos de exploração, e no âmbito do Contrato de Subconcessão que a Metro do Porto estabeleceu com a Prometro (ViaPorto), foi dada continuidade às ações de acompanhamento do desempenho ambiental da Subconcessionária através dos mecanismos de fiscalização e gestão contratual. Deste modo, a Metro do Porto S.A através da metodologia que adota para minimizar os seus impactes ambientais, nomeadamente no que diz respeito à aplicação de requisitos de ambiente a todos os fornecimentos/prestações de serviços (e que permitem dar cumprimento a todos os requisitos contratuais e legais estabelecidos quer na construção, operação ou manutenção), conseguiu que fossem cumpridos os objetivos e metas ambientais estabelecidos pela empresa para o ano de 2014, na sua generalidade.

A competitividade da Empresa tem sido obtida através da subconcessão em moldes concorrenciais, da operação e manutenção do sistema de metro, tendo-se obtido taxas invulgarmente elevadas de cobertura dos custos operacionais e de estrutura por receitas comerciais.

No Relatório de Sustentabilidade é apresentada informação mais detalhada sobre o desempenho social e ambiental da Metro do Porto.

Handwritten signature and initials in blue ink, located in the bottom right corner of the page. The signature appears to be 'J. G.' with a large 'A' and other scribbles below it.

IX. Avaliação do Governo Societário

Relativamente a recomendações recebidas no âmbito do governo societário, essa questão vem tratada no ponto 6.3.4 do Relatório e Contas 2014.

O modelo de governância, Comissão Executiva e Conselho de Administração com administradores executivos e não executivos, tem-se revelado adequado, tendo a Empresa beneficiado da empenhada intervenção de uns e de outros.

PORTO, 8 DE MAIO DE 2015

O Conselho de Administração

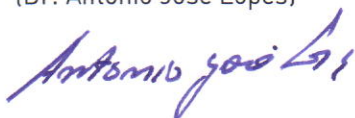
Presidente do Conselho de Administração:

(Dr. João Velez Carvalho)



Vogais:

(Dr. António José Lopes)



(Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto)



(Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima)



(Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves)



(Eng. António Domingos Silva Tiago)



DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, João Velez Carvalho, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by the name 'carvalho' in lowercase.

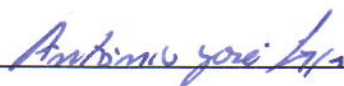
João Velez Carvalho

DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, António José Lopes, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015



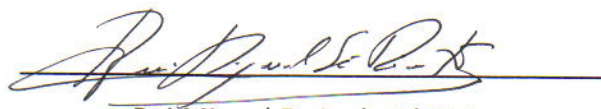
António José Lopes

DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Rui Miguel Faria de Sá Pinto, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015



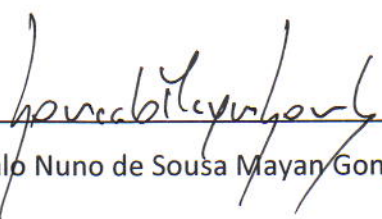
Rui Miguel Faria de Sá Pinto

DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015



Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Joana Fernanda Ferreira de Lima, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015



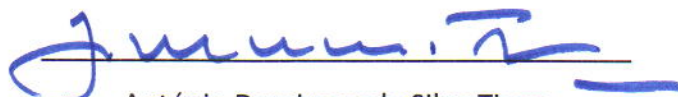
Joana Fernanda Ferreira de Lima

DECLARAÇÃO DE PARTICIPAÇÕES PATRIMONIAIS

(artigo 52º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, António Domingos da Silva Tiago, declaro que não detenho quaisquer participações patrimoniais na Metro do Porto, S.A., assim como quaisquer relações que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse, conforme determina o artigo 52.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro.

Porto, 08 de maio de 2015



António Domingos da Silva Tiago

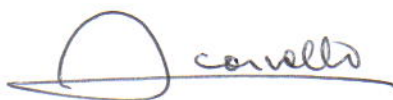


DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, João Velez Carvalho, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'J' followed by the name 'carvalho' in a cursive script.

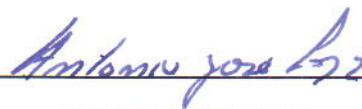
João Velez Carvalho

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, António José Lopes, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015



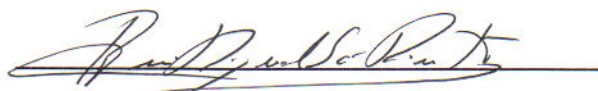
António José Lopes

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Rui Miguel Faria de Sá Pinto, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rui Miguel Faria de Sá Pinto', is written over a horizontal line.

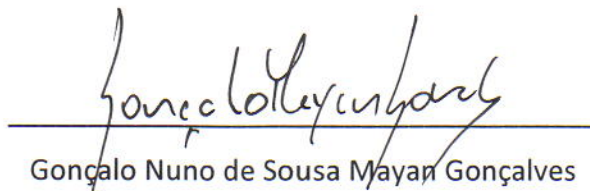
Rui Miguel Faria de Sá Pinto

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015



Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, Joana Fernanda Ferreira de Lima, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015



Joana Fernanda Ferreira de Lima

DECLARAÇÃO DE INDEPENDÊNCIA

(artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro)

Eu, António Domingos da Silva Tiago, declaro que não intervenho nas decisões que envolvam os meus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por mim realizadas, conforme determina o artigo 51.º do Decreto - Lei n.º 133/2013, de 03 de outubro, ou em outra legislação aplicável.

Porto, 08 de maio de 2015



António Domingos da Silva Tiago

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2014



01

QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS

6

Apresentação da Metro do Porto	7
Estratégia de Sustentabilidade	11
Envolvimento	11
Destaques 2014	16

02

AMBIENTE

18

03

PERSPETIVA ECONÓMICA

24

04

RESPONSABILIDADE SOCIAL

28

05

ANEXOS

38

ANEXOS	38
Índice GRI G3	38
Indicadores UITP Framework	42
Questionário de Opinião	43



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Em complemento à Mensagem que deixei no Relatório e Contas, cumpre-me aqui sucintamente caracterizar a atividade da Metro do Porto no exercício de 2014 no enquadramento da sua Visão de promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto, da sua Missão de planear, conceber, construir, equipar e explorar um sistema de metro ligeiro na estrita observância dos Valores da sustentabilidade, orientação para o cliente, rigor, transparência e espírito de equipa.

No contexto macroeconómico do ajustamento que o País atravessa, a Metro do Porto apresentou custos operacionais de 43,7M€, em linha com o resultado de 2013, mas não descurou a sua Sustentabilidade, teve o maior número anual de passageiros de sempre, cerca de 57 milhões, mais 1,8% do que no ano anterior, aumentou as suas receitas em 2,1%, para 39,7M€, o que conduziu ao aumento da taxa de cobertura global dos custos operacionais pelas receitas de 89,2% para 90,8%, ou seja um aumento de 1,6 pontos percentuais.

A Metro do Porto, enquanto concessionária de um Serviço Público, tem da sua Sustentabilidade uma visão mais abrangente, balanceando os aspetos económico financeiros com as preocupações de natureza ambiental, social e cultural.

Em termos ambientais, destaca-se a redução de 3,2% na emissão indireta de emissões de CO₂, a par do processo de recertificação em Qualidade e Ambiente.

Quanto aos benefícios sociais, estes materializam-se com o cada vez maior número de passageiros e através da manutenção de elevadas taxas de satisfação dos utilizadores do sistema. Um estudo nacional levado a cabo em 2014 pela DECO – Associação da Defesa do Consumidor apresenta o Metro do Porto como o transporte público melhor considerado pelos portugueses, com uma valorização de 84 pontos (em 100).

Em 2014, a Metro do Porto implementou o serviço MOVE PORTO – Metro e Autocarros 24 Horas, uma operação noturna das linhas Azul e Amarela nas noites de fim-de-semana e vésperas de feriado, em articulação com a Rede Madrugada STCP e nos meses de Julho a Novembro. Um projeto de responsabilidade social, que foi utilizado por dezenas de milhares de clientes, essencialmente jovens, visando a promoção de um comportamento responsável, a redução da utilização do automóvel e a melhoria dos indicadores de sinistralidade viária na Área Metropolitana.

No exercício, tiveram lugar cerca de 350 eventos de natureza cultural e artística na rede da MP, em parceria com as principais instituições da cidade e da região e abrindo os espaços públicos do sistema à arte, à solidariedade e ao lazer.

João Velez Carvalho

01

QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS

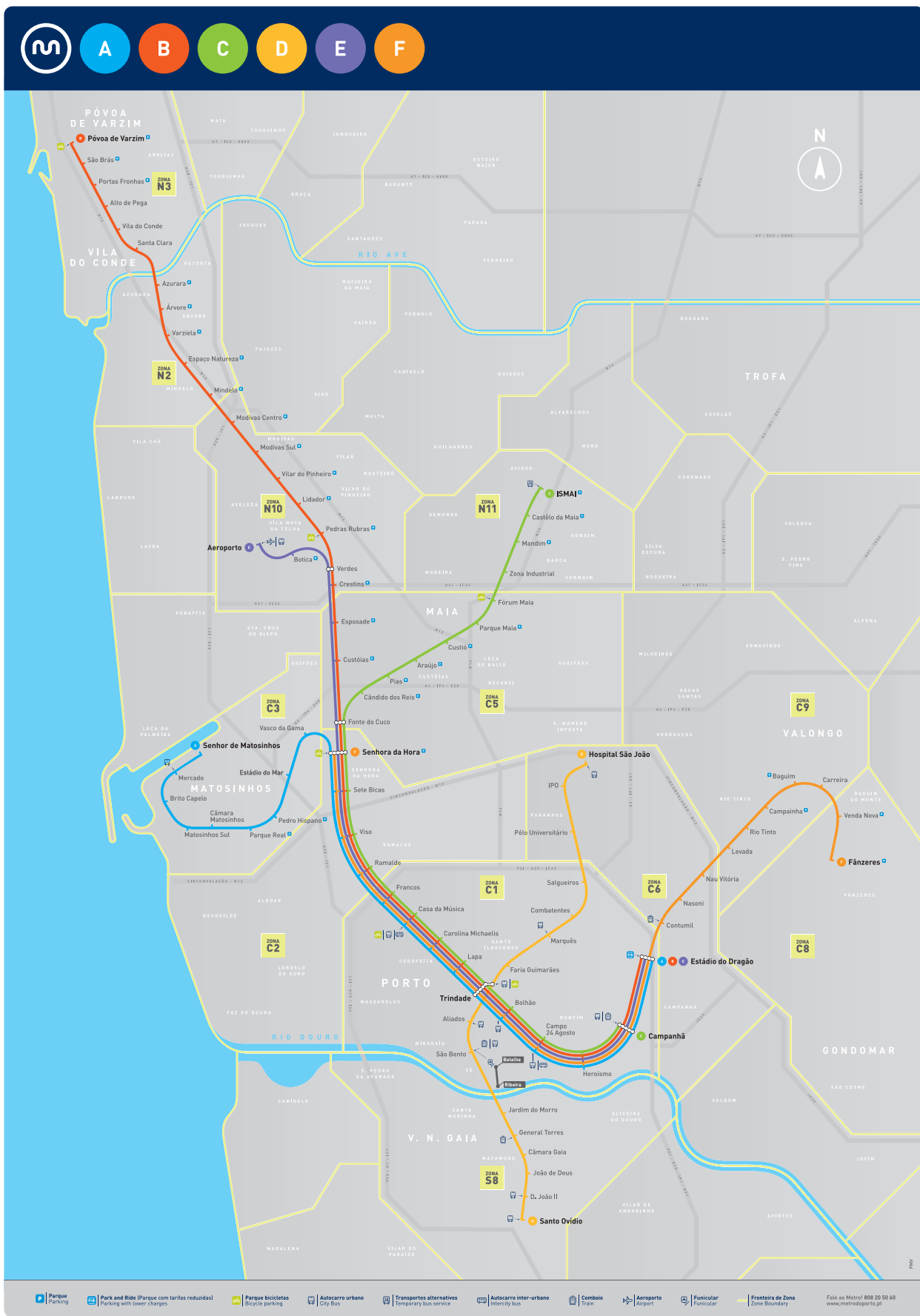
APRESENTAÇÃO DA METRO DO PORTO

A Metro do Porto é uma empresa de transporte público de passageiros em sistema de metro ligeiro. É concessionária desse sistema na Área Metropolitana do Porto (AMP) por um período de 50 anos. As Bases da Concessão, assim como os seus estatutos, vêm reguladas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, Anexo III, art. 1.º e art. 3.º, com as alterações do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro e encontram-se disponíveis para consulta no site da Empresa.

2014

67	KM DE REDE
81	ESTAÇÕES
6	LINHAS
7	MUNICÍPIOS
57	MILHÕES DE PASSAGEIROS
288	MILHÕES DE PASSAGEIROS KM
102	VEÍCULOS EM SERVIÇO
7	MILHÕES DE KM PERCORRIDOS
18%	TAXA DE OCUPAÇÃO
79,5	ÍNDICE DE SATISFAÇÃO PONDERADO DOS CLIENTES
83,3	MÉDIA ANUAL DE SATISFAÇÃO GLOBAL
79	COLABORADORES





MISSÃO

Planear, conceber, construir, equipar e explorar um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em regime de concessão atribuída pelo Estado.

VISÃO

Promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto.

VALORES

Sustentabilidade, Orientação para o Cliente, Rigor, Transparência e Espírito de Equipa.



Política Qualidade, Ambiente e Segurança

A Metro do Porto, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, tendo por objeto a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado, de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto de acordo com as bases de concessão (Decreto - Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, Anexo III, art.º 1.º e art.º 3.º e alterado pelo Decreto - Lei n.º 192/2008, de 01 de outubro).

Assim, é assumido pela Metro do Porto, S.A. o compromisso de conceber e explorar, através de subconcessão, o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, adequado às expectativas e necessidades de mobilidade e acessibilidade da região, respeitando os mais elevados padrões de qualidade, ambiente e segurança.

Para a prossecução desta política definem-se como linhas de orientação:

- A constante preocupação em identificar e responder às reais necessidades, atuais e futuras, de mobilidade da Área Metropolitana do Porto.
- O cumprimento dos requisitos legais e demais normas aplicáveis aos produtos, serviços e atividades desenvolvidas pela organização em matéria de Ambiente e de Segurança e Saúde no trabalho.
- O cumprimento dos requisitos do sistema integrado, de acordo com os referenciais normativos NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001 e NP4397/OSHAS1800.
- Melhorar continuamente o desempenho do sistema integrado e dos processos, através da otimização de recursos e tecnologias e de um planeamento eficaz.
- Manter um serviço eficiente, de forma regular e contínuo, de acordo com os horários pré-estabelecidos e anunciados junto do público.
- Melhorar continuamente o desempenho ambiental, através da identificação e controlo dos aspetos ambientais associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso da prevenção da poluição no âmbito do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.
- Melhorar continuamente as condições de segurança e saúde no trabalho, através da identificação e controlo dos riscos associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso de prevenção das lesões e afeções da saúde.

O Presidente

Porto, 11 de junho de 2013

ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

O Plano Estratégico dos Transportes, PET, identifica um conjunto de medidas para o horizonte 2011 - 2015 que, no que respeita à Metro do Porto, se consubstanciam, numa primeira fase, na reestruturação da Empresa e, numa segunda fase, no aprofundamento da abertura à iniciativa privada da atividade de operação e exploração do serviço de transporte público, devendo o stock de dívida ficar a cargo do Estado.

No âmbito da reestruturação da Empresa, foi criado um programa de saídas voluntárias de colaboradores disponível para adesão a partir de maio de 2014, de acordo com os limites definidos no Decreto-Lei n.º 143/2010, de 31 de Dezembro.

Quanto ao aprofundamento da abertura à iniciativa privada, a Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. lançaram, em 8 de agosto de 2014, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. Os Conselhos de Administração de cada uma das Sociedades aprovaram o relatório final de avaliação de propostas, o qual propõe a adjudicação ao Agrupamento Ferrocarril Metropolitana de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A., tendo sido simultaneamente deliberado sujeitar a decisão de adjudicação à aprovação das tutelas.

Ainda na esfera dos documentos orientadores da atuação da Empresa para os próximos anos, é de destacar a assinatura do Contrato de Serviço Público a 8 de agosto de 2014 que vigorará até 31 de dezembro de 2024. Em 10 de dezembro de 2014 foi assinado um aditamento a esse Contrato, através do qual a data de entrada em vigor passou a ser 1 de Janeiro de 2015. Nesse documento encontram-se definidas as obrigações de prestação de serviço pela Metro do Porto, as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento. Não são reguladas, no seu âmbito, as responsabilidades relativas à dívida histórica da Empresa, as responsabilidades relativas ao investimento na construção de infraestruturas civis e sistemas técnicos, as responsabilidades relativas às componentes da grande manutenção referentes às infraestruturas civis e aos sistemas técnicos, nem finalmente o serviço de transporte prestado pela Empresa relativo ao Funicular de Guindais.

