

# METRO DO PORTO, S.A.

## Plano de Reestruturação

MP-1307769/13

29 de novembro de 2013

---

## Índice

1.	Introdução.....	3
2.	Objectivos Operacionais .....	6
3.	Ponto de Situação .....	9

## 1. Introdução

O projeto do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto remonta ao início dos anos noventa, quando vários líderes políticos da Região Norte defenderam a construção de um sistema de transportes públicos baseado numa rede ferroviária eletrificada, parcialmente subterrânea.

A Sociedade Metro do Porto, S.A. veio a ser criada em Agosto de 1993 e a sua primeira linha, que liga as estações da Trindade a Senhor de Matosinhos, foi inaugurada a 7 de Dezembro de 2002.

Desde então, verificou-se um contínuo crescimento da rede em operação, com inaugurações sucessivas de novos troços, o último dos quais em outubro de 2011 (troço D. João II – Santo Ovídio). A rede de sistema de Metro Ligeiro atualmente em exploração abrange 7 concelhos da Área Metropolitana do Porto, sendo composta por 6 linhas com uma extensão de 67 km e servidos por 81 estações.

Para um total de investimento de 2.633 milhões de euros no final de 2012, o modelo de financiamento definido assentou no encaixe inferior a 30% a fundo perdido (160 milhões de dotações PIDDAC + 533 milhões de fundo comunitário) e o restante de financiamento contratado directamente pela MP, em parte com concessão de garantias do Estado, sabendo-se, assim, desde o início que o serviço da dívida e a amortização de capital não poderiam vir a ser satisfeitos pela Empresa, cujo modelo de negócio é o de prestação de serviço público a preços sociais.

No final de 2011, o nível de endividamento era de cerca de 2.710 milhões de euros, com origem em: obras 1.760, transporte de passageiros 130 - sem rendas de locação de material circulante, Gestão do projecto 75 e encargos financeiros 750 - incluindo encargos financeiros relativos à locação de veículos (valores aproximados e em milhões de euros).

A macro-estrutura da MP foi sendo adaptada à realidade de cada momento. Numa primeira fase, até 2004, com uma estrutura organizacional concebida essencialmente para suportar as atividades relacionadas com a gestão e coordenação da execução do projeto da primeira fase do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, adjudicada a entidade terceira, em regime de conceção, construção e operação.

A partir de então e até 2006, com o início da exploração comercial da primeira linha do Sistema, em 7 de Dezembro de 2002 e, mais tarde, com a aprovação pelo Governo das primeiras obras integradas na segunda fase, foram abraçadas novas atividades e criadas novas unidades na organização da Empresa, com o conseqüente alargamento do quadro de efetivos e o leque funcional das atividades

internas. Essa macro-estrutura organizacional da Empresa, foi especialmente concebida para assegurar a transição entre a fase de atividade predominantemente concentrada na execução das obras de construção da infraestrutura e de instalação dos seus principais equipamentos e a fase de exploração do Sistema de Metro.

Finalmente em 2006, ocorreu a última grande alteração na macro-estrutura da empresa que passou a representar as atividades e funções condizentes com as responsabilidades que subsistem ou se suscitam na empresa: estudo de novas soluções de desenvolvimento da rede (projetos); execução de novas infraestruturas e implementação de novos equipamentos; garantir a sua manutenção; promover a operação da rede e a exploração integrada da cadeia de valor associada ao serviço de transporte.

Dando cumprimento ao previsto nas Bases de Concessão, foi lançado a 1 de Abril de 2009 o denominado “Concurso Limitado por prévia Qualificação para a Subconcessão dos Serviços de Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto” tendo por objetivo a seleção de operador que assegurasse a operação do sistema a partir de 1 de Abril de 2010, data de conclusão do contrato então em vigor.

Terminada a fase de qualificação de propostas, todos os candidatos foram convidados a apresentar as suas propostas, sendo que só dois dos concorrentes o vieram a fazer, no dia 26 de Outubro de 2009.

Em reunião do Conselho de Administração de 16 de Dezembro 2009 foi deliberado aprovar o Relatório Final de análise das propostas recebidas, o qual propunha a adjudicação do objecto do concurso ao consórcio concorrente constituído por Barraqueiro SGPS, S.A., Barraqueiro Transportes, S.A., Arriva Portugal, S.A., Keolis, S.A. e Manvia – Manutenção e Exploração de Instalações e Construção, S.A., por um prazo de cinco anos a partir de 01 de Abril de 2010. O contrato celebrado com o consórcio Prometro veio a ser assinado em 26 de Fevereiro de 2010, vigorando até 31 de Dezembro de 2014.

