METRO DO PORTO

RELATÓRIO E CONTAS

17

METRO DO PORTO

MP
070
ANTES DE ENTRAR DEIXE SAIR
ANTES DE ENTRAR DEIXE SAIR

MP
058

RELATÓRIO E CONTAS 2017

MENSAGEM DO PRESIDENTE **6**

RELATÓRIO DE GESTÃO **10**

1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS 10

2. O ANO DE 2017 11

3. O METRO E O AMBIENTE 20

4. O METRO E OS SEUS CLIENTES 21

4.1. CLIENTES 21

4.2. SERVIÇO 30

4.3. COMUNICAÇÃO E IMAGEM 40

5. O METRO E OS SEUS COLABORADORES 42

5.1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL 42

5.2. RECURSOS HUMANOS 43

6. O METRO E OS SEUS ACIONISTAS 44

6.1. ESTRUTURA ACIONISTA 44

6.2. COMPOSIÇÃO DOS ORGÃOS SOCIAIS 44

6.3 CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS 52

6.3.1. OBJETIVOS DE GESTÃO 52

6.3.2. GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO 54

6.3.3. LIMITES DE ENDIVIDAMENTO 55

6.3.4. PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO 56

6.3.5. RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2016 56

6.3.6. ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES 57

6.3.7. APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO 57

6.3.8. PROIBIÇÃO DE DESPESAS NÃO DOCUMENTADAS 57

6.3.9. RELATÓRIO SOBRE REMUNERAÇÕES PAGAS A HOMENS E MULHERES 57

6.3.10. RELATÓRIO ANUAL SOBRE PREVENÇÃO DA CORRUPÇÃO 57

6.3.11. APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA 57
6.3.12. ADESÃO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS 58
6.3.13. PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO 58
6.3.14. PLANO DE REDUÇÃO DE GASTOS 58
6.3.15. PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIO DO ESTADO 60
6.3.16. RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS 61
6.3.17. INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE 61
6.3.18. SINTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS 62
7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO 63
7.1. INVESTIMENTO 63
7.2. FINANCIAMENTO 63
7.3. SITUAÇÃO PATRIMONIAL 66
7.4. EXPLORAÇÃO: TAXA DE COBERTURA DIRECTA 69
7.5. EXPLORAÇÃO: TAXA DE COBERTURA GLOBAL 72
7.6. RESULTADOS 74
7.7. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS 75
CONTAS DO EXERCÍCIO 2017 76
NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS DO PERÍODO DE 2017 82
CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA
RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS CONSOLIDADAS 132
RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS 140
RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL 146

MENSAGEM **DO PRESIDENTE**

Celebrámos em 2017 o 15º aniversário da inauguração do Metro do Porto. Este foi um ano simbolicamente marcante, coincidindo com a apresentação dos melhores resultados de sempre na história desta empresa, o que é sem dúvida motivo de grande orgulho e satisfação.

Todos os indicadores operacionais e financeiros tiveram uma evolução positiva, batendo-se anteriores máximos absolutos. Por outro lado, 2017 fica decididamente marcado pela conclusão do concurso de subconcessão para o período 2018-2025 e pelo arranque da expansão da rede – abrimos a 82ª estação, a VC Fashion Outlet – Modivas -, e arrancámos com os projetos para a construção da Linha Rosa, no Porto, e para prolongamento da Linha Amarela, em Gaia.

Em 2017, ultrapassámos, pela primeira vez, a barreira dos 60 milhões de clientes. Com um aumento de mais de 2,6 milhões, totalizámos 60,6 milhões de validações, o que corresponde a um crescimento de 4,4 por cento face aos 58 milhões de 2016. Um novo recorde absoluto de procura.

Este aumento no número de validações, se bem que conjugado com o aumento do tarifário Andante (que entrou em vigor no início do ano), influenciou decisivamente o crescimento da receita, que atingiu cerca de 46 milhões de euros (uma melhoria de 8,4 por cento). Os custos operacionais diretos aumentaram menos do que a receita, apenas 0,1 por cento, tendo-se fixado nos 38 milhões de euros. Em consequência da variação destes dois indicadores, a taxa de cobertura direta atingiu um valor nunca antes registado: 119,7% (mais 9,1 pontos percentuais do que em 2016). Em matéria de desempenho operacional, os resultados do exercício pautam-se fundamentalmente pela melhoria das diversas rúbricas. O EBITDA, resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações, superou os 19,2 milhões de euros, um aumento na ordem dos 50 por cento face ao ano anterior. Este resultado é tanto mais relevante quanto é a primeira vez que, mesmo desconsiderando o reconhecimento de subsídios a fundo perdido que ocorre anualmente, o EBITDA foi positivo.