ESTRATÉGIA EMPRESARIAL INTEGRADA DA METRO DO PORTO

A Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, para o período 2007-2027 define um conjunto de objetivos com vista à criação de benefícios económicos, sociais e ambientais na Área Metropolitana do Porto.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Constituir-se, posicionar-se e desenvolver-se como um ator e um fator inequívocos de dinamização económica e social da AMP.

- Contribuir para a modificação dos padrões de uso, ocupação e transformação das áreas urbanas e suburbanas da região, tendo em vista a competitividade territorial, a sustentabilidade ambiental e a coesão social.
- Reforçar a sua intervenção e influência enquanto elemento estruturante do reordenamento do sistema de transportes da AMP, articulando-se de forma estreita e concertada com os restantes operadores de transporte público.
- Privilegiar a dimensão metropolitana em oposição à dimensão porventura excessivamente municipal, tendo em particular atenção as concentrações de habitação, emprego e serviços.
- Promover a consolidação e a contenção dos tecidos urbanos.
- Privilegiar ganhos de tempo, em todas as circunstâncias, através da promoção da linearidade dos traçados e da prioridade à velocidade de circulação.
- Almejar a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.

ENVOLVIMENTO

RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS

A Metro do Porto desenvolveu, desde o início das suas funções, uma vasta rede de contactos com parceiros, que, de uma forma mais direta ou indireta, lidam regularmente com a Empresa e têm face à mesma, interesses, motivações ou expectativas.

No ano de 2006, após detalhada análise, determinou-se o grupo de stakeholders da Metro do Porto, que até hoje se mantém atual. Através da definição explícita ou implícita nas Bases de Concessão e tendo em conta os critérios de, dependência, estratégia, responsabilidade e proximidade, chegou-se a um grupo de dez partes interessadas, que teve como fator de seleção o nível de influência que estas entidades têm na atividade da Empresa.

Mas não basta apenas identificar. A Metro do Porto trabalha todos os dias no sentido de dar resposta àquilo que são as necessidades ou pressupostos dos seus stakeholders. Apesar de não existirem políticas formais para lidar com estas situações, a Empresa tem uma preocupação constante em manter uma relação de proximidade e abertura com todas as partes interessadas.

A este nível, destacam-se os inquéritos anuais de satisfação do cliente; a interatividade proporcionada pelo Facebook, Twitter, Website e a linha Olá Metro e os contatos diretos com todos os organismos que de algum modo partilham interesses na área de influência do nosso projeto.

FORMA DE RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS
CLIENTES • Inquéritos de satisfação e perfil de cliente. • Análise de reclamações e sugestões (através de uma ferramenta própria para o efeito). • Interatividade: Facebook, Twitter, website www.metrodoporto.pt, linha OláMetro. • Suportes de comunicação diversificados: flyers, newsletter Vaivém, SMS Metro, Metro TV, rádio, comunicados de imprensa, apresentações públicas, etc. • Vantagens, concursos, operações especiais.
FORNECEDORES • Promoção da transparência e da concorrência, privilegiando a plataforma vortal. • Acompanhamento activo das empreitadas e fornecimentos.
COLABORADORES • Promoção de estágios. • Resposta a solicitações diversas.
ACCIONISTAS • Assembleias-Gerais ordinárias e extraordinárias. • Contrato de Serviço Público. • Facilidade de acesso à informação. • Resposta a solicitações diversas.
PARCEIROS ESTRATÉGICOS • Troca de informação e partilha de <i>know-how</i>. • Apoio em estudos e projetos. • Cooperação na implementação e promoção da intermodalidade. • Cooperação ao nível da prevenção e segurança.
COMUNIDADE • Sessões de esclarecimento e diversa informação atualizada a respeito de obras. • Divulgação de indicadores de desempenho operacionais e financeiros. • Promoção e apoio de iniciativas e eventos de cariz cultural e educativo. • Informação acerca do cumprimento dos Princípios de Bom Governo no site www.metrodoporto.pt e no site www.dgtf.pt.
COMUNICAÇÃO SOCIAL • Press Releases frequentes. • Resposta a pedidos de informação.
TUTELA • Reporte regular de informação. • Resposta a solicitações. • Reporte pontual sempre que ocorre um evento relevante. • Atualização periódica das bases de dados do SIRIEF, SCEP, SOR, SIGO, SIPIDDAC, SIOE, DGAEP, INE, Banco de Portugal. • Acompanhamento cordial e eficiente de auditorias..
AUTARQUIAS LOCAIS • Contato permanente e com espírito colaborativo. • Cooperação no âmbito do ordenamento urbano.
FINANCIADORES • Contato permanente. • Resposta a pedidos de informação. • Acompanhamento cordial e eficiente de auditorias.

COMPROMISSOS COM INICIATIVAS EXTERNAS

ADESÃO A CARTAS E PRINCÍPIOS
 Carta para o Desenvolvimento Sustentável da UITP
 Compromisso voluntário e mensurável em que a entidade signatária se obriga a adotar princípios sociais, económicos e ambientais do desenvolvimento sustentável como objetivo estratégico organizacional.

PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES E ORGANISMOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

UITP
 Membro
 Associação que se auto-define como defensora mundial para o transporte público e mobilidade sustentável, bem como, promotora de inovações no setor dos transportes públicos.

ALAMYS
 Membro da Assembleia-Geral e Membro Principal
 Associação com objetivos de intercâmbio tecnológico e de experiências entre os seus membros com o fim de contribuir para o aumento da produtividade, otimização dos recursos e modernização de infra-estruturas e métodos de gestão.

AGÊNCIA DE ENERGIA DO PORTO
 Membro da Assembleia-Geral e Associada
 Associação que tem como fim contribuir para a utilização racional da energia, a eficiência energética, a gestão ambiental na interface com a energia, o melhor aprovei-

tamento dos recursos energéticos e o alargamento das boas práticas no planeamento, na gestão, na construção e na mobilidade sustentável.

CASA DA MÚSICA
 Membro Fundador
 Instituição dedicada à divulgação da música no Porto.

SERRALVES
 Membro Fundador
 Instituição cultural de âmbito europeu ao serviço da comunidade nacional, que tem como missão sensibilizar o público para a arte contemporânea e o ambiente, através do Museu de Arte Contemporânea como centro pluridisciplinar, do Parque como património natural e do Auditório como centro de reflexão e debate.

PORTO DIGITAL
 Vogal do Conselho de Administração e Promotor
 O projeto Porto Digital tem como princípio orientador base contribuir para a evolução de uma sociedade de informação e do conhecimento , e tentar que essa sociedade possa estar ao alcance de todos.

INEGI
 Membro da Assembleia Geral e Associado
 O INEGI é uma instituição de interface entre a Universidade e a Indústria vocacionada para a realização de atividade de Inovação e Transferência de Tecnologia orientada para o tecido industrial. Assume-se como um agente ativo no desenvolvimento do tecido Industrial Português e na transformação do modelo competitivo da industria nacional.



COST EUROPEAN COOPERATION IN SCIENCE AND TECHNOLOGY

COST ACTION TU1103 - GE - OPERATION AND SAFETY OF LRT IN INTERACTION WITH PUBLIC SPACE

A iniciativa TU1103 – ‘Operation and Safety of LRT in interaction with public space’ - integrada no quadro de ações do COST (grupo intergovernamental para a cooperação europeia em ciência e tecnologia) visa utilizar a partilha de experiências com vista à melhoria da segurança nos sistemas de Metro Ligeiro e à redução do impacto e dos possíveis conflitos com os outros utilizadores do espaço público. O Metro do Porto é um dos membros do grupo de trabalho constituído por mais 14 países (Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Hungria, Inglaterra, Irlanda, Israel, Itália, Países Baixos, Polónia, República Checa e Suíça) que, através da partilha de experiências, opções e resultados, elencarão as boas práticas de circulação, design, integração urbana com vista a uma convivência pacífica entre o Sistema de Metro Ligeiro e a cidade onde este se insere.

CT-177-COMISSÃO TÉCNICA PARA A ACESSIBILIDADE E O DESIGN UNIVERSAL

A CT 177 - Acessibilidades e Design Inclusivo -, coordenada pelo ONS-ABIMOTA, é um órgão técnico que visa a elaboração de normas portuguesas e a emissão de pareceres normativos, no domínio das Acessibilidades e do Design Inclusivo e no qual participam, em regime de voluntariado, entidades interessadas na matéria em causa. No âmbito da sua atividade foram criados Grupos de Trabalho, inserindo-se, o Metro do Porto no Grupo dos Transportes. Este Grupo, após elaboração de uma Norma de Acessibilidade para os Transportes, cujo objetivo será servir de base à certificação de empresas/entidades nesta área, está, nesta fase, a tratar dos procedimentos para a sua publicação pelo IPQ – Instituto Português da Qualidade.

CT-148-COMISSÃO TÉCNICA PARA OS TRANSPORTES, LOGÍSTICA E SERVIÇOS

A CT 148 é uma comissão técnica que desde 2007 se dedica à elaboração de normas portuguesas e à emissão de pareceres normativos, no domínio dos Transportes, Logística e Serviços. Na CT 148 participam, em regime de voluntariado, entidades interessadas nas matérias em causa, constituindo, tanto quanto possível, uma representação equilibrada dos interesses socioeconómicos abrangidos e traduzindo um consenso nacional nesses sentidos. A Metro do Porto, S.A. é membro desta Comissão desde a sua constituição (2007). No âmbito do trabalho promovido por esta Comissão técnica foram produzidas as seguintes normas:

- NP 4475:2008 - Transporte público de passageiros, Rede de Metro, características e fornecimento de serviço;
- NP 4493:2010 – Transporte público de passageiros, Linha de autocarros urbanos, características e fornecimento de serviço;
- NP 4503:2011 – Transporte público de passageiros. Linha de elétricos urbanos. Características e fornecimento do serviço.
- NP 4509:2012- Transporte público de passageiros, Fiscalização de títulos de transporte, características e fornecimento de serviço;

- NP4514:2014- Transporte público de passageiros. Linha de autocarros interurbanos. Características e fornecimento do serviço

CT 143 – “APLICAÇÕES FERROVIÁRIAS”

A CT 143 é a Comissão Técnica que se dedica ao desenvolvimento de atividades de normalização no sector ferroviário, devidamente coordenada pela APNCF, na qualidade de Organismo de Normalização Sectorial reconhecido pelo Instituto Português da Qualidade. A APNCF acompanha e participa ativamente nas atividades de normalização dos Comités Técnicos CEN/TC 256 “Railway applications” do Comité Europeu de Normalização (CEN) e do ISO/TC 269 “Railway applications” da Organização Internacional de Normalização (ISO).

A Metro do Porto, S. A é membro desta Comissão desde Maio de 2006.

CT 9 – APLICAÇÕES ELÉTRICAS E ELETRÓNICAS NO DOMÍNIO FERROVIÁRIO”

A CT 9 é a Comissão Técnica que se dedica ao desenvolvimento de atividades de normalização no sector ferroviário - Aplicações elétricas e eletrónicas no domínio ferroviário, devidamente coordenada pela APNCF, na qualidade de Organismo de Normalização Sectorial reconhecido pelo Instituto Português da Qualidade. A APNCF acompanha e participa ativamente nas atividades de normalização dos Comités Técnicos CEN/TC 256 “Railway applications” do Comité Europeu de Normalização (CEN) e do ISO/TC 269 “Railway applications” da Organização Internacional de Normalização (ISO).

A Metro do Porto é membro desta Comissão desde Maio de 2006.

PROTOCOLOS METRO MONDEGO

Assistência Técnica

Protocolo estabelecido com o Metro do Mondego.

O objeto deste protocolo é prestar assistência técnica gratuita em domínios como: estudos prévios e projetos, sistemas de sinalização, planeamento da oferta de transportes, exploração comercial, investigação e desenvolvimento, entre outros.

PORTO LAZER

1ª Avenida

Protocolo estabelecido com a Porto Vivo SRU e a Porto Lazer.

O objetivo desta parceria é implementar um programa integrado de promoção e valorização do comércio, turismo e cultura.

UNIVERSIDADE DO MINHO

Energia de Frenagem Regenerativa

Protocolo estabelecido com a Efacec e Universidade do Minho.

O objeto do protocolo é o estudo e construção de um piloto para recuperar e armazenar a energia libertada pelos veículos quando em travagem, e mais tarde devolver essa mesma energia à rede de tração para ser consumida por veículos em aceleração ou andamento. Concluído o estudo, irá instalar-se o piloto numa Sub-estação da rede do Metro.

UNIVERSIDADE DO PORTO

Colaboração Técnico-Científica

Protocolos estabelecidos com a Universidade do Porto. Um dos protocolos prevê a cooperação científica e técnica; apoio logístico e recursos humanos; documentação,

informação e divulgação científica e cultural e formação e especialização. O outro protocolo regulamenta a produção de conteúdos áudio-visuais para a Metro TV.

NAVMETRO

Protocolo estabelecido com a ACAPO (Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal).

O objetivo do Protocolo é garantir a colaboração específica entre as partes para operacionalização do sistema Navmentro e para a assessoria em questões gerais de acessibilidade referentes ao Metro do Porto.

FIBRA ÓTICA

Cedência de Infra-Estruturas para Instalação de Equipamentos de Fibra Ótica

Protocolos estabelecidos com diversas entidades.

O objetivo dos Protocolos é a disponibilização do acesso e utilização das infra-estruturas da Metro do Porto para instalação de cabos de fibra ótica.

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Utilização de Infra-Estruturas do Metro do Porto para a Instalação de Equipamentos de Comunicações de Emergência, Segurança e Protecção Civil

Protocolo estabelecido com a Direcção-Geral de Infra-Estruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Externa.

O objeto deste protocolo é a disponibilização, temporária e gratuita, do acesso e utilização das infra-estruturas da Metro do Porto de modo a permitir a implementação do Projeto SIRIESP (Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal).

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

Sistema de Alerta de Rapto de Menores

Protocolo estabelecido com o Ministério da Justiça

O sistema de alerta de rapto de menores assenta numa parceria voluntária entre autoridades judiciais e policiais, de um lado e, as empresas de transporte entre outros organismos e entidades, do outro. As empresas de transporte comprometem-se a divulgar a mensagem de alerta através dos painéis informativos ou de outros meios de divulgação que disponham nas estações e terminais.

Procedimentos em Matéria de Óbitos em Circulações Ferroviárias e Análogas

Protocolo estabelecido com a Procuradoria-Geral Distrital do Porto

O objetivo deste protocolo é agilizar os procedimentos em situações de óbito, de forma a garantir valores como a dignidade e o respeito devido aos que são mais próximos da vítima.

EFACEC

Desenvolvimento de Sistema de Sinalização Vocacionado para Metros

Protocolo estabelecido com a Efacec

O objeto do protocolo é a disponibilização temporária da infraestrutura na Linha do Aeroporto, bem como , o acompanhamento, sob o ponto de vista da engenharia de sinalização, do ensaio do piloto de um sistema de sinalização de raiz portuguesa.



DESTAQUES 2014

PROCURA EM 2014 PROJETO MOVE: METRO TODA A NOITE

No ano de 2014 assistiu-se a uma subida de 1,80% do número total de validações em relação a 2013. Estes são resultados francamente positivos, registando-se um acréscimo de 1 milhão de validações face ao ano anterior. A Linha Amarela, entre as estações Hospital de São João e Santo Ovídio, teve uma subida de 1,99%. A Linha Laranja, que opera entre a Senhora da Hora e Fânzeres, teve uma subida de 1,71% face ao ano anterior. A Linha Violeta, que liga o Estádio do Dragão ao Aeroporto, registou cerca de 606 mil validações, o que representa uma subida anual de 10,26%. No tronco comum, entre as estações da Senhora da Hora e Estádio do Dragão, assiste-se a uma subida de 2,64% quando comparado com os registos de 2013. Em relação à Linha Azul, que opera entre o Estádio do Dragão e o Senhor de Matosinhos, apresenta uma descida de 2,59%. A Linha Verde, entre Campanhã e o ISMAI, apresentou, também, uma queda de 2,72%, sendo que, de todas as linhas do Metro, foi a mais significativa. Também a Linha Vermelha, compreendida entre as estações Estádio do Dragão e Póvoa de Varzim, teve menos 1,94% de validações face a 2013.

Ainda em 2014 o Metro do Porto lançou um serviço totalmente inovador em Portugal, disponibilizando operação noturna interrupta nas noites de fim de semana. Este projeto experimental decorreu entre julho e novembro e nas linhas Amarela (D) e Azul (A), aqui entre as estações Estádio do Dragão e Senhora da Hora, com frequências de passagem de 20 minutos em ambos os sentidos.