Em Maio de 2007, os acionistas da MP, Área Metropolitana do Porto e Estado, assinaram o Memorando de Entendimento relativo ao desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, documento que além de apontar para uma nova estrutura societária, implementada através do aumento de capital subscrito pelo Estado em Março de 2008 que assim passou a deter, direta e indiretamente a maioria do capital da MP, e para um novo modelo de governação da empresa, definia o programa de desenvolvimento da chamada Segunda Fase da Rede. O Decreto – Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro aprovou as alterações às Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, refletindo o previsto no Memorando de Entendimento.

As peças para procedimento concursal para a Subconcessão de Construção e Manutenção do SMLAMP (prevista no número 2 da Base XXI das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, foram enviadas em 29 de Dezembro de 2010 para a Secretaria de Estado dos Transportes, para a competente verificação e autorização superior dos procedimentos necessários ao lançamento do respetivo concurso limitado por prévia qualificação. A 24 de Maio de 2011 foi dado conhecimento à Metro do Porto do Despacho n.º 04.05/11 da Secretaria de Estado dos Transportes, segundo o qual “O projecto de expansão de 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 Projeto; c) Após o programa de consolidação da conta pública dar resultados positivos”.

Foi neste contexto, que em 31 de outubro de 2012 se remeteu, conjuntamente com o PAO de 2013, o Plano de Reestruturação da MP em conjugação com a STCP, Plano que agora se atualiza.

As tabelas seguintes evidenciam a evolução do efetivo, da oferta, da procura e do EBITDA, bem como valores previsionais para 2014.

Designação	Execução	Execução	Estimativa	Previsão
	2011	2012	2013	2014
<b>N.º Total de RH (O.S. + Dirigentes + Efetivos)</b>	116	108	86	56
N.º de Órgãos Sociais (O.S.) (número)	10	11	11	11
N.º de Dirigentes sem O.S. (número)	25	22	12	7
N.º de Efetivos sem O.S. e sem Dirigentes (número)	81	75	63	38

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. Do total de funcionários inicialmente transferidos, encontram-se ainda vinculados à Metro do Porto treze funcionários, dos quais nove afetos ao serviço dos transportes alternativos e quatro em outras funções na Metro do Porto.

A Metro do Porto incorreu, até 31 de Dezembro de 2012, em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões no montante de cerca de 16,9 milhões de euros, custos que nos termos do protocolo deverão ser suportados pelo Estado.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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
Passageiros km	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	282.480

(valores em milhares)

(valores em milhares)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>EBITDA<sup>1</sup></b>	<b>-46.667</b>	<b>-52.499</b>	<b>-44.021</b>	<b>-39.516</b>	<b>-36.093</b>	<b>-18.726</b>	<b>1.230</b>	<b>5.328</b>
<i>Custos Operacionais</i>	<i>-63.407</i>	<i>-80.803</i>	<i>-85.539</i>	<i>-84.672</i>	<i>-79.556</i>	<i>-62.809</i>	<i>-59.133</i>	<i>-51.463</i>
<i>Proveitos Operacionais</i>	<i>16.740</i>	<i>28.304</i>	<i>41.518</i>	<i>45.156</i>	<i>43.463</i>	<i>44.083</i>	<i>60.363</i>	<i>56.791</i>
EBITDA sem IC	-48.912	-54.902	-54.380	-50.654	-48.087	-30.593	-10.638	-6.217
EBITDA sem IC e sem Bónus/Malus	-48.912	-54.902	-54.380	-50.654	-48.087	-30.593	-21.237	-13.916

<sup>1</sup> Proveitos: vendas e serviços prestados (excluindo IFIRC12 e direitos de utilização), IC's e Bónus/Malus. Custos: fornecimentos e serviços externos (excluindo IFRIC 12) e gastos com pessoal (excluindo rescisões)