A evolução extremamente positiva de todos os indicadores operacionais continua, no entanto, a ser penalizada pela manutenção de uma estrutura de balanço da Metro do Porto S.A. profundamente desequilibrada, situação que se mantém desde o início do projeto.

Apesar do acima referido, sublinhe-se a melhoria de 10,6 por cento dos resultados operacionais, que estabilizaram nos -39,9 milhões de euros. Os resultados líquidos da empresa apresentam uma evolução positiva de 29 por cento, sendo reduzidos para -96,7 milhões de euros, o valor mais baixo dos últimos anos.

O exercício, porém, fica assinalado por um conjunto de atividades que em muito extravasam a gestão corrente e regular de um concessionário de Transportes Públicos. Na verdade, sobretudo ao longo do primeiro semestre, a Metro do Porto concentrou esforços na preparação e conclusão das peças do concurso público internacional para

subconcessão da operação e manutenção, entre 2018 e 2025. A 28 de junho lançamos o procedimento concursal, cuja adjudicação veio a verificar-se cerca de três meses depois, em outubro.

O contrato de subconcessão celebrado com o Grupo Barraqueiro tem valor global de 204,3 milhões de euros, sendo substancialmente inferior (-7,5 por cento) ao preço de referência fixado para o concurso, que era de 221 M€. Em termos de custos anualizados (a preços de 2016), estima-se que com a entrada deste novo contrato se consiga, de forma direta e indireta, uma redução de encargos anuais na ordem dos 3,2 M€.

Esta nova subconcessão 2018-2025 está centrada na qualidade do serviço prestado aos clientes. Não está, pelo contrário, contemplada qualquer diminuição da oferta, mantendo-se e melhorando-se os níveis de segurança e de manutenção. Foi possível reduzir custos e obter poupanças porque levámos a cabo um concurso claro, sólido e transparente. A concorrência funcionou, o mercado respondeu positivamente. Fundamentalmente, coloca-se ponto final a um passado recente, em que foram lançados concursos sem condições de viabilidade económica e jurídica, terminando um período de relativa instabilidade provocada por sucessivos aditamentos à subconcessão iniciada em 2010.

Em simultâneo, foram levados a cabo durante o ano de 2017 todos os trabalhos com vista ao lançamento dos concursos públicos, precedidos de pré-qualificação dos concorrentes, para a realização dos projetos das novas linhas da rede do Metro do Porto. Dando continuidade às decisões dos acionistas, tomadas em Conselho de Administração, e à aprovação do Governo – com base nos estudos técnicos de procura e de viabilidade económica desenvolvidos no ano anterior –, os concursos para os projetos da Linha Rosa (G), que vai ligar a Casa da Música a São Bento, e para o prolongamento da Linha Amarela (D) até Vila D'Este, foram lançados em setembro. Em dezembro, procedeu-se às adjudicações aos consórcios SENER/CJC/NSE (Linha Rosa) e LCW/Amberg Engineering/GRID (Linha Amarela). Em paralelo, os trabalhos de arquitetura e integração urbanística das novas estações de S. Bento, Hospital de Santo António, Galiza e Casa da Música foram contratualizados com o arquiteto Eduardo Souto de Moura.

Cumprida esta fase, decorre atualmente o desenvolvimento dos projetos, de modo a que ao longo de 2018 possam vir a ser lançados os concursos para as respetivas empreitadas e que as obras possam iniciar-se, como previsto, em 2019. Trata-se de um investimento global de quase 300 M€, que virão acrescentar perto de seis quilómetros à rede e sete novas estações. Um investimento que vai servir mais 10 milhões de novos clientes por ano.
O desenvolvimento da rede do Metro, em concreto, deu já um primeiro e significativo passo em 2017, com a inauguração, a 27 de julho, da estação VC Fashion Outlet – Modivas, na Linha Vermelha. Não somando quilómetros à extensão do sistema, esta estação cobre um importante pólo de procura, tendo contribuído, desde a sua abertura, para o crescimento de 7,5 por cento do número de clientes da Linha Vermelha. A construção desta nova estação assentou num modelo de financiamento inovador, tendo sido o investimento suportado em partes iguais pela Metro do Porto e pelos proprietários do Outlet de Vila do Conde – cuja acessibilidade foi naturalmente beneficiada.