O MOVE PORTO, uma iniciativa de responsabilidade

MOVE PORTO: METRO 24 HORAS

Linhas Azul e Amarela sempre a funcionar nas noites de fins de semana de julho a novembro.

Mais de 75 mil novos clientes na rede do Metro.

Diminuição da pressão automóvel no centro histórico da cidade e diminuição da sinistralidade.

social sustentada dirigida a toda a população da Área Metropolitana do Porto, mas sobretudo aos mais jovens, veio corresponder à concentração da animação noturna da cidade na “baixa” do Porto, com enorme afluência de pessoas durante as noites de fim de semana e originando crescentes dificuldades de acesso e de estacionamento.

Para ultrapassar estas questões e melhorar as condições de mobilidade noturna no centro do Porto, a Metro do Porto, em parceria com a STCP e com Câmara Municipal do Porto, criou o serviço “MOVE PORTO - METRO E AUTOCARROS 24 HORAS”. Para além de garantir as linhas Amarela e Azul do Metro em modo contínuo, este serviço estabeleceu uma maior articulação entre

o Metro e a rede de madrugada da STCP e proporcionando um acesso mais rápido e direto à Baixa do Porto. Em simultâneo, a função social do MOVE PORTO veio trazer maior segurança aos jovens que procuram animação noturna e maior tranquilidade às suas famílias, diminuindo os constrangimentos à circulação e a sinistralidade rodoviária. A segurança foi mesmo uma das prioridades, através do reforço do número de vigilantes presentes nas estações e nos veículos, que contaram com o apoio de elementos da PSP recrutados pelo Metro. Nas estações com maior afluência estiveram também em serviço equipas de apoio e de informação aos clientes.

A nível ambiental, o serviço do METRO 24 HORAS veio reduzir a poluição atmosférica e sonora, o que contribui para a melhoria da qualidade de vida no espaço público. O fomento da atividade comercial e dos sectores do turismo e do lazer foram, também, uma mais-valia deste serviço. Com este projeto, o Porto juntou-se assim a cidades com serviço noturno de metro, como Nova Iorque, Barcelona, Viena ou Berlim. Para além da Câmara do Porto e da STCP, o serviço “MOVE PORTO” contou ainda com o apoio da RFM, Jornal de Notícias e da EULEN.

O MOVE PORTO representou um acréscimo de validações na rede na ordem das 75 mil ao longo dos três meses em que decorreu. A forte procura registada no período horário prolongado veio igualmente contribuir para assegurar a sustentabilidade operacional do projeto.

MOVE PORTO AGRADA AOS CLIENTES	
Receberam informação	77,1%
Utilizam este serviço	30,0%
MOVE PORTO é relevante	96,9%

Em novembro e no âmbito do Estudo de Satisfação do Cliente do Metro do Porto, realizado pela empresa DOMP e cuja amostra é de 826 entrevistas pessoais, procurou aferir-se o impacto do MOVE PORTO. Mais de dois terços dos clientes do Metro souberam da existência do serviço noturno, perto de um terço usufruíram da sua existência e mais de 95% valorizam-no com “relevante” ou “muito relevante”.

RECERTIFICAÇÃO REFERENCIAIS ISO 9001; 14001 E 18001

No ano de 2014 concluiu-se o primeiro ciclo de três anos do processo de Certificação Integrada da Metro do Porto em Qualidade e Ambiente, de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001. No âmbito do processo de recertificação ocorrido no final do ano, foi ainda incluída a área de Segurança, de acordo com o referencial OHSAS 18001 pois, embora a Metro do Porto já tivesse obtido a certificação igualmente nesta área, esta opção permite à organização integrar, no tempo, os ciclos de certificação nos três referenciais. Durante o ano de 2014 ocorreu ainda a transferência da entidade certificadora sendo agora a SGS – ICS- Serviços Internacionais de Certificação, o organismo de certificação da Metro do Porto S.A, nas áreas de qualidade, ambiente e segurança até 2016.

Assim a auditoria de recertificação em novembro de 2014 realizou-se já pela SGS mantendo como âmbito a “Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto”, de acordo com as Normas, NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

Como resultado dessa auditoria foram emitidas quatro não conformidades, uma na área do Ambiente e três na área da Qualidade, tendo sido todas encerradas no prazo estabelecido pela entidade certificadora. Foram ainda emitidas nove oportunidades de melhoria que a Metro do Porto começou de imediato a implementar.

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A SUBCONCESSÃO

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto estipulam, na Base XXI, n.º 2, que a Metro do Porto, S.A deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do Sistema.

Assim a Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. lançaram, em 8 de agosto de 2014, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

Cessando a vigência a 31 de dezembro de 2014 do contrato de subconcessão celebrado com a Prometro, S.A. em resultado de Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto e dada a impossibilidade do processo de seleção de uma nova subconcessionária através de um concurso publico internacional estar concluído nesta data devido

a vicissitudes varias, inesperadas e não imputáveis à vontade das partes, de forma a assegurar a continuidade da operação, a Metro do Porto e a Prometro, S.A. acordaram a prorrogação do contrato.

Igualmente no dia 21 de dezembro cessando a vigência do “Contrato de Fornecimento e Manutenção de Material Circular para as linhas P e T da rede do Metro do Porto celebrado entre a Metro do Porto e o Consórcio Bombardier Transportation Portugal, S.A. / Vossloh-Kiepe GmbH, (BVK) e de modo a garantir a manutenção destes veículos, em 19 de dezembro de 2014 foi adjudicado à Bombardier Transportation Portugal, S.A, na qualidade de consorciada da BVK, a prestação de serviços de manutenção dos veículos modelo Tram-Train, nos mesmos termos previstos no contrato e pelo período de tempo compreendido entre os dias 22 e 31 de dezembro.

Simultaneamente e após procedimento de ajuste direto por convite, foi adjudicado à EMEF a prestação de serviços de manutenção da Eurotram e do Tram-Train,

Garantiu-se assim, com estes contratos, a continuidade da prestação do serviço público de transporte de passageiros através do Sistema por Metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto nas melhores condições conhecidas e sem que daí decorresse qualquer interrupção, da qual resultaria um irremediável prejuízo para o interesse público.



02

AMBIENTE

Resultado de uma conjugação de fatores sociais e económicos, durante o ano de 2014 assistiu-se a um aumento da procura na Metro do Porto, traduzindo-se essa procura numa subida de 1,80% do número total de validações em relação a 2013 (acréscimo de 1 milhão de validações).

O impacto que se fez sentir ao nível da redução tráfego automóvel, do ruído e das emissões poluentes em toda a zona metropolitana do Porto, sendo positivo, encontra-se ainda calculado ao nível da redução das emissões no ponto “Emissões de Gases com Efeito Estufa” deste mesmo relatório.

Assim, em 2014, o aumento das emissões líquidas evitadas em cerca de 3,5%, contribuiu também para consubstanciar o compromisso assumido por Portugal face aos objetivos de Quioto e da política ambiental comunitária.

Em simultâneo a introdução do serviço “MOVE METRO: METRO 24 Horas” veio contribuir igualmente para a redução da emissões resultantes do tráfego automóvel no horário noturno, durante o período de operação.

No ano de 2014, a Metro do Porto manteve-se como um vetor inequívoco de sustentabilidade e dinamizador da qualidade de vida urbana e suburbana na área metropolitana do porto através da promoção das melhores práticas ambientais do sector, na gestão eficiente dos recursos e no fomento da intermodalidade e da mobilidade sustentável na Região.

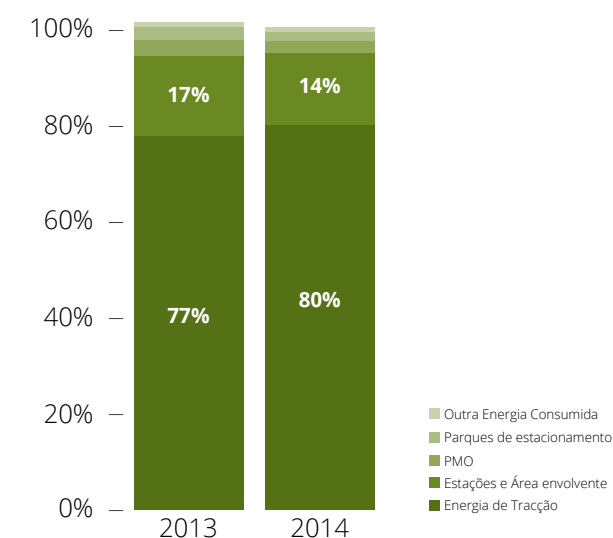
Em termos de exploração, e no âmbito do Contrato de Subconcessão que a Metro do Porto estabeleceu com a Prometro (ViaPorto), foi dada continuidade às ações de acompanhamento do desempenho ambiental da Subconcessionária através dos mecanismos de fiscalização e gestão contratual. Deste modo, a Metro do Porto S.A, conseguiu que fossem cumpridos os objetivos e metas ambientais estabelecidos pela empresa para o ano de 2014, na sua generalidade.

ENERGIA

Em 2014, foram consumidos 48,3 milhões de kwh de energia elétrica, uma redução de 5,2% face a 2013.

Cerca de 80% da energia consumida é relativa à tração dos veículos, seguindo-se os consumos relativos às estações e zona envolvente. Verifica-se uma melhoria na eficiência energética operacional, com consumos de energia por veículo km e passageiro km ligeiramente inferiores aos do ano anterior.

ENERGIA CONSUMIDA



CONSUMO DE ENERGIA DE TRAÇÃO	2012	2013	2014
Por passageiro km	0,139	0,138	0,134
Por veículo km	5,217	5,284	5,096

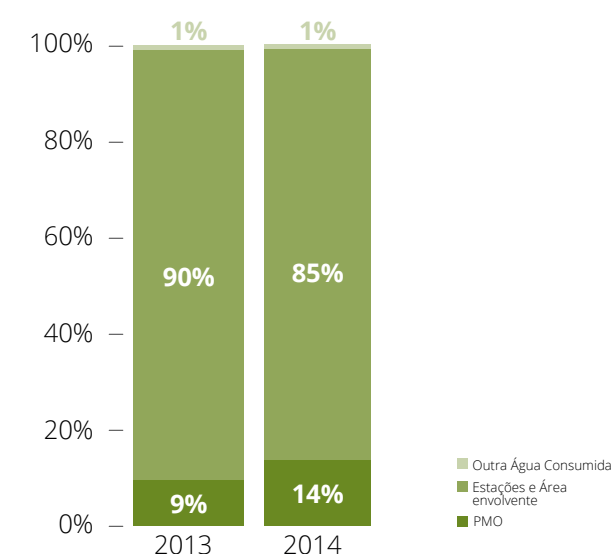
ÁGUA

Ao contrário do ano anterior, em que se verificou um aumento de 15% no consumo de água. Em 2014, houve uma redução de 17% em relação a 2013. Foram consumidos 123 mil m3 de água, sendo que a maior percentagem deste consumo tem a ver com a manutenção das estações e da sua área envolvente.

Esta diminuição prende-se sobretudo com o menor consumo de água para rega (ano mais chuvoso) e com o facto de, em 2013, se terem verificado duas fugas significativas de água, nas estações de Santo Ovídio e de Castelo da Maia.

A água consumida tem como origem captações próprias e a rede pública.

ÁGUA CONSUMIDA



RESÍDUOS

RESÍDUOS - SEDE

Na Sede da Metro do Porto estão implementadas as práticas de deposição e recolha seletiva dos resíduos produzidos, quer ao nível das atividades administrativas, quer nas zonas de disponibilização de comida e bebida.

No que diz respeito aos tinteiros, tonners e telemóveis, a Metro do Porto estabeleceu um contrato com uma empresa da especialidade para recolha de todos os Consumíveis Informáticos. No ano de 2014 foram produzidos 90 kg destes resíduos.

RESÍDUOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

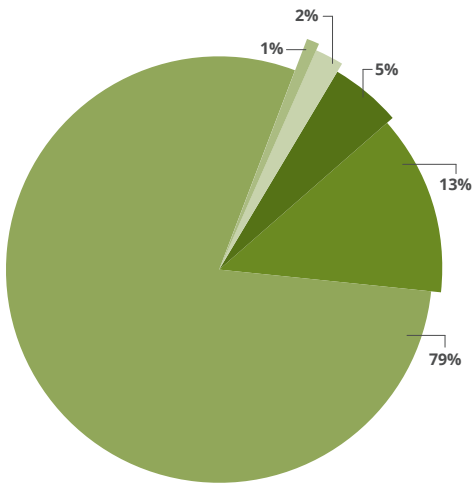
Os dados referentes a resíduos de operação e manutenção incluem os resíduos produzidos no âmbito da atividade da sociedade operadora (ViaPorto) e os produzidos nas atividades de manutenção, quer dos veículos Tram-Train (BVK Consórcio Bombardier Transportation Portugal, S.A/Vossloh – Kiepe GmbH) quer da manutenção do Sistema de Metro na parte que se encontra fora do contrato de subconcessão.

Assim, durante o ano de 2014, foram produzidos na operação e manutenção do Sistema de Metro um total de 850 toneladas de resíduos, dos quais 23 toneladas são resíduos perigosos.

Mais de 90% dos resíduos sólidos produzidos referem-se a resíduos urbanos e equiparados (LER 20), sendo que destes, 79% estão classificados numa categoria indiferenciada que inclui Outros resíduos urbanos e equiparados, incluindo misturas de resíduos. Os Resíduos biodegradáveis e Papel e cartão, com 100 toneladas e 39 toneladas, respetivamente, correspondem à segunda e terceira categoria com maior representatividade.

RESÍDUOS URBANOS E EQUIPARADOS

- Outros resíduos (LER 20)
- Ler 20 03 03 - Resíduos da limpeza de ruas
- Ler 20 03 01 - Outros resíduos urbanos e equiparados, incluindo misturas de resíduos
- Ler 20 02 01 - Resíduos biodegradáveis
- Ler 20 01 01 - Papel e cartão

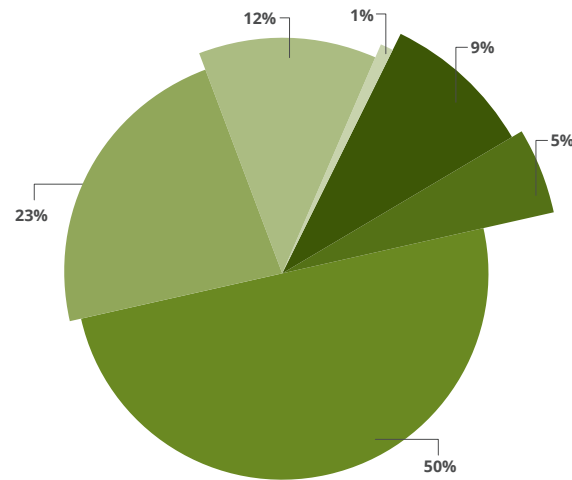


Dos restantes, há que destacar a importância relativa dos Óleos usados e resíduos de combustíveis líquidos

(LER 13) e dos Resíduos de embalagens, absorventes, panos de limpeza, materiais filtrantes e vestuário de proteção (LER 15).

RESÍDUOS SÓLIDOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

- Ler 10 - Resíduos de processos térmicos
- Ler 12 - Resíduos de moldagem e do tratamento físico e mecânico de superfícies de metais e plásticos
- Ler 13 - Óleos usados e resíduos de combustíveis líquidos
- Ler 15 - Resíduos de embalagens, absorventes, panos de limpeza, materiais filtrantes e vestuário de proteção
- Ler 16 - Resíduos não especificados
- Outros resíduos (LER 08 e LER 14)



Também foram produzidos resíduos líquidos perigosos - 40 mil litros - dos quais, 30 mil litros referentes a água com óleo proveniente dos separadores óleo/água, 5,4 mil referentes a óleos usados e 3,5 mil a solventes.

Todos os resíduos produzidos foram encaminhados para destino final licenciado privilegiando-se, sempre que aplicável, as operações de valorização.

PATRIMÓNIO

O ano de 2014 demarcou-se pelo inusitado impulso dado à divulgação junto do público dos trabalhos de Arqueologia desenvolvidos na primeira fase de construção, o qual resultou de chamamento vindo da própria comunidade.

Foi assim que duas associações culturais da Cidade Porto - Praça da Alegria Futebol Clube e Malavoadora - tomaram a iniciativa de convidar a Metro, propondo temas para a divulgação de resultados junto de diversos públicos, seniores e juniores nomeadamente:

- O Mercado da Aguardente no Jardim do Marquês do Pombal, no Instituto Profissional do Terço;
- A Arca de Mijavelhas e a Quinta dos Cirnes, integrado no programa de divulgação do Desvios a Oriente;
- De S. Bento das freiras à estrada de Valongo e Além, também integrado no programa de divulgação do Desvios a Oriente;
- A Arca de Mijavelhas. Um tesouro esquecido na cidade, debaixo do chão, junto do projeto social e cultural Vitória 283.