## 2. Objectivos Operacionais

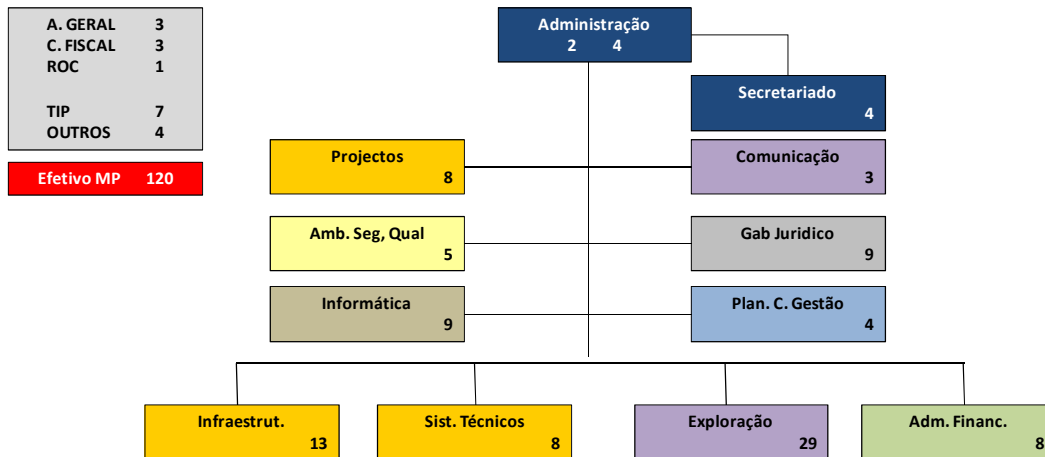
No contexto do apresentado nos pontos dois, três e quatro do plano de atividades, apresentam-se os consequentes objectivos operacionais.

Em termos operacionais o plano de redução de custos, o plano de investimento, o plano de alienação de imóveis, a reorganização dos serviços e o redimeensioamento do efectivo terão de ocorrer em paralelo de modo a permitir a sua recíproca facilitação.

Quanto ao redimensionamento do efectivo, e no que respeita à MP, apenas há a tomar em consideração as saídas decorrentes da reorganização e da fusão; já quanto à STCP, além destas saídas, são ainda de considerar as transferências de trabalhadores para o futuro operador que se admite possam ocorrer em 1 de janeiro de 2015 no âmbito do contrato de subconcessão.

Permanecem no universo da MP a "unidade de negócio" Funicular dos Guindais, (cuja operação está subconcessionada até 1 de Janeiro de 2015 nos termos de concurso público internacional e que verá também nessa altura a celebração de um novo contrato) no universo da STCP as "unidades de negócio" Carro Eléctrico (com um efectivo de 41 pessoas), Museu (com um efectivo de 5 pessoas), e no universo de ambas o ACE TIP (com um efectivo de 8 pessoas do MP, 2 da STCP e 1 da CP) e de que a CP também faz parte, repartindo as três entidades a participação neste ACE.

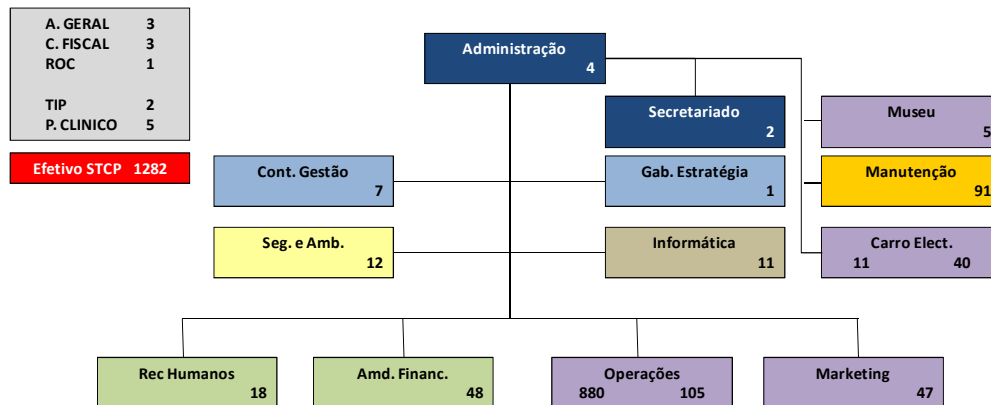
## MACRO ESTRUTURA DA MP, SETEMBRO DE 2012



Destes 120 colaboradores, 102 serão envolvidos nas medidas de redimensionamento (120 – Assembleia Geral 3 – Conselho Fiscal 3 – Revisor Oficial de Contas 1 – TIP 7 – Outros 4), admitindo-se que possam sair por negociação um total de 53 colaboradores até final de 2014.