Foram doze meses de trabalho muito intenso, exigente e profícuo que se concluíram, em dezembro, com o assinalar do 15º aniversário do Metro do Porto. Um ano vivido do

mesmo modo que se viveram muitos dos anteriores – com total dedicação e entusiasmo dos colaboradores da empresa, com forte empenho e proximidade dos acionistas e, como sempre, com a confiança diária dos clientes. Um grande ano. O nosso compromisso e a nossa obrigação passam por conseguir no presente exercício resultados em linha com os que aqui apresentamos.

JORGE MORENO DELGADO
Presidente do Conselho de Administração

O METRO DO PORTO **EM NÚMEROS** 1

Recursos Humanos	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
Efetivo ao Serviço (final exercício)	95	98	100	93	89	87	79	77	81	82	1,2%
Efetivo ao Serviço (média do ano)	93	94	99	98	90	88	83	79	78	82	4,5%

Rede (31/12)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
Extensão (metros)	59 593	59 593	66 195	66 659	66 659	66 659	66 659	66 659	66 659	66 659	0,0%
Estações	70	70	80	81	81	81	81	81	81	82	1,2%

(valores em milhares)

Procura	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
Sistema de Metro											
Passageiros	51 481	52 600	53 547	55 737	54 498	55 931	56 923	57 741	58 031	60 593	4,4%
Passageiros km	259 361	261 117	267 064	290 700	282 480	285 591	288 136	294 450	296 076	312 468	5,5%
Percurso médio (metros)	5 038	4 964	4 987	5 216	5 183	5 106	5 062	5 099	5 102	5 157	1,1%

(valores em milhares)

Oferta	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
Sistema de Metro											
Veículos km	6 480	6 472	6 462	6 714	7 103	7 020	7 151	7 121	6 956	6 971	0,2%
Lugares km	1 399 784	1 398 049	1 464 411	1 540 170	1 627 459	1 608 552	1 637 959	1 630 722	1 594 742	1 598 427	0,2%
Velocidade comercial (km/h)	25,67	25,48	25,98	25,93	25,89	25,75	25,81	25,84	25,80	25,62	-0,7%
Taxa de ocupação	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	17,4%	17,8%	17,6%	18,1%	18,6%	19,5%	1,0 pp

Exploração	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	17/16
Receita (m€)	29 371	29 812	30 649	34 945	37 370	38 879	39 685	40 993	42 030	45 560	8,4%
Receita / Passageiro km (cent €)	11,32	11,42	11,48	12,02	13,23	13,61	13,77	13,92	14,20	14,58	2,7%
Receita / Lugar km (cent €)	2,10	2,13	2,09	2,27	2,30	2,42	2,42	2,51	2,64	2,85	8,2%
Custo Operacional (m€)	48 889	50 257	44 459	44 148	45 302	45 408	45 898	38 692	38 006	38 051	0,1%
Custo / Passageiro km (cent €)	18,85	19,25	16,65	15,19	16,04	15,90	15,93	13,14	12,84	12,18	-5,1%
Custo / Lugar km (cent €)	3,49	3,59	3,04	2,87	2,78	2,82	2,80	2,37	2,38	2,38	-0,1%
Taxa de Cobertura Direta*	60,1%	59,3%	68,9%	79,2%	82,5%	85,6%	86,5%	105,9%	110,6%	119,7%	9,1 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. Em 2015 e até março de 2016 inclui o custo do contrato de manutenção da frota de material circulante; entre 2010 e 2014 inclui o custo de manutenção da frota Tram Train prestado ao abrigo do contrato de fornecimento destes veículos.

(valores em milhares de euros)

Resultados	2008 POC	2009 SNC	2010 SNC	2011 SNC	2012 SNC	2013 SNC	2014 SNC	2015 SNC	2016 SNC	2017 SNC	17/16
Resultados Operacionais	-83 016	-78 067	-84 726	-98 061	-78 480	-85 375	-85 132	-101 612	-44 475	-39 950	10,2%
Antes de Amortizações	*-31 128*	*-187 317*	*-32 078*	*-40 728*	*-19 429*	*-26 337*	*-26 134*	*-42 764*	*12 926*	*19 262*	*49,0%*
Antes de IC's	*-94 154*	*-248 386*	*-96 593*	*-109 929*	*-90 025*	*-96 911*	*-93 178*	*-101 612*	*-44 481*	*-39 958*	*10,2%*
Resultados Financeiros	-66 247	-216 009	-267 789	-299 038	-412 815	37 808	-315 455	-91 686	-92 184	-56 729	38,5%
Resultados Líquidos	-148 619	-294 123	-352 579	-397 199	-491 357	-47 618	-400 632	-193 366	-136 663	-96 685	29,3%

O ANO DE **2017** 2

Recorde Anual de Validações

Em 2017 atingiu-se um novo máximo anual de validações no Metro do Porto, com um total de 60,6 milhões, 4,4% superior ao anterior recorde em 2016. É a primeira vez que o número de validações ultrapassa a barreira dos 60 milhões.