Mas esse interesse estendeu-se à própria Edilidade que tomou a iniciativa, juntamente com a RTP, de transmitir um debate a partir do Mezzanino Baixo da estação Campo 24 de Agosto, tendo a memória da Mãe d'Água de Mijavelhas como pano de fundo.

Quanto ao interesse suscitado junto da comunidade, destaque-se a iniciativa espontânea de realização de trabalhos, e sua exposição, pelas crianças do primeiro ciclo da Escola do Bonfim, inspirados na mesma memória.

Finalmente, em jeito de medição do interesse da comunidade, anote-se que um rastreio da internet permitiu identificar 16 blogs e sites com referências à estação Campo 24 de Agosto motivadas pela memória. Destaque-se ainda a iniciativa da produção de um selo e uma pequena notícia sociológica de uma cidadã brasileira, que declara o seguinte:

“É curioso constatar como os habitantes atuais e os turistas na cidade d’O Porto se apropriam do lugar e aprendem a sua história. O casal de namorados, sentado à beira das pedras, conversa intimamente como se fizesse parte do cenário apenas seus modos e indumentária parecem revelar a sua condição de transeuntes do século XXI. Crianças vestindo uniformes escolares soltam-se das mãos dos adultos que as vigiam. Algumas param à frente de uma tela ampla para olhar as imagens do passado projetadas repetidamente e ouvir a história narrada. Outras brincam de esconde-esconde, entrando e saindo por aberturas em forma de arcos. Os adultos, distraídos ou apressados, circulam por aquele marco da história da urbanização portuguesa. Lançam, desde os elevadores envidraçados e das escadas rolantes, um olhar rápido para aqueles que mais lentamente (re)descobrem o significado da *Arca de Mijavelhas*, antigo chafariz, reservatório e, hoje, *memória do lugar onde se planta a estação*. É desta forma que os cenários urbanos como espaços de aprendizagem parecem não ser vivenciados em si mesmos, mas em relação aos seus arredores, às sequências de elementos que a ele conduzem, à lembrança de experiências anteriores.” <http://www.apagina.pt/?aba=7&cat=159&doc=11750&mid=2>

E é claro que neste domínio da divulgação ressalta a edição em inglês, em papel, do catálogo da exposição “Nas rotas do Mundo”, realizada em 2013, que incorpora conjunto significativo de peças provenientes do Campo 24 de Agosto. De salientar que o catálogo “On the World’s Routes. Portuguese Faience (16th – 18th centuries)”, produzido pelo IAP (Instituto de Arqueologia e Paleoeciência), tem uma distribuição internacional a partir da importante editora na área da Arqueologia, Pórtico Librerías, de Zaragoza, Espanha.



PAISAGISMO

A Metro do Porto, S.A. continua a dar cumprimento ao plano de acompanhamento e manutenção da qualidade visual da paisagem de toda a rede do metro, de acordo com o preconizado nas declarações de Impacto Ambiental, assim mantendo a excelência visual dos espaços, com forte impacto positivo no conforto e qualidade percebida pelos Clientes da Metro do Porto.

A Metro do Porto tem vindo a desenvolver ações de manutenção que permitem uma gestão sustentável dos seus espaços verdes, como a otimização (redução) do consumo de água, utilização de equipamentos recicladores, análise periódica dos solos para ajustamento da fertilidade às necessidades reais, monitorização da vegetação incluindo a avaliação do seu estado sanitário, substituição gradual das misturas de espécies dos relvados por espécies mais rústicas, ou a conservação da vegetação autóctone implementada em projeto/ construção permitindo a promoção da biodiversidade e a diminuição das exigências de manutenção.

EMISSIONES DE GASES COM EFEITO DE ESTUFA

EMISSIONES METRO

As emissões resultantes da prestação do serviço de transporte são inteiramente indiretas na medida em que resultam, na sua totalidade, do consumo de energia elétrica.

Anualmente é publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas (INERPA), o qual contém o valor das emissões resultantes do consumo de energia elétrica em Portugal. Por outro lado, a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) disponibiliza informação no seu website relativamente aos consumos da referida energia. Assim, do confronto entre os dados do consumo e das emissões, surge o fator de emissão específico que utilizamos desde 2009. Aquando da elaboração do Relatório, não estão ainda disponíveis os valores relativos ao ano em causa, por isso utilizou-se a média dos últimos 5 anos disponíveis. Para 2014, então, o fator de emissão específico da eletricidade fixado foi de 311 gramas de CO₂e (dióxido de carbono equivalente) por kwh de energia elétrica consumida.

Desta forma, as emissões resultantes do consumo de energia de tração atingiram, em 2014, as 12.005 Ton-CO₂e. O fator de emissão específico por passageiro km foi de 42gCO₂e, reforçando a tendência de redução já verificada em anos anteriores.

EMISSIONES DO METRO	2012	2013	2014
Energia consumida na tração	39.376.024	39.353.197	38.659.944
Fator de Emissão	338	315	311
Emissões associadas à tração	13.302	12.408	12.005
Passageiros km	282.480.324	285.591.485	288.136.146
Emissões por passageiro km	47	43	42

Acrescentando os restantes consumos de energia elétrica, o valor de emissões, em 2014, soma 15,0 mil TonCO₂e.

Considerando, agora, as emissões diretas que resultam da utilização da frota automóvel da Metro do Porto, chega-se a um valor de 124 TonCO₂e emitidas em 2014, mais 34% que no ano anterior em resultado, de um aumento no consumo de combustível. Assume-se como pressuposto um consumo de 7,5 litros por cada 100 km e uma emissão de CO₂ de 144 gramas por km (emissão média dos veículos vendidos em Portugal em 2006, conforme o relatório "Reducing CO₂ Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2007", da European Federation for Transport and Environment). O cálculo integra já uma percentagem relativa às emissões WTT (Well to Tank/Fonte ao Depósito) e o potencial de aquecimento global do N₂O e CH₄.

EMISSIONES EVITADAS A NÍVEL LOCAL

Tendo em conta a natureza ambientalmente sustentável do metro ligeiro, torna-se fundamental proceder ao cálculo das emissões evitadas por esse meio de transporte enquanto alternativa a outros meios mais poluentes. Este fator é de reconhecida importância, vindo preconizado no PNAC como medida de referência "MRT4 – Construção e Exploração da Rede do Metro do Porto", uma vez que com a sua implementação prevê-se um contributo significativo para o alcance das metas previstas no protocolo de Quioto.

Para o cálculo das poupanças nas emissões será assumida a estrutura de transferência de outros meios de transporte para o Metro constante do estudo: "Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto", disponível para download no website da Empresa:

- 23,6% dos clientes do Metro foram captados ao transporte individual (TI);
- 65,4% foram captados ao transporte coletivo (TC) (inclui deslocações de comboio e autocarro);
- 11% foram captados ao transporte não motorizado (TNM) (inclui deslocações a pé e de bicicleta, por exemplo).

Para 2014, tal como em anos anteriores, assumiu-se uma taxa de crescimento dos clientes (passageiros) idêntica à taxa de crescimento dos passageiros km (0,89% respetivamente). Assim, os 288.136.146 passageiros km Metro de 2014 foram repartidos da seguinte forma:

- 68.000.130 passageiros km provenientes do TI;
- 188.441.039 passageiros km provenientes do TC (que foram repartidos entre os provenientes do autocarro e os oriundos do comboio, tendo em conta o perfil de procura na rede e a oferta anteriormente oferecida pela CP nas linhas da Trofa e

Póvoa, tomando-se esse cenário como o alternativo à situação atual);

•31.694.976 passageiros km provenientes do TNM. No transporte desses passageiros não eram emitidos GEE (Gases de Efeito Estufa), passando, no entanto, a existir emissões em resultado do consumo de energia elétrica do Metro;

•Por fim, considerou-se também as poupanças relativas à utilização do Transporte Alternativo oferecido entre o ISMAI e a Trofa, que substitui a oferta de comboios que existia enquanto não está em operação a extensão à Trofa. Aqui foi considerada a transferência do comboio para o autocarro.

Tal como em anos anteriores, os fatores de emissão a usar têm por base os cálculos efetuados no estudo suprarreferido, no entanto, em cada ano, procuramos atualizá-los, de modo a que a informação transmitida seja a mais realista possível.

Quanto aos fatores de emissão TC, há que considerar a atualização feita ao fator de emissão do autocarro, tendo em conta os dados mais recentes publicados pelo principal operador rodoviário da AMP (STCP).

Assim, utiliza-se para efeitos de cálculo um fator de 129,24 gCO₂e por passageiro km em 2014 (inclui uma percentagem de acréscimo por via do fator WTT (Well to Tank / Fonte ao Depósito)).

No que se refere ao TC ferroviário, mantém-se, as emissões da CP de 2001, altura em que ainda explorava as Linhas da Póvoa e Trofa que, entretanto, passaram a ser exploradas pelo Metro.

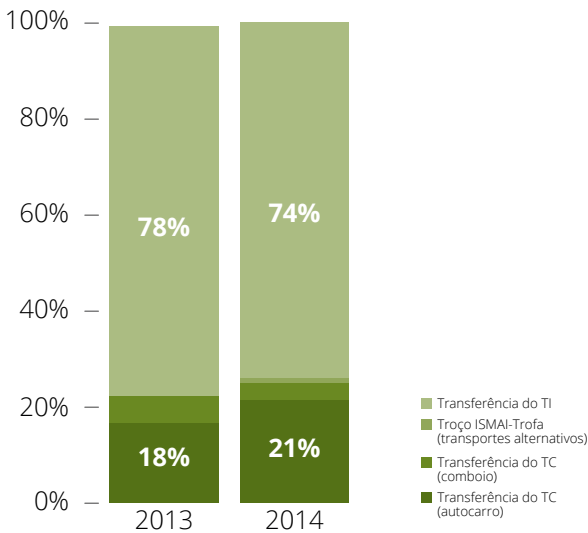
Relativamente ao TI, reconhece-se que a atualização desse fator de emissão é bastante complexa, nomeadamente porque depende da caracterização da frota automóvel e do perfil de utilização das viaturas, dados dificilmente acessíveis. Nesse sentido, consideramos uma boa aproximação a utilização de indicadores menos sofisticados, pelo que, em 2014, estimamos uma taxa de redução do fator de emissão TI de 3,1% (média das taxas de crescimento/decrécimo das emissões do transporte rodoviário para os últimos 4 anos publicados no INERPA). O fator de emissão para o TI passou a ser, então, 663,57gCO₂e por passageiro km em 2014. De relembrar que estes fatores compreendem o conjunto de emissões WTT (Well to Tank / Fonte ao Depósito) e TTW (Tank to Wheel / Depósito à Roda), bem como, as emissões de N₂O e CH₄ necessárias para o cálculo do CO₂ equivalente.

EMISSIONES EVITADAS A NÍVEL LOCAL

Com base na metodologia descrita, chega-se a um valor de 60.641TonCO₂e evitadas em 2014 (74% das quais devido à transferência do TI para o Metro e os restantes 26% em consequência da transferência do TC).

Essas emissões evitadas correspondem a emissões evitadas localmente, uma vez que as emissões associadas à produção de energia elétrica não ocorrem na Área Metropolitana.

EMISSIONES EVITADAS LOCALMENTE



EMISSIONES EVITADAS A NÍVEL NACIONAL

Para obtermos as poupanças ambientais nacionais em termos de emissões de GEE, temos que descontar as emissões do Metro (provenientes do consumo de eletricidade) às emissões evitadas localmente (resultantes da transferência TI e TC).

EMISSIONES EVITADAS A NÍVEL NACIONAL

As emissões evitadas a nível nacional ou se preferirmos, as emissões evitadas líquidas alcançam as 48.635TonCO₂e em 2014, o que representa uma poupança de emissões de 169 gCO₂e por passageiro km.

BENEFÍCIOS AMBIENTAIS (TON CO ₂ e)	2012	2013	2014
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (autocarro)	9.904	10.471	12.762
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (comboio)	2.548	2.548	2.548
Emissões evitadas no troço ISMAI - Trofa (transportes alternativos)	143	211	208
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC	12.595	13.230	15.518
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TI	46.917	46.174	45.123
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC e TI	59.512	59.403	60.641
Emissões associadas ao consumo de energia no Metro do Porto	13.302	12.408	12.005
Emissões evitadas líquidas	46.210	46.996	48.635

NÃO CONFORMIDADES

Em 2014 não foram emitidas quaisquer não conformidades por organismos externos na área do ambiente.



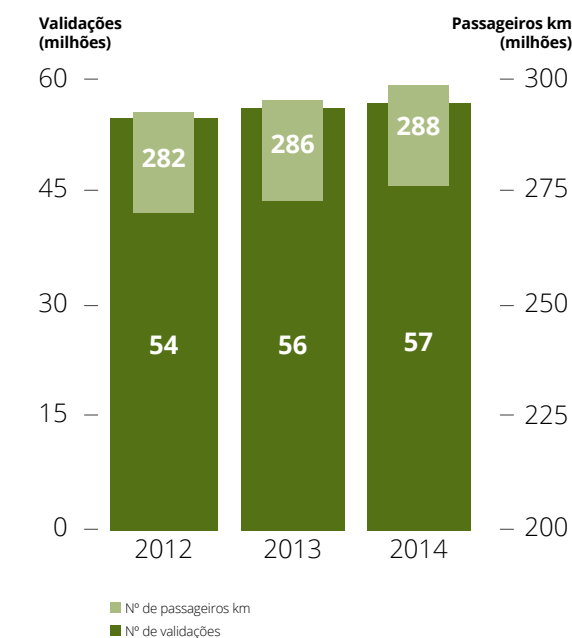
03

PERSPETIVA ECONÓMICA

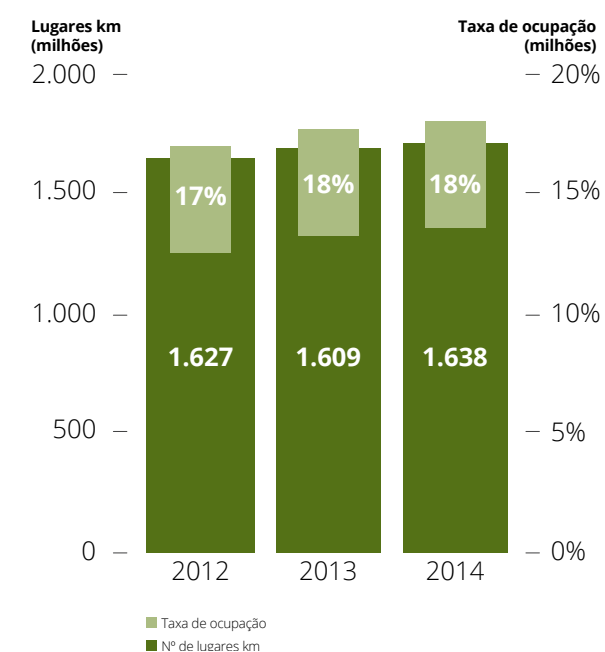
DESEMPENHO OPERACIONAL PROCURA E OFERTA

Em 2014, a rede em exploração comercial manteve-se inalterada, ou seja, com 67 km de extensão e 81 estações. Após um recuo em 2012 (o único ano de redução na procura desde a inauguração do Metro), a procura voltou a crescer em 2013 (2,6%) e 2014 (1,8%), atingindo, uma vez mais, um novo recorde de validações. O facto do percurso médio por passageiro ter vindo a decair desde 2011 prejudicou a performance em termos de passageiros km, que se cifrou nos 288 milhões em 2014, ainda assim, mais 0,9% que em 2013 e o segundo melhor valor de sempre.

PROCURA



OFERTA



Já o Funicular dos Guindais continuou a registar uma tendência de queda da procura, registrando-se um total de 442.127 validações, uma quebra de 2,0% face a 2013. A oferta também se reduziu em 2014, com pouco mais de 38 mil viagens oferecidas e uma taxa de ocupação a rondar os 23%.

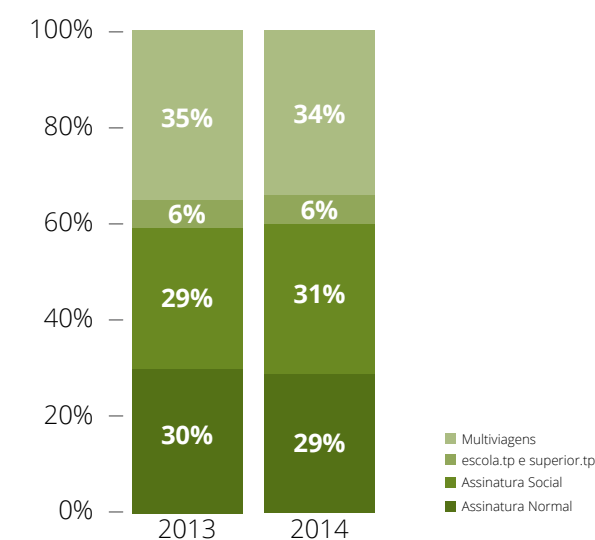
SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE

TARIFÁRIO SOCIAL

No ano de 2014 o tarifário Andante registou um aumento médio ponderado de 0,26% com efeitos a 1 de janeiro de 2014.