Quanto à STCP com o organigrama abaixo

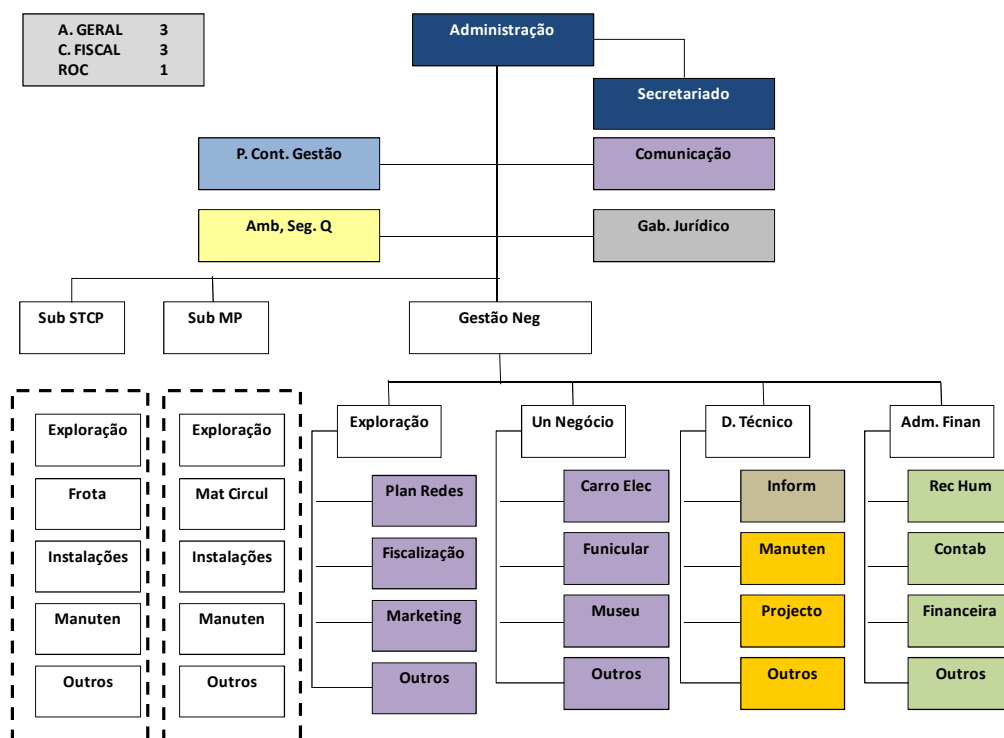
## MACRO ESTRUTURA DA STCP, SETEMBRO DE 2012



é de considerar para efeitos de redimensionamento, um efectivo de 1.212 pessoas (1.282 – Assembleia Geral 3, Conselho Fiscal 3 – Revisor Oficial de Contas 1 – Carro Eléctrico 51 - Museu 5 – Posto Clínico 5 - TIP 2) dos quais, nos exactos termos anteriores, se admite que possam sair por negociação um total de 127 colaboradores até final de 2014 e serem cedidos ao futuro concessionário 868 motoristas, 3 dirigentes, 15 quadros e 150 outros (1.036 no total) .

O quadro seguinte caracteriza a situação de chegada em 1 de janeiro de 2015

### MACRO ESTRUTURA DOS SUB-CONCESSIONÁRIOS E DA ETP



evidenciando um efectivo na ETP de 186 (dos quais 67 = 120-53 provenientes da MP e 119= 1282-127-1036 provenientes da STCP), um subconcessionário da MP com 320 e um subconcessionário da STCP com 1.036 colaboradores.

Se o objetivo de saída de pessoas em 2013, definido no plano de reestruturação apresentado a 30 de outubro de 2013 (MP-1224094/12) tivesse sido atingido, haveria na MP uma redução de 327 mil euros em 2013 e de 1.231 mil euros em 2014, e de 1.754 mil euros anuais a partir de 2014, para um custo com indemnizações de 716 mil euros em 2013 e 786 mil euros em 2014, montante de 1 mês por cada ano de trabalho (antiguidade média de 14 anos e considerando uma indemnização média de 28 mil euros por colaborador, com um período de recuperação de 14 meses), com uma significativa contribuição para a eficiência interna e, conseqüentemente, para a eficiência do sistema de transportes da AMP. No ponto 4 do documento de orçamento 2014 (MP-1307770/13) é apresentado ponto de situação quanto ao processo de redimensionamento de pessoal da MP.

Os efeitos da adequação das redes, da adequação da oferta, da optimização da manutenção, dos planos de investimento e da alienação de activos e da reestruturação financeira desenvolvidos na proposta de orçamento, somados à reestruturação dos serviços e ao redimensionamento do efectivo atrás descritos



consubstanciam-se no orçamento plurianual que agora se apresenta em documento autónomo.

### 3. Ponto de Situação

O detalhe do essencial das acções e medidas a implementar e o respectivo cronograma no âmbito da reestruturação/fusão, da abertura/aprofundamento à iniciativa privada da MP e da STCP consubstanciam-se no documento “Dossier de Decisão” elaborado com o apoio dos consultores PwC e Abreu Advogados e enviado às Tutelas em 26 de novembro p.p..