A proporção das validações efetuadas com títulos inerentes ao tarifário social voltou a crescer, atingindo um novo máximo de 37%. O tarifário social incorpora as assinaturas Social+, Estudante, Júnior, Sénior, 4_18@escola.tp e sub23@superior.tp. Os descontos atribuídos variam entre 25% e 60%.

VALIDAÇÕES POR TIPO E TÍTULO



SERVIÇO PÚBLICO E SATISFAÇÃO DAS NECESSIDADES DA COLETIVIDADE

Os serviços de interesse económico geral designam as atividades de serviço comercial que preenchem missões de interesse geral, estando, por conseguinte, sujeitas a obrigações específicas de serviço público. É o caso, em especial, dos serviços em rede de transportes, de energia e de comunicações.

A prossecução dessa missão concretiza-se através de atitudes da Metro que têm como objetivo final garantir um serviço de qualidade com um elevado nível de satisfação. O Metro funciona 365 dias por ano e 19 horas por dia, sendo muito pouco frequentes as interrupções de serviço, nomeadamente em consequência de greves. Há operações especiais que procuram ajustar a oferta à procura sempre que se prevê que exista uma procura pontual mas intensa. Com o Metro é possível chegar a hospitais, escolas, universidades, pólos de emprego, serviços públicos e comerciais, garantindo uma cobertura funcional satisfatória. Se acrescentarmos os inúmeros interfaces com autocarros, comboios, transporte individual e até com o aeroporto, a cobertura da rede cresce

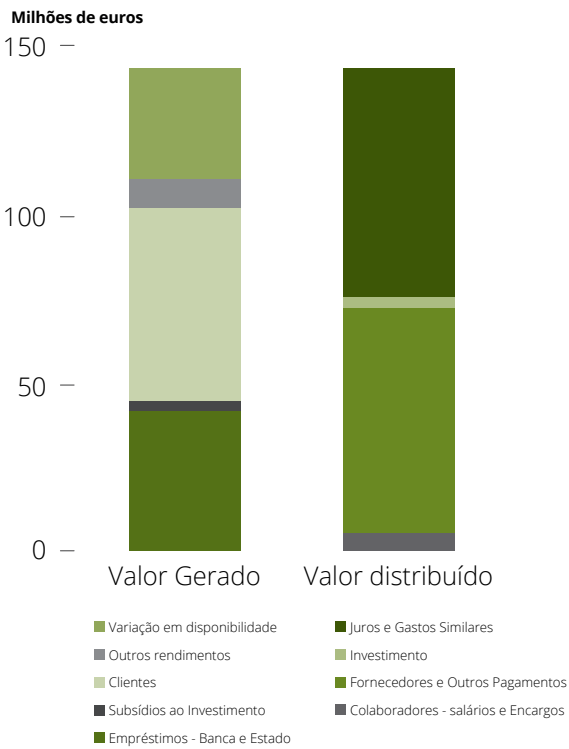
exponencialmente, sendo certo que a intermodalidade sempre foi uma premissa tida em conta na conceção de todo o sistema de Metro. Por fim, mas não menos importante, o fato de se disponibilizarem tarifários sociais e da rede ser 100% acessível a pessoas de mobilidade reduzida, contribui tanto de uma forma como da outra para a inclusão social na Área Metropolitana do Porto.

É reconhecido o lugar que os serviços de interesse económico geral ocupam no conjunto dos valores comuns da União Europeia, bem como o papel que desempenham na promoção da coesão social e territorial.

VALOR ECONÓMICO GERADO E DISTRIBUÍDO

O valor económico gerado e distribuído (em milhões de euros) consta do gráfico abaixo (elaborado com base na Demonstração dos Fluxos de Caixa do Exercício Económico de 2014).

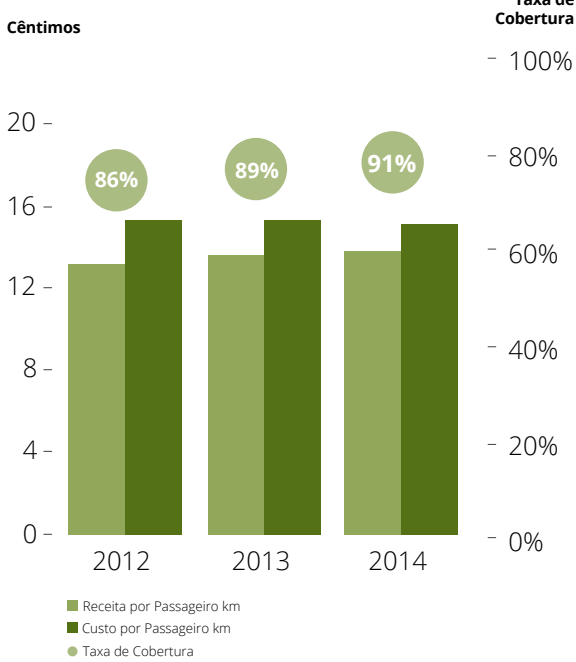
VALOR GERADO E DISTRIBUÍDO



RESULTADOS DE EXPLORAÇÃO

Em 2014 atingiu-se uma taxa de cobertura direta do Sistema de Metro recorde (90,8%), representando uma subida de 1,6 pontos percentuais face ao ano anterior (essa taxa confronta as receitas de tarifários com os custos diretos de operação). Alargando o âmbito de análise e acrescentando custos correntes e de estrutura, temos que a taxa de cobertura global é de 74,3%, o que representa um défice de receitas na ordem dos 14,2 milhões de euros (14,0 milhões em 2013). A melhoria em ambas as taxas de cobertura a que se tem assistido nos últimos anos demonstra que o caminho para a sustentabilidade financeira da exploração do sistema tem sido perseguido com êxito.

RECEITAS E CUSTOS OPERACIONAIS



INVESTIMENTOS

O nível de investimento em 2014 ascendeu a 3,2 milhões de euros (não considerando a anulação de provisões constituídas em anos anteriores), referente à conclusão de projetos anteriores e resulta, na sua maioria, de despesas relacionadas com processos expropriativos.

APOIOS FINANCEIROS

Segundo as bases de concessão, o financiamento da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da concessionária e por dotações do Estado, fundos de origem comunitária, empréstimos e contribuições de capital. Certo é que o volume de endividamento remunerado líquido no final de 2014 ultrapassou os 3,2 mil milhões de euros, comprovando que financiamento a fundo perdido não é suficiente para fazer face aos custos de construção e exploração incorridos. No final de 2014, o maior financiador do Metro era o Estado (1.788 milhões de euros), através do IGCP - Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, seguindo-se o BEI - Banco Europeu de Investimentos (665 milhões de euros).

SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

A título de indemnizações compensatórias pelo serviço público de transporte foram recebidos 8 milhões de euros em 2014.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

Em 2014 foi efetuado um ajustamento ao custo total das Operações e às respetivas despesas elegíveis tendo em consideração a execução final dos contratos e as correções financeiras determinadas no âmbito das análises à despesa por parte do Programa Operacional Temático de Valorização do Território (POVT). Ainda em 2014 foi realizada a devolução de 6.225,50 euros referente a um Pedido de Reembolso contendo revisão de preços negativa. Até ao momento já foram desembolsados, no total, 106 milhões de euros no âmbito desse Quadro de apoio. No que respeita ao PIDDAC - Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central, no último ano foi recebido 2,2 milhões de euros.

FINANCIA- MENTO DO INVESTIMENTO (EUROS)	2012	2013	2014
QREN	33.351.748	6.420.430	-6.226
Fundo de Coesão	10.152.285	3.384.095	0
PIDDAC	1.750.000	867.043	2.210.537
Total de Fundo Perdido	45.254.033	10.671.567	2.204.312

BENEFÍCIOS SOCIAIS E AMBIENTAIS – VALORIZAÇÃO ECONÓMICA

Os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto, em termos monetários e considerando apenas os resultantes da redução da emissão de CO₂ para a atmosfera, os ganhos de tempo dos clientes do Metro e a redução da pressão sobre o estacionamento, alcançam 166 milhões de euros. Para a valorização de cada tonelada

de CO₂ evitada utilizou-se um valor de 6,7 euros (em 2014); ao nível dos benefícios sociais, o ganho de tempo foi valorizado em 15 cêntimos por minuto (deslocações em serviço ou para o local de trabalho) e em 3 cêntimos por minuto (outros motivos); a valorização das horas de estacionamento foi de 50 cêntimos por hora. A metodologia e as valorizações unitárias utilizadas decorrem do estudo “Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto”, já referido anteriormente e elaborado por entidades independentes.

BENEFÍCIOS SOCIAIS E AMBIENTAIS (MILHÕES DE EUROS)	2012	2013	2014
Redução da Emissão de GEE	0,3	0,3	0,3
Ganhos de tempo dos clientes do Metro	151,5	153,2	154,5
Redução da pressão sobre o estacionamento	10,5	10,6	10,7
Total dos Benefícios Sociais e Ambientais	162,2	164,0	165,6



04

RESPONSABILIDADE SOCIAL

PRÁTICAS SOCIAIS INTERNAS A EQUIPA

A 31 de dezembro de 2014, a Metro do Porto contava com 79 colaboradores ao serviço, menos 8 do que no ano anterior. No entanto, os colaboradores totais da Empresa são 105, incluindo elementos em comissão de serviço, destacados no TIP, ACE; pessoal ex-CP/REFER não integrados em equipas MP e os Órgãos Sociais.

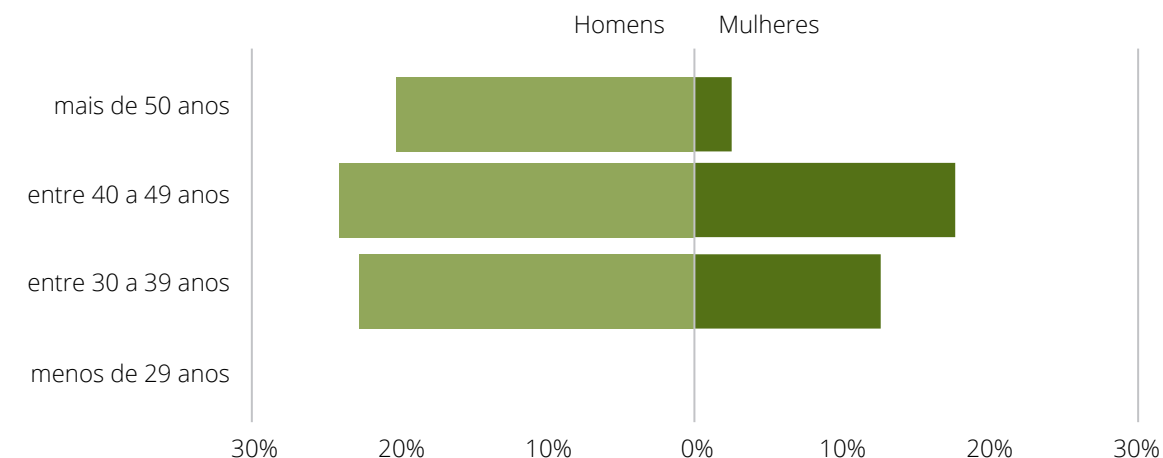
A diminuição de colaboradores face ao ano de 2013 decorre de um Programa de Saídas Voluntárias aprovado pela Administração, que resultou em 8 saídas de colaboradores da Metro do Porto e de 1 colaborador destacado no TIP, ACE.

Os indicadores reportados neste Relatório têm por base os 79 colaboradores ao serviço (exceto quanto à informação sobre benefícios e formação em que são considerados todos os colaboradores que deles usufruem).

A estrutura do pessoal ao serviço caracteriza-se pelas seguintes representatividades:

- sexo masculino = 67%
- contrato de trabalho sem termo = 99%
- idade entre 30 a 49 anos = 77%
- formação superior = 71%

PIRÂMIDE ETÁRIA

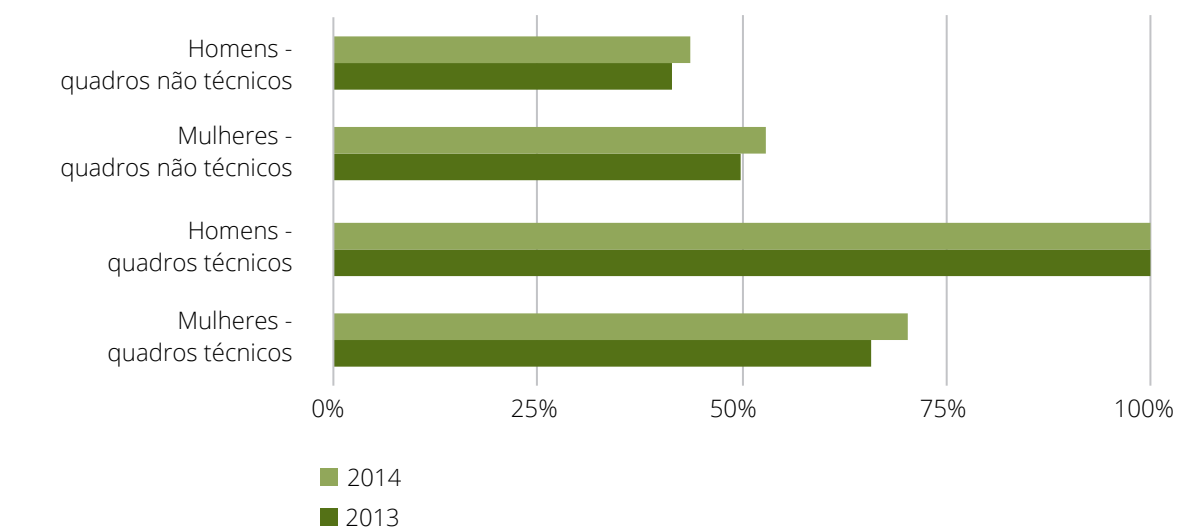


Durante o ano de 2014 realizaram-se quatro estágios, dos quais dois da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, um do ISMAI – Instituto Superior da Maia e um da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto (com início em dezembro).

O salário mais baixo praticado pela Empresa foi de 715 euros, 41,5% acima do valor do salário mínimo nacional fixado em 505 euros em 2014.

No que se refere à proporção salarial entre géneros (tendo em conta o salário bruto base para os colaboradores ao serviço, excluindo Diretores), de 2013 para 2014 deu-se uma evolução positiva, minimizando a divergência salarial entre homens e mulheres. Isto ocorreu não por variações nos vencimentos brutos mas sim pelo facto de terem saído colaboradores durante o ano de 2014.

PROPORÇÃO SALARIAL ENTRE GÉNEROS



Nota: 100% corresponde à média do salário bruto dos quadros técnicos do sexo masculino.

ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA

O SNTSF – Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Setor Ferroviário é o representante de 13 trabalhadores ex-CP/REFER (a 31 de dezembro de 2014). Em 2014 mantiveram-se 4 trabalhadores integrados na equipa do Metro do Porto, mais concretamente, no Departamento de Exploração, estando 3 afetos à operação e 1 à gestão de autos.

BENEFÍCIOS

Decorrente da aplicação da Lei do Orçamento de Estado 2013, foram atribuídos títulos de transporte “Andante Pro” apenas aos trabalhadores no ativo, para o percurso casa-trabalho, com a possibilidade de acréscimo no número de zonas e atribuição aos membros do agregado familiar, com os custos suportados pelos mesmos. Em 2014, foram providenciadas 94 assinaturas, com um custo anual de 32,6 mil euros.

Em 2014, 83 colaboradores usufruíram de um seguro de saúde que incide sobre as despesas de hospitalização, ambulatório e medicamentos. Face ao ano anterior existiu uma redução de custo na ordem dos 50%, passando de 68 mil euros para 34 mil euros. Tal facto ficou a dever-se à eliminação desse benefício para o agregado familiar dos colaboradores. Apesar disso, passou a existir a possibilidade dos membros do agregado familiar usufruírem do seguro, conquanto que sejam os colaboradores a suportarem os custos (38 colaboradores optaram por essa solução).

SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO

No dia 04 de abril de 2014 realizou-se o ato eleitoral para eleição de novos Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde da Metro do Porto, S.A.. Foi apresentada uma única lista, composta por um Membro efetivo e um Membro suplente. Os Representantes eleitos tomaram posse a 8 de maio aquando da publicação do Boletim de Trabalho e Emprego 17.

Entre as atividades desenvolvidas no ano de 2014, destacam-se:

- Criação de uma caixa de correio eletrónico com vista a uma comunicação mais direta e facilitada dos Trabalhadores com os Representantes e divulgação de informação do âmbito da Segurança e Saúde;
- Com a entrada em vigor da Lei 3/2014, de 28 de janeiro, foi realizada apenas uma consulta aos Trabalhadores, feita através de um questionário online e em completo anonimato. Os resultados desta consulta foram registados e oportunamente proceder-se-á à implementação das oportunidades de melhoria identificadas;
- Controlo mensal de contratos de higienização e de dispensa de água em garrafão;
- Acompanhamento de ações de manutenção dos Prestadores dos Contratos em vigor;
- Verificação de telefones internos de segurança e acompanhamento de reparação/substituição dos anómalos.

Em 2014 foram registados quatro acidentes de trabalho, três com baixa e 1 sem baixa. A taxa de absentismo situou-se nos 2,2%, ligeiramente superior à do ano anterior (1,9%). Houve um ligeiro aumento do número de horas de ausência mantendo-se maioritariamente como principal motivo de ausência o usufruto de licenças de paternidade/maternidade.

FORMAÇÃO

No ano de 2014, o número de colaboradores que usufruíram de formação diminuiu para 33. Verificou-se no entanto, um aumento significativo no número de horas de formação.

PRÁTICAS SOCIAIS JUNTO DA COMUNIDADE

IMPACTOS NO MERCADO DE TRABALHO

Em 2014, estimou-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 900 postos de trabalho criados e/ou mantidos direta e indiretamente. Cerca de 80% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na fiscalização, segurança, manutenção, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

BENEFÍCIOS SOCIAIS – GANHOS DE TEMPO E REDUÇÃO DA PRESSÃO SOBRE O ESTACIONAMENTO

Os benefícios sociais decorrentes da implementação de um sistema de Metro são muitos: diminuição do tempo de viagem, redução do número de acidentes rodoviários, benefícios decorrentes de uma menor pressão sobre o estacionamento, redução dos custos de exploração de outros operadores de transporte, diminuição dos custos de construção e manutenção de rodovias, entre outros. Para este Relatório calculamos os benefícios decorrentes dos ganhos de tempo para utilizadores do Metro (deixamos de fora os ganhos de tempo, também evidentes, dos utilizadores de outros meios de transporte, devido à redução de veículos automóveis nas estradas) e dos ganhos associados à menor pressão sobre o estacionamento. Isto salvaguarda uma posição de bastante prudência que este tipo de cálculos merece.

Tendo como ponto de partida o estudo já referido: “Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto”, foi assumido o pressuposto de que o número de clientes cresce na mesma proporção que o número de passageiros km, ou seja, a uma taxa de 0,89% de 2013 para 2014. Sabendo que cada passageiro do Metro alcança ganhos de tempo na ordem das 199 horas por ano, calculou-se uma poupança de 34 milhões de horas em 2014. No que respeita à diminuição da pressão sobre o estacionamento, estima-se uma redução de 13 mil automóveis em toda a AMP, equivalendo a aproximadamente 21 milhões de horas de estacionamento.

DOAÇÕES E PATROCÍNIOS

Também em 2014, atendendo à conjuntura económica e social, foi opção da Metro do Porto não patrocinar qualquer iniciativa.

INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

NAVMETRO

O Sistema NAVMETRO - Sistema Complementar de Informação e Navegação na Rede do Metro do Porto para Pessoas com Dificuldades Visuais consiste num sistema auxiliar que visa colmatar a necessidade de disponibilizar, a uma franja de clientes específica, quer as informações gerais de Operação, quer a capacidade de autonomizar as pessoas nos percursos que realizam no interior das estações. Assim, através de um telemóvel comum, é possibilitado o acesso às pessoas com dificuldade ou deficiência visual a todo um conjunto de informações gerais que anteriormente não lhes eram acessíveis, bem como a um encaminhamento conduzido pelo som de pársaros emitido por um conjunto de dispositivos sonoros, discretamente implantados nos pontos-chave da estação. Grosso modo, o serviço assenta na conjugação de vários subsistemas (localização sem fios no interior da estação, orientação sonora e IVR - Interactive Voice Response) os quais permitem ao utilizador aceder a um vasto leque de funções, através de um diálogo lógico com o “cérebro” deste sistema.

O sistema, cujos serviços podem ser acedidos através do número 800 20 50 60, está integrado na Linha de Atendimento Geral ‘Olá Metro’ e é gratuito para clientes com dificuldade ou deficiência visual, mediante registo prévio. O Navmetro entrou em funcionamento no dia 02 de Dezembro de 2009 e conta, neste momento, com 56 clientes registados, cuja idade varia entre os 20 e os 80 anos.

Atualmente, a Metro do Porto desenvolveu em conjunto com a FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto) este projeto para integração do sistema em todas as estações subterrâneas da Rede.

FRENAGEM REGENERATIVA

A Metro do Porto encontra-se a desenvolver estudos, em parceria com a Efacec e Universidade do Minho, no sentido de aumentar o aproveitamento energético na rede através do armazenamento temporário da energia. Tanto os Eurotram como os Tram-Train possuem já sistemas de aproveitamento de energia de frenagem regenerativa, no entanto, esta poupança depende da existência, no mesmo momento, de outros veículos a circular nesse troço para os quais a energia é transferida: é essa limitação espacial e temporal que o projeto que se está a desenvolver pretende ultrapassar.

Logo que se encontrem concluídos os estudos, será instalado o piloto numa subestação da rede.

SEGURANÇA NA OPERAÇÃO

SAFETY

No ano de 2014 registaram-se um total de 202 acidentes no SMLAMP, sendo 81 acidentes de circulação e 121 acidentes com clientes em zonas públicas. Relativamente a 2013, em que se verificaram 182 acidentes, houve mais 20 acidentes, sendo mais cinco de circulação e mais 15 em zonas públicas. Dos 81 acidentes de circulação, 40 deveram-se a acidentes com clientes nos veículos (49,4%), 25 foram colisões (30,8%) e 16 acidentes com peões (19,8%). No que se refere a material circulante, 65 ocorreram com veículos Eurotram (80%) e 16 com veículos Tram-Train (20%).

O índice do número de acidentes por milhão de km percorridos em 2014 foi de 11,28 correspondendo a um aumento relativamente a 2013 (10,82).

A maioria dos acidentes de circulação, a exemplo do que tem sucedido nos anos anteriores, está associada a quedas de clientes no interior de veículos, nomeadamente em veículos Eurotram, em grande parte na sequência de frenagens (por motivos vários, tais como pelo sistema ATP ou, para evitar outros acidentes), bem como no momento do arranque dos veículos. As 25 colisões ocorridas foram todas da responsabilidade dos condutores dos veículos terceiros. A principal causa das colisões é o desrespeito por parte dos condutores dos automóveis pelos semáforos (passagem em vermelho) ou viragens à esquerda em local não autorizado. A linha onde ocorreram mais colisões foi a A-Azul (11 casos, 3 dos quais na, Av. da República em Matosinhos, seguida das linhas F-Laranja (cinco casos) e B-Vermelha (quatro casos). De referir que na linha D-Amarela só ocorreu um caso.

Em 2014 houve um aumento dos acidentes com peões (16 casos em 2014 vs 11 em 2013), não tendo no entanto ocorrido qualquer caso mortal, quando em 2013 tinha havido dois.

Os 121 acidentes com clientes, em zonas públicas, deveram-se a quedas, tendo ocorrido 48 em escadas mecânicas (40%), 30 em escadas fixas (25%), 28 nas plataformas/cais (23%), nove em outros pisos de estações subterrâneas (7%), quatro na via (3%) e dois em troços interestações (2%). Nas zonas públicas obteve-se um índice do número de acidentes por milhão de validações de 2,13. Comparativamente a 2013 (1,86) verificou-se um aumento deste indicador.

Dos acidentes na rede resultaram um total de 184 feridos, (165 em 2013), não se tendo no entanto registado, conforme já referido, qualquer vítima mortal.

SECURITY

Por se tratarem de atuações de maior exposição pública e pela presença de meios humanos, as incidências e ações de Security assumem, desde logo, um forte impacto na imagem comercial do Metro do Porto.

No domínio da Security incluem-se as tarefas e obrigações que se relacionam com a segurança na proteção e auxílio a clientes e na proteção de bens, pelo que torna-se bastante perceptível que, direta e indiretamente, essas atuações concorrem também para a perceção da imagem que publicamente que é gerada sobre o Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP).

Em 2014 a segurança de pessoas a bens na rede foi garantida através de um efetivo variável de meios humanos, pontualmente ajustados em serviços fixos ou móveis para toda a rede e em regime de subcontrato estabelecido diretamente entre a Viaporto e uma empresa de segurança privada (a Prosegur), essencialmente no âmbito das obrigações que competiam à Viaporto pelo Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do SMLAMP.

A esse serviço juntou-se também o apoio frequentemente prestado pela equipa de vigilantes ajuramentados para os serviços de fiscalização de títulos de transporte. Contratados pela Metro do Porto à empresa Eulen, essa equipa interveio sempre nas situações relacionadas com a segurança dos fiscais e ainda nas ocorrências de Security que afetaram equipamentos de bilhética, já que estão excluídas do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do SMLAMP as responsabilidades da parte da Viaporto com vandalismo que ocorra nesses equipamentos.

A vigilância policial na rede do Metro é também fundamental não só por ser mais eficaz na tomada de decisão e no consequente despoletar de ações de intervenção de polícia, que se tornam indispensáveis e inadiáveis junto do Comando Metropolitano da Polícia de Segurança Pública, como também no apoio essencial e exclusivamente inerente à função e missão dessas forças policiais.

Isso aplica-se tanto nas condições em que têm de ser garantidas a manutenção da ordem e segurança pública na rede do Metro, como nas diversas intervenções de Security de nível mais crítico ou complexo e que apenas podem ser completamente resolvidas com a presença direta de polícia.

Essa necessidade permanente de assegurar as condições mínimas e indispensáveis foi também acautelada da parte da Metro do Porto, mantendo em 2014 a contratação de um elemento da PSP para vigilância num posto de controlo de segurança integrado no próprio Posto de Comando da Circulação (PCC) do Metro. A este serviço, juntou-se a contratação do apoio de secções de agentes da PSP para as 39 noites de operação noturna do serviço MOVE Porto e em operativas especiais ocasionais destinadas a fiscalização de títulos de transporte, levadas a cabo por iniciativa da Metro do Porto.

Todavia, apesar dos esquemas de Security implementados, ainda em 2014 assistiu-se a um incremento das atuações de incividades em toda a rede, na linha do que já se verificara no ano anterior. Refira-se por exemplo e em termos meramente quantitativos, as obstruções das portas dos veículos da frota em período de operação comercial, que foram as ocorrências de incividade mais verificadas, com 255 registos em todo o ano.

Entre os incrementos mais significativos durante este período destacam-se a deteção de “penduras” na parte de trás dos veículos Eurotram (37 indivíduos em 2014 vs. 7 detetados em 2013), o acionamento de manípulos de emergência (+60% de registos do que em 2013), os apedrejamentos (+34% de incidências) e a já referida obstrução de portas (+31%). Ficam assim como alguns valores médios de 2014 os seguintes registos: 5,3 apedrejamentos/mês; 10 acionamentos/mês de manípulos

de emergência; ou 21,3 obstruções/mês de portas de veículos das frotas Eurotram e Tram-Train.

Em sentido decrescente, assinala-se a redução nas situações de obstrução das portas das cabinas dos agentes de condução (com apenas 1 caso registado, ou seja, -80% de incidências do que em 2013), ou o menor número de furtos verificados em equipamentos da rede, representando uma redução de 26% e que se traduz numa média de 8,3 furtos/mês.

Na componente da segurança relacionada com a proteção e auxílio a clientes destaca-se, positivamente, uma atuação um pouco mais atenta em 2014 traduzida, por exemplo, em menores registos de queixas por ameaças (-60%, comparativamente com 2013) e na descida em 35% de furtos a clientes (49 casos registados em 2014). Conseguiu-se assim uma média inferior à do ano anterior, agora na ordem dos 4,1 furtos/mês e perante um registo médio de 5,8 agressões/mês (semelhante à média de 5,2 obtida em 2013) que, em muitos casos, estão associados às próprias atuações de furtos.

Um outro aspeto que assinala uma melhor prestação conjunta na segurança relacionada com a proteção de bens é demonstrado pelo menor número de Máquinas de Venda Automática de títulos de transporte Andante (MVAs) que foram alvo de furto ou de tentativas de furto nas estações. Esse valor reduziu de 80 MVAs alvo de tentativas de arrombamentos e furtos de cofres e moedeiros, em 2013 (vários deles consumados) para 61 registos em 2014.

Deste modo, apesar do contexto social ainda ter sido marcado por fatores de crise ou maior instabilidade social, a opção por manter-se a Security nos mesmos níveis de proteção e apoio foi atentamente valorizado pelos clientes. Efetivamente, os resultados apurados nos dois Inquéritos de Satisfação aos Utilizadores do Metro do Porto realizados nesse mesmo ano mostram que a satisfação declarada pelos utilizadores do Metro do Porto face à segurança cifrou-se nos 71,6 pontos, ou seja, apenas 0,2 pontos abaixo da avaliação (numa escala de 1 a 100) obtida em 2013.

Concorrendo para este registo também tem de assinalar-se a operação especial MOVE Porto, serviço que foi valorizado como muito relevante por 72% dos clientes no segundo Inquérito de Satisfação realizado em 2014. Nela a Metro do Porto assegurou, entre os dias 1 de julho e 16 de novembro, uma operação em contínuo nas noites de sexta, sábado e vésperas de feriados e, especificamente para esses períodos, contratou polícia, patrulhas de fiscalização de títulos de transporte e de vigilantes exclusivas, para atuação nas linhas D e no Tronco Comum, de modo a garantir níveis de Security indispensáveis e satisfatórios em todas as 39 noites em que decorreu o MOVE Porto.

A complementaridade e o ajuste de serviços de Security adotados possibilitaram assim uma perceção de presença mais frequente de vigilantes em patrulhas móveis e isso refletiu-se também na constância da opinião dos clientes obtida para o fator Segurança através dos dois Inquéritos de Satisfação aos Utilizadores do Metro do Porto realizados em 2014 (71,9 pontos no 1º semestre; e 71,3 pontos no 2º semestre).

SERVIÇOS AO CLIENTE

Todos os dias a Metro do Porto tem em mente a preocupação de servir cada vez melhor o cliente. São levadas a cabo diversas ações, seja no âmbito da informação, da oferta, da diversificação de serviços e do conforto, no intuito de promover viagens cómodas, tranquilas e que efetivamente respondam às necessidades dos nossos clientes. Não cabendo aqui o detalhe de todas as ações, podemos destacar algumas como as operações especiais de transporte, fiscalização e segurança nos dias de jogos no Estádio do Dragão, ou as operações especiais e contínuas implementadas para outros eventos públicos regulares e de grande afluência à rede do Metro, como é o caso dos festejos da Passagem de Ano, da Queima das Fitas e São João.

Em 2014 destaca-se, pelo enfoque na responsabilidade social, o serviço MOVE Porto com funcionamento em contínuo nas noites de sexta-feira e sábado, criando uma alternativa de transporte na baixa do Porto, em



alinhamento com estratégia da autarquia e forças de segurança para reduzir o número de veículos de transporte individual na baixa do Porto, consequente congestionamento e estacionamento abusivo.

Para além do serviço de transporte, destaca-se ainda a disponibilização de parques de interface Park & Ride entre o Transporte Individual e o Metro. No total são 32 parques de estacionamento à disposição dos clientes, dos quais apenas um não gratuito (na Estação Estádio do Dragão), que somam mais de 3.400 lugares de estacionamento disponíveis.

Ainda no âmbito dos interfaces, assinala-se o Interface Casa da Música (gerido através protocolo estabelecido entre a Metro do Porto, S.A., a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto e a Câmara Municipal do Porto) onde são diariamente assegurados importantes serviços de ligação entre as linhas A, B, C, E e F do Metro e várias linhas de autocarros urbanos, interurbanos, internacionais e serviço de táxis.

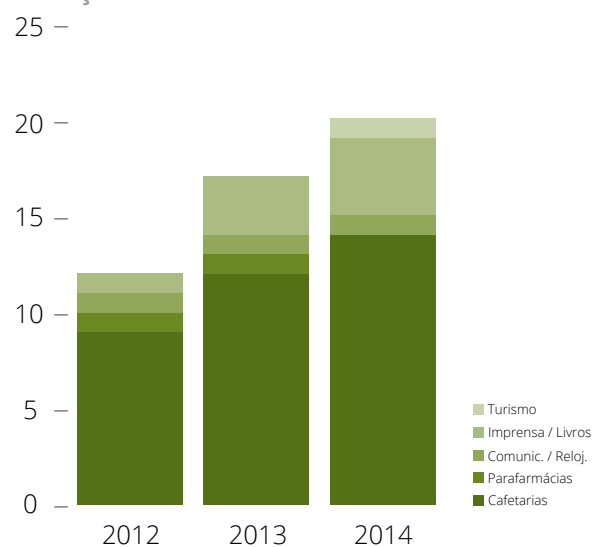
São ainda de destacar como importantes nós de conexão intermodal na rede do Metro, as estações com ligação aos serviços de comboio da CP - Campanhã, S. Bento e General Torres, e estações com uma forte componente de transbordo com linhas de autocarros urbanos tais como Trindade, Bolhão, Campo 24 Agosto, Marquês, Hospital de S. João e Santo Ovídio. Além destas, destaca-se ainda a ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, cuja estação regista, em média, mais de 45 mil validações por mês e a conexão entre a Ribeira e a Batalha/S. Bento através do Funicular dos Guindais, operado pela Metro do Porto em regime de subconcessão.

ESPAÇOS COMERCIAIS

A atual rede de Metro detinha já no final de 2014 um total de 20 lojas em exploração, o que representa uma oferta muito significativa para uma rede originalmente projetada e construída com apenas cinco espaços comerciais definidos em algumas das estações subterrâneas urbanas e mais cinco espaços em estações recuperadas das antigas linhas da CP/REFER.

A evolução da abertura e número de espaços comerciais em exploração na rede do Metro, no período entre 2012 e 2014 encontra-se no gráfico seguinte, comprovando a crescente oferta de serviços aos clientes:

ESPAÇOS COMERCIAIS



Para o primeiro trimestre de 2015 estão previstos quatro novos espaços na rede Metro, o que juntamente com as lojas atualmente em exploração, totalizará uma oferta comercial na rede de 24 lojas, 35 máquinas de vending e 22 ATMs.

A evolução do negócio dos espaços comerciais na rede permitiu um relevante incremento de receitas complementares mas também da oferta de mais e melhores serviços de utilidade e conforto para os clientes da Metro.

MELHORAMENTOS DA SINALÉTICA E INFORMAÇÃO AO PÚBLICO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Dando continuidade ao novo programa de Sinalética Estática e Informação ao Público para toda a rede do Metro do Porto iniciado e implementado em 2011 e 2012, foram vertidos nos trabalhos de conclusão do novo manual de sinalética todos os melhoramentos adotados ao nível de novas peças de informação ao público e testados ainda em 2013. Assim, na sequência desses trabalhos específicos de melhoramento e simplificação da informação que permaneceram em observação e teste durante o ano de 2013, foi concluído no 1º semestre de 2014 o novo Manual de Sinalética e Informação ao Público da Rede do Metro do Porto.

Com o objetivo de assegurar a correta especificação das condições de produção e manutenção de todas as peças de sinalética estática destinadas aos serviços afetos à exploração da rede do Metro, a adoção do novo manual esteve prevista para iniciar-se plenamente já em 2014, designadamente com o início de funções da nova subconcessão. Consequentemente, atendendo às razões e motivos que justificaram o adiamento temporário da nova subconcessão, prevê-se que a adoção plena desse manual se verifique já em 2015, possibilitando finalmente todas as condições técnicas necessárias à manutenção da sinalética de acordo com os padrões de qualidade do serviço, de economia de meios e de distinção da própria imagem comercial, em que a informação e comunicação com os clientes assume uma componente de visibilidade pública importante para a Metro do Porto.

Entre as quase 25.000 peças e aplicações de sinalética existentes em todo o Sistema assinala-se ainda que estão já praticamente adotadas e em vigor quase todas as novas soluções especificadas de acordo com as normas e indicações constantes desse novo manual. Efetivamente, as diversas campanhas de revisão de peças, testes e de manutenção levadas a cabo em 2014 foram determinadas também com o objetivo de introduzir os melhoramentos necessários ao nível da informação e dos suportes.

EVENTOS CULTURAIS

O Metro do Porto assume uma relação permanente com a comunidade, através da abertura a novos projetos, a formas de expressão artística e ao valor acrescentado para os seus clientes e para o próprio sistema. Em 2014, os espaços físicos da rede continuaram a ser um dos grandes palcos artísticos da cidade. Ao longo do ano decorreram mais de 350 iniciativas culturais, desde eventos de música, fotografia, teatro, arte pública, moda, dança e cinema. Estas ações são possíveis através do estabelecimento e consolidação de parcerias com as principais instituições da Área Metropolitana do Porto mas, também, por via do envolvimento de novos movimentos culturais e sociais. Os eventos que decorrem

nos espaços do Metro juntam milhares de pessoas e representam, assim, uma quebra da rotina diária dos utilizadores da rede.

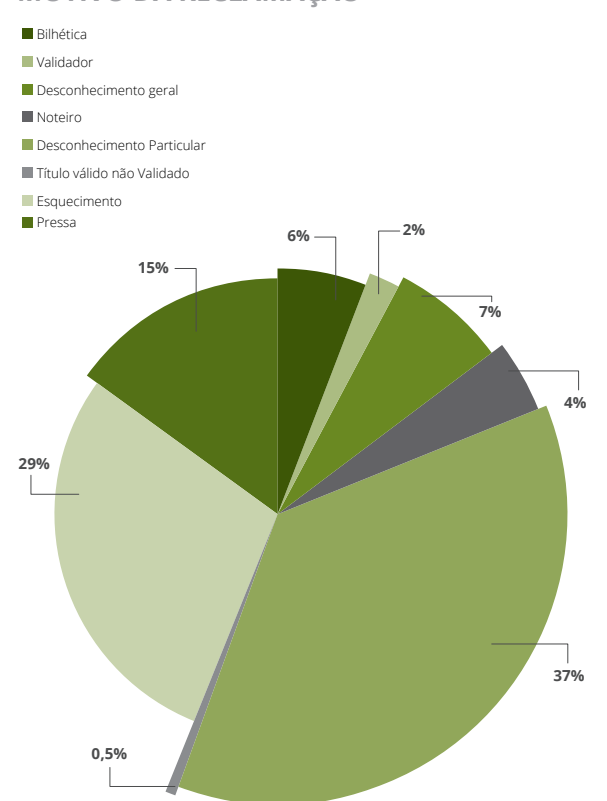
RECLAMAÇÕES

A análise atenta e sistemática, tanto das reclamações como das sugestões que nos são dirigidas pelos nossos clientes tem constituído, desde o início da operação comercial regular do metro do Porto, instrumento fundamental de conhecimento de problemas e identificação das áreas que exigem uma análise mais aprofundada das situações reclamadas de modo a acrescentar valor na satisfação global do utilizador.

Enquanto transporte de eleição, o Metro do Porto continua a gerar na população e mesmo entre turistas, tanto nacionais como estrangeiros, grandes níveis de satisfação, como comprovam inequivocamente os vários e sucessivos Estudos de Perfil e Satisfação do Utilizador, plasmada, de resto, em valências como: rapidez, pontualidade, cobertura da rede, acessibilidade, frequência, etc.. Mas, se conjugarmos estas valências com o facto de termos um Sistema de Metro com uma rede completamente aberta e sem qualquer barreira para controlo de acessos e com um sistema de bilhética totalmente Intermodal na Área Metropolitana do Porto, essa conjugação de características intrínsecas a este novo sistema tem vindo a constituir o núcleo das reclamações recebidas desde o início da operação comercial.

Tal entendimento encontra-se sustentado nos motivos que são consecutivamente alegados pelos reclamantes e que, conforme dados extraídos da base de dados de reclamações, se mantêm, sobretudo e no seguimento do apurado desde anos anteriores, no desconhecimento particular do sistema, no esquecimento, na pressa, no desconhecimento geral e, por último, na interação dos clientes com as máquinas de bilhética, conforme representado:

MOTIVO DA RECLAMAÇÃO



Os dados aqui reproduzidos representam 54% de um universo de 6.979 reclamações recebidas em 2014. No entanto, devemos sublinhar que os dados reproduzidos estão associados a reclamações que incidem sobre autuação, resultando a mais das vezes da sua análise que grande parte dessas vindicações possuem um cariz fortemente cultural uma vez que este expediente é utilizado, essencialmente, para a obtenção do perdão pelo incumprimento das Condições Gerais de Transporte.

No entanto, e tal como já referido, apraz registar que o feedback desta Empresa à reclamação e à sugestão tem assumido um papel de elevada importância, não só no plano do conhecimento geral do sistema de transporte e das regras de utilização por parte dos clientes, enquanto utilizadores, mas também na dimensão legal do utilizador enquanto consumidor.

Este fator tem vindo a ser preponderante na redução do número de reclamações, sobretudo entre os habituais utilizadores, uma vez que se regista, em 2014, um decréscimo de cerca de 47% de reclamações recebidas, face a 2013 (13 180 reclamações).

A RECLAMAÇÃO COMO PROTEÇÃO DO CLIENTE

A Lei de Defesa do Consumidor - Lei nº 24 - em vigor desde 31 de julho de 1996, com o propósito de regular os direitos e deveres de todos os cidadãos enquanto consumidores - visou particularmente chamar a atenção não só para a necessidade de todos os cidadãos serem consumidores informados e responsáveis, como também, de todos os operadores económicos exercerem a sua atividade em completo respeito pelos direitos dos consumidores, em geral, e dos consumidores vulneráveis, em particular, na relação jurídica comercial.

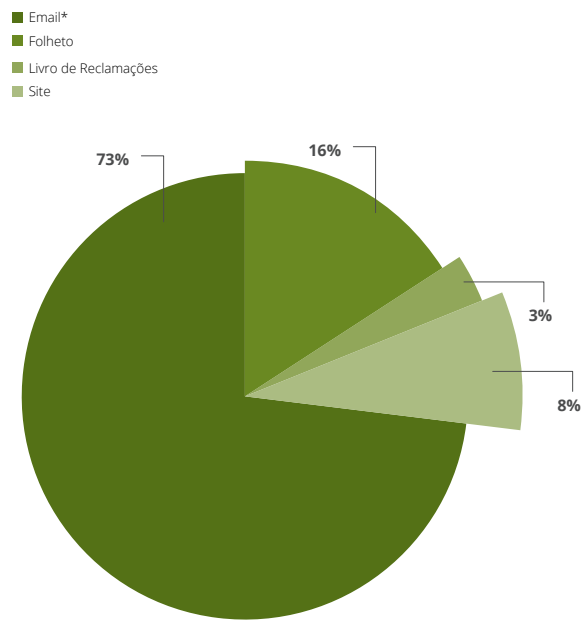
Mais recentemente, como reforço da garantia nesta área, o Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de Novembro, veio estabelecer a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações a um conjunto amplo de atividades do comércio e serviços e instituir procedimentos de fiscalização rigorosos.

No âmbito da proteção dos direitos dos consumidores, refira-se que tem existido entre a Metro do Porto e a DECO, desde o início da operação comercial, total cooperação no esclarecimento de questões práticas colocadas por Clientes que recorrem a esta Associação de Defesa do Consumidor com o propósito de se verem esclarecidos nos seus direitos e, reciprocamente através do efeito didático da resposta, nos seus deveres.

RECLAMAÇÕES RECEBIDAS EM 2014

Não obstante serem considerados instrumentos próprios eleitos pelo legislador para efeitos de acessibilidade à reclamação: o Livro Oficial de Reclamações e a disponibilização de uma página eletrónica pela Empresa prestadora do serviço, (conforme consta do DL 156/2005, de 15 de setembro, com as alterações introduzidas pelo DL nº 371/07, de 6 de setembro), a verdade é que o Cliente tem elegido preferencialmente, e cada vez mais, a via digital para exercer esse direito, conforme regista a Base de Dados reportada a 2014:

RECLAMAÇÕES RECEBIDAS EM 2014



*E-mail, site e sms

Contudo, em conformidade com o acima descrito, é ainda patente na representação gráfica a reduzida adesão do Cliente ao Livro Oficial para a reclamação uma vez que em 2014 se assinala uma queda de 40% no número de reclamações rececionadas por essa via, quando comparada com 2013, período em que se registou um total de 308 reclamações de Livro.

LIVRO DE RECLAMAÇÕES DIGITAL

A tendência de queda anteriormente referida poderá vir a alterar-se, todavia, já que a nova versão do livro de reclamações digital deverá ficar disponível brevemente. A reformulação deste documento, com a passagem para a vertente tecnológica, tem como objetivo não só seguir as novas tendências, mas também “desmaterializar e desburocratizar” todo o processo de queixa.

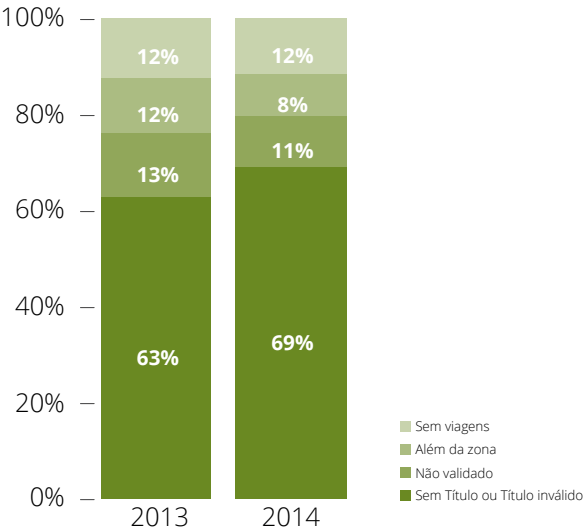
INFRAÇÕES

Em 2014 foram fiscalizados 1.512.386 clientes, menos 16% que em 2013. Do total de fiscalizações efetuadas resultou a emissão de 38.635 autos de notícia, número que, face a 2013, representa um decréscimo de autuação em cerca de 21%. Estima-se que esta diminuição se ficou a dever não só à ausência de operativas de fecho de estação (operativas que permitem fiscalizar todos os clientes que saem numa determinada estação num determinado período horário), como, ainda, à alteração da legislação aplicável em matéria de transgressões ao transporte público ocorrida no início do ano e cujo impacto se refletiu em todas as variantes analisadas.

	2013	2014	Δ
N.º de Fiscalizações	1.806.000	1.512.386	-16%
N.º de Autos	48.892	38.635	-21%

No que respeita ao tipo de infração cometida, mantém-se como principal causa a viagem “sem título ou com título inválido”, com 26.601 autos registados, cerca de 70% do total dos autos elaborados.

TIPO DE INFRAÇÃO



De referir, contudo, que não obstante a impossibilidade de uma cobertura permanente da totalidade da rede pela equipa de fiscalização em funções, manteve-se ao longo de 2014, tal como aconteceu em 2013, a preocupação de distribuir as equipas no terreno de acordo com um princípio de aleatoriedade tal que possibilitasse maximizar o impacto da fiscalização junto dos infratores intencionais através da imposição pela presença das equipas na rede.

ALTERAÇÃO DA LEI Nº 28/06, DE 04 DE JULHO

Com as alterações à Lei nº 28/06, de 04 de julho, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transporte coletivo de passageiros, introduzidas pela Lei do Orçamento de Estado nº 83-C/13, de 31 de dezembro, o regime sancionatório aplicável passou a configurar uma contraordenação fiscal, projetando as coimas para o Regime Geral das Infrações Tributárias e por isso sujeitas a cobrança por execução fiscal pela própria Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA). Ainda, de acordo com este novo regime jurídico, em vigor desde o início de 2014, transitaram para a ATA as competências anteriormente atribuídas ao IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. para a instauração e instrução dos Processos de Contraordenação.

Até ao final de 2014, não foram concluídos pela ATA os procedimentos necessários para pôr em prática o novo regime contraordenacional, tendo ficado por cobrar as coimas relativas a este período.

SATISFAÇÃO DOS CLIENTES

Rapidez, acessibilidade, frequência e facilidade de deslocação são os fatores mais elogiados pelos utilizadores do Metro do Porto nos dois Estudos de Perfil e Satisfação efetuados em 2014 a uma amostra total constituída por 1674 indivíduos, realizados por uma entidade independente (DOMP, S.A.) a 848 utilizadores entre os dias 17 e 23 de março e a 826 utilizadores entre os dias 6 e 12 de novembro de 2014, respetivamente, e cujos resultados continuam a evidenciar um nível elevado na Média Anual de Satisfação Global (83,3%) e no Índice Global de Satisfação Ponderado (79,5%) obtidos em 2014.

PERFIL DE UTILIZAÇÃO

O cliente tipo do Metro do Porto é mulher (56%) pertencente à classe média, com habilitações de nível Médio/ Secundário (11º/12º ano) e uma idade média de 37 anos. Também de acordo com os resultados dos Estudos de Perfil e Satisfação do Utilizador são os segmentos mais jovens que tiram o maior partido dos benefícios do Metro e continuam a contribuir também para a permanência de uma imagem social manifestamente jovem da parte do Metro do Porto: em 2014 mais de metade dos clientes (55,3%) tinha entre 15 e 35 anos; e 31,2% dos seus utilizadores eram estudantes.

A maioria dos utilizadores do Metro do Porto é, naturalmente, residente nos concelhos abrangidos pela rede. No Porto residiam cerca de 27,1% dos clientes, seguindo-se por ordem decrescente de utilizadores, os residentes em Vila Nova de Gaia (20,0%), Matosinhos (13,6%), Maia (8,7%), Gondomar (8,6%), Vila do Conde (4,5%) e Póvoa do Varzim (2,4%).

A estes acresciam ainda os clientes residentes nos concelhos de Valongo (1,7%) e Espinho (0,7%) e os de outros concelhos não servidos diretamente pela rede do Metro onde também se verificava que a percentagem mantinha ainda alguma expressão, pois em 2014 eram já 12,7% do total.

SATISFAÇÃO FACE AO SERVIÇO PRESTADO

A Média Anual de Satisfação Global apurada em 2014 representava um melhoramento de praticamente 1% face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2013 e igualmente obtida através de dois Estudos de Satisfação realizados por empresa independente e especializada.

De facto, o nível elevado de satisfação dos passageiros do Metro do Porto quanto à perceção que detinham dos benefícios do Metro para a sociedade (98,3%) e para o ambiente (97,1%), são notórios, considerando a sua maioria até que mais pessoas irão viajar no Metro do Porto no futuro.

A responsabilidade social da empresa manteve-se assim considerada como muito benéfica, tanto socialmente como ambientalmente, não sendo por isso mesmo desajustada a excelência da classificação relacionada com os serviços disponibilizados e geridos pela Metro do Porto, marcados por níveis notáveis de Confiança (81,1%), Lealdade (94%) e de Imagem Social (94%), bem acima dos 80% e onde mais de 97% de inquiridos referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

PONTOS FORTES DO METRO DO PORTO (ESTUDO DE SATISFAÇÃO DO CLIENTE, NOVEMBRO 2014)

PONTOS FORTES	%
Rapidez	34,9%
Pontualidade	13,1%
Acessibilidade	6,2%
Frequência	5,3%
Facilidade de deslocação	5,1%
Conforto	3,6%
Mobilidade	3,6%

Evita o trânsito	3,5%
Cobertura da rede	3,5%
Comodidade / prático	2,9%
Económico	1,9%
Ecológico/bom para o ambiente	1,1%
Proximidade à estação / boa Localização das estações	1,0%
Limpeza	1,0%
Horário	1,0%
Segurança	0,8%
Design/beleza	0,4%
Eficácia	0,3%
Tudo	0,6%
Outros	2,7%
NS/NR	6,8%

NOTA FINAL

Para a elaboração deste Relatório recorreu-se a informação com origem interna bem como à colaboração de um conjunto de entidades que trabalham diretamente com a Metro do Porto. Nesse conjunto encontram-se a Prometro, S.A. (ViaPorto) - empresa subconcessionária da operação e manutenção do Metro do Porto, a BVK (Consórcio Bombardier Transportation Portugal, S.A/ Vossloh – Kiepe Gmbh) - subcontratada responsável pela manutenção dos veículos Tram-Train, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E. - entidade responsável pela gestão do sistema de bilhética intermodal Andante, a EULEN – Portugal de Segurança, S.A. enquanto empresa subcontratada para os serviços de fiscalização de títulos de viagem no Metro do Porto e a Funiporto (Consórcio Efacac e Liftech) responsável pela operação e manutenção do Funicular dos Guindais.

A essas empresas e a todas as que direta ou indiretamente contribuem para a qualidade do serviço prestado pela Metro do Porto, fica um sincero agradecimento.

Este Relatório é complementado pelo Relatório e Contas 2014, onde existe informação detalhada sobre o desempenho operacional e financeiro da Empresa, bem como um conjunto de informação relativa à governação da sociedade, nomeadamente no que respeita aos Princípios de Bom Governo aos quais a Empresa se encontra sujeita. O Relatório de Sustentabilidade apenas é produzido em versão digital e encontra-se disponível para consulta no site da Empresa.

De um modo geral procurou-se seguir as orientações do *Global Reporting Initiative* (GRI).

PARA ESCLARECIMENTOS OU SUGESTÕES:

Metro do Porto, S.A.
Avenida Fernão de Magalhães,
1862 - 7o Andar/ 4350 - 158 Porto
T: 225081000
F: 225081001
W: www.metrodoporto.pt
@: metro@metrodoporto.pt



05

ANEXOS

ANEXOS

ÍNDICE GRI G3

GRI	INDICADOR	TIPO	PÁG.
1.	ESTRATÉGIA E ANÁLISE		
1.1	Declaração do Presidente	E	
1.2	Descrição dos impactos, riscos e oportunidades	E	
2.	PERFIL ORGANIZACIONAL		
2.1.	Nome da Organização	E	
2.2.	Principais serviços	E	
2.3.	Estrutura operacional	E	
2.4.	Localização da sede	E	
2.5.	Países ou regiões onde opera	E	
2.6.	Tipo e natureza jurídica da propriedade	E	
2.7.	Mercados servidos	E	
2.8.	Dimensão da Organização	E	
2.9.	Mudanças no período do Relatório	E	
2.10.	Prémios recebidos no período do Relatório	E	
3.	PARÂMETROS DO RELATÓRIO		
3.1.	Período coberto pelo Relatório	E	
3.2.	Data do Relatório anterior	E	
3.3.	Ciclo de emissão	E	
3.4.	Dados para contacto	E	
3.5.	Processo de definição do conteúdo	E	
3.6.	Limite do Relatório	E	
3.7.	Declaração sobre limitações específicas	E	
3.8.	Base para elaboração do Relatório	E	
3.9.	Técnicas de medição, hipóteses técnicas	E	
3.10.	Reformulações relativamente a Relatórios anteriores	E	
3.11.	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores	E	
3.12.	Tabela GRI	E	
3.13.	Verificação externa	E	
4.	GOVERNAÇÃO E COMPROMISSOS		
4.1.	Estrutura de governação	E	
4.2.	Estrutura de governação e cargos executivos	E	
4.3.	Número de membros independentes ou não-executivos	E	
4.5.	Recomendações e orientações	E	
4.6.	Processos para evitar conflito de interesses	E	
4.7.	Processo para determinação das qualificações para definição estratégica	E	
4.8.	Declaração da missão, valores e códigos de conduta	E	
4.9.	Procedimentos de supervisão	E	
4.10.	Processos de auto-avaliação de desempenho	E	
4.11.	Princípio da Precaução	E	
4.12.	Cartas e Princípios	E	
4.13.	Participação em associações e organismos nacionais e internacionais	E	
4.14.	Grupo de stakeholders	E	
4.15.	Base para identificação dos stakeholders	E	
4.16.	Relacionamento com os stakeholders	E	
4.17.	Principais temas e preocupações dos stakeholders	E	
	DESEMPENHO AMBIENTAL		

EN1	Materiais usados por peso ou volume	E
EN2	Percentual de materiais usados provenientes da reciclagem	E
EN3	Consumo de energia directa	E
EN4	Consumo de energia indirecta	E
EN5	Energia economizada	A
EN6	Iniciativas para redução do consumo de energia	A
EN7	Iniciativas para reduzir o consumo de energia indirecta	A
EN8	Consumo de água	E
EN9	Fontes hídricas afectadas	A
EN10	Percentagem de água reciclada	A
EN11	Áreas posuídas, arrendadas ou administradas insertas em áreas protegidas	E
EN12	Descrição de impactos na biodiversidade	E
EN13	Habitats protegidos ou restaurados	A
EN14	Estratégias para a biodiversidade	A
EN15	Espécies na Lista Vermelha	A
EN16	Total de emissões directas e indirectas de GEE	E
EN17	Outras emissões indirectas de GEE	E
EN18	Iniciativas para reduzir as emissões de GEE	A
EN19	Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozono	E
EN20	NOx, SOx, e outras emissões	E
EN21	Descarte total de água	E
EN22	Resíduos por tipo e importância	E
EN23	Derramamentos significativos	E
EN24	Resíduos transportados	A
EN25	Impactos de descartes de água	A
EN26	Iniciativas para mitigar os impactos ambientais	E
EN27	Produtos recuperados	E
EN28	Multas e não-conformidades	E
EN29	Impactos significativos do transporte de bens e de trabalhadores	A
EN30	Total de investimentos ambientais	A
DESEMPENHO ECONÓMICO		
EC1	Valor económico directo gerado e distribuído	E
EC2	Implicações financeiras das mudanças climáticas	E
EC3	Plano de pensões	E
EC4	Ajuda financeira significativa recebida do governo	E
EC5	Variação do salário mais baixo comparado ao salário mínimo nacional	A
EC6	Políticas, práticas e proporção de gastos com fornecedores	E
EC7	Procedimentos para contratação local	E
EC8	Impactos de investimentos em infra-estruturas	E
EC9	Impactos económicos indirectos	A
DESEMPENHO SOCIAL		
LA1	Total de trabalhadores por tipo de emprego e contrato de trabalho	E
LA2	Número total de empregados por faixa etária e género	E
LA3	Benefícios não oferecidos a trabalhadores temporários e part-time	A
LA4	Percentagem de empregados abrangidos por acordos de negociação colectiva	E
LA5	Prazo de notificação relativo a mudanças operacionais	E
LA6	Percentual de empregados representados em Comitês	A
LA7	Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos e absentismo	E
LA8	Programas de educação e formação em doenças graves	E
LA9	Temas relativos a saúde/segurança cobertos por acordos formais com sindicatos	A

LA10	Horas de formação	E
LA11	Gestão de competências e de fim de carreira	A
LA12	Análises de desempenho e desenvolvimento de carreira	A
LA13	Outros indicadores de diversidade	E
LA14	Proporção do salário base entre homens e mulheres por categoria funcional	E
HR	Direitos Humanos	E/A
SO1	Programas e práticas para gestão dos impactes das operações nas comunidades	E
SO2	Avaliação de riscos de corrupção	E
SO3	Formação em procedimentos anti-corrupção	E
SO4	Medidas de resposta a casos de corrupção	E
SO5	Políticas públicas e lobbies	E
SO6	Contribuições a partidos políticos	A
SO7	Acções judiciais por concorrência desleal e práticas de trust	A
SO8	Multas e não-conformidades com leis e regulamentos	E
PR1	Fases do ciclo de vida do serviço cujos impactos são avaliados e minimizados	E
PR2	Não-conformidades no âmbito da saúde e segurança	A
PR3	Informação sobre o serviço	E
PR4	Não-conformidades relativas à informação sobre o serviço	A
PR5	Práticas e pesquisas relativas à satisfação dos clientes	A
PR6	Adesão a leis e códigos de publicidade e marketing	E
PR7	Não-conformidades relativas à publicidade e marketing	A
PR8	Reclamações relativas à violação de privacidade e perda de dados dos clientes	A
PR9	Multas por não-conformidades relativas ao fornecimento e uso de serviços	E
GRI - Suplemento Sector dos Transportes Ferroviários		
A	Tipo de energia utilizada	
B	Frota de veículos de metro	
C	Consumo de combustível	
D	Eficiência energética	
E	Quilómetros percorridos	
F	Total de energia/combustível consumido	
G	Passageiros transportados	

	C	C+	B	B+	A	A+
Auto Declaração	☒					
Verificado por entidade externa						
Verificado por GRI						

INDICADORES UITP
FRAMEWORK

A UITP elaborou, em 2009, uma matriz de indicadores adaptados especificamente à realidade do sector dos transportes públicos. Para os “Full Members” a resposta a pelo menos 3 indicadores de cada capítulo (Económico e Financeiro, Ambiente e Energia, Social e Sociedade, Governância) é obrigatória, no entanto, a Metro do Porto, enquanto “Pledge Member” pode também responder, mas de forma voluntária. Assim, aproveitamos a oportunidade para apresentar os indicadores disponíveis demonstrando o nosso compromisso em avançar cada dia mais no sentido do comprometimento com a Carta de Sustentabilidade da UITP que assinámos.

ECONÓMICO E FINANCEIRO		PÁG.
Eco1	Total de passageiros transportados	
Eco3	Custo operacional por km	
Eco4	Transparência nos pagamentos	
Eco5	Taxa de crescimento das receitas	
Eco6	Taxa de cobertura dos custos da operação pelas receitas	
Eco7	Indemnizações compensatórias por passageiro	
Eco9	Investimentos	
Eco11	Velocidade comercial	
Eco12	Lugares km por colaborador (MP e Sociedade Operadora)	
Eco13	Percentagem de passageiros com títulos de assinatura	
Eco19	Número de empregos directa e indirectamente associados à prestação de serviço de transporte	
Eco21	Capacidade de satisfazer a procura (Taxa máxima de ocupação em hora de ponta)	
AMBIENTE E ENERGIA		PÁG.
Env1	Operações com Sistema de Gestão Ambiental (% de operações)	
Env3	Energia usada na tracção por passageiro km (total e evolução)	
Env4	Energia usada não-tracção por passageiro km (total e evolução)	
Env6	Energia (eléctrica) usada por 100 km e evolução	
Env7	Total de emissões directas de CO2e	
Env8	Emissões (indirectas) de CO2e associadas à energia de tracção por passageiro km	
Env9	Percentagem da frota considerada “limpa”	
Env16	Progressos na Gestão da Qualidade do Ar	
SOCIAL		PÁG.
Soc1	Satisfação do Cliente (proporção de clientes satisfeitos e muito satisfeitos)	
Soc7	Percentagem de infraestruturas acessíveis (veículos e estações)	
Soc8	Programas de saúde para os colaboradores	
Soc11	Taxa de absentismo	
Soc14	Colaboradores por género	
Soc17	Acidentes no trabalho e na rede	
GOVERNAÇÃO		PÁG.
Gov1	Gabinete responsável pela área de Sustentabilidade	
Gov4	Processo de envolvimento com as partes interessadas externas	
Gov5	Processo de envolvimento com as partes interessadas internas	
Gov11	Políticas anti-corrupção	

QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO

Porque a sua opinião conta, agradecemos que dispense alguns minutos do seu tempo para partilhar connosco as suas opiniões sobre este Relatório.

1. QUAL O GRUPO A QUE PERTENCE?

Cliente

Colaborador

Fornecedor

Accionista, Tutela

Parceiro Estratégico, Autarquias Locais

Comunicação Social

Comunidade

Outro, por favor especifique

2. ATRAVÉS DE QUE MEIO TEVE CONHECIMENTO DO RELATÓRIO?

Informação nas estações, veículo e outros suportes de comunicação físicos

Website, Facebook, Twitter

Comunicação Social

Versão digital enviada por correio

Brochura em papel

Outro, por favor especifique

3. COMO CLASSIFICA ESTE RELATÓRIO EM TERMOS DE:

Muito Fraco

Fraco

Médio

Bom

Muito Bom

Utilidade

Conteúdo

Clareza

Aspecto gráfico

Qualidade geral

4. QUAL A SUA OPINIÃO RELATIVAMENTE ÀS SECÇÕES DO RELATÓRIO?

Muito Fraco

Fraco

Médio

Bom

Muito Bom

Quem somos e o que fazemos

Ambiente

Perspectiva Económica

Responsabilidade Social

Anexos

5. QUAL O NÍVEL DE IMPORTÂNCIA QUE ATRIBUI A CADA UM DOS SEGUINTES TEMAS:

	Nada Importante	Pouco Importante	Importante	Muito Importante
Informação geral sobre a Empresa				
Governança da Empresa				
Ética e Transparência				
Estratégia e Extensões da Rede				
Envolvimento com as Partes Interessadas				
Envolvimento com Iniciativas Externas				
Energia, Água, Papel, Resíduos, Emissões				
Desempenho Operacional				
Desempenho Económico				
Apoios Financeiros				
Práticas Sociais Internas				
Impactos na Comunidade				
Investigação e Desenvolvimento				
Acessibilidade e Segurança				
Serviços ao Cliente				
Satisfação do Cliente, Reclamações				

6. QUE TEMÁTICAS GOSTARIA DE VER TRATADAS OU APROFUNDADAS NO PRÓXIMO RELATÓRIO?

DEPOIS DE PREENCHIDO PODERÁ
REMETER O QUESTIONÁRIO POR:

E-mail: metro@metrodoporto.pt

Fax: 225081001

Correio: Metro do Porto, S.A.,
Avenida Fernão de Magalhães,
1862, 7º - 4350-158 Porto