Foi também observado em 2017 um novo recorde anual de passageiros quilómetro, com um total de 312,5 milhões, 5,5% superior ao valor registado em 2016.
Desde a abertura do Sistema, o número de validações sempre cresceu de ano para ano, salvo quando em 2012 se registou uma (ligeira) redução face ao ano anterior. No entanto 2017 foi um ano especial pois há seis anos que não se observavam crescimentos tão acentuados como estes 4,4% e 5,5%.

Sobreocupação nas horas de ponta

O sucesso do Metro do Porto, traduzido no crescimento da procura tem levado a um aumento da ocupação dos veículos que, em 2017, levou pontualmente a que se atingisse uma excessiva ocupação dos veículos nas horas de ponta dos dias úteis, sobretudo nos meses de janeiro, março, maio, outubro e novembro, nos troços centrais da rede.

O número de passageiros por hora nesses locais e horas excedeu os 3.000 passageiros em média mensal em cada troço entre General Torres e Trindade enquanto entre Casa da Música e 24 de Agosto foram ultrapassados os 3.500 passageiros por troço (por vezes mesmo os 4.000) em todos esses meses.

Os efeitos destas cargas são particularmente sentidos nos troços da Linha Amarela, pelo que para mitigar esta situação, foram tomadas ou estão em estudo diversas medidas, nomeadamente:

- alteração do *layout* interior dos veículos Eurotram (protótipo atualmente em testes);
- melhoria da capacidade de inversão no *terminus* de S. João, por forma a permitir mais uma circulação por hora e sentido em período de ponta.

Concurso para Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto: 2018 - 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.

Tendo sido anulado, em 21 de março de 2016, o ato de adjudicação do procedimento, por incumprimento do regime constante do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio (regime da Parceria Público Privada), foi decidido preparar um novo procedimento à luz do regime constante nesse Decreto-Lei.

Nessa sequência foi dado cumprimento ao deliberado e lançada a 23 de junho de 2017 um concurso internacional para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio e que foi adjudicado a 24 de novembro de 2017 à Barraqueiro, SGPS, S.A. Após obtenção do necessário visto do Tribunal de Contas, o novo contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto entrou em vigor no dia 1 de abril de 2018.

Expansão da rede

De acordo com as opções tomadas pelo Governo, foi retomada a análise da expansão da rede, considerando um envelope financeiro de cerca de 300 milhões de euros, maioritariamente incluído no plano Nacional de Reformas, a ser financiado no âmbito do Plano Juncker pela União Europeia.

Foram assim levados a cabo em 2016 diversos estudos, económicos, de procura e de viabilidade, que estiveram na base de uma proposta de construção de novas linhas. Destes estudos destacamos o realizado pelo CITTA – Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente, da FEUP – que analisou numa base comparativa, por recurso a um mesmo conjunto de indicadores, o desempenho potencial de todas as opções apresentadas em momentos anteriores para a expansão do Metro do Porto através de um estudo de avaliação da procura estrutural, entendida como a procura associada ao efetivo uso e ocupação do território atravessado e diretamente servido pelas diversas linhas em análise, em termos da sua população residente, dos postos de trabalho instalados, e dos grandes geradores de tráfego, incluindo as concentrações dos diversos serviços públicos e privados e as concentrações de comércio e de serviços.

Com base nas conclusões dessa análise e sua valorização e tendo em conta as condicionantes existentes em termos de envelope orçamental, já em 2017, os acionistas da Metro do Porto, SA apreciaram a proposta apresentada pela Comissão Executiva e, em sede de Conselho de Administração, aprovaram por unanimidade o avanço do processo de construção da Linha Rosa, que ligará a estação de S. Bento à da Casa da Música, passando pelo centro da cidade do Porto e cobrindo nomeadamente as zonas da Cordoaria, do Hospital de S. António, da Praça da Galiza (Centro Materno Infantil do Porto) e do início da Rua do Campo Alegre, bem como a extensão da Linha Amarela desde Santo Ovídio até Vila d'Este, servindo este importante pólo habitacional de Vila Nova de Gaia, uma zona escolar relevante e o Hospital Santos Silva.

No 1º semestre de 2017 foram realizadas Análises Custo-Benefício a cada um dos projetos, disponíveis no site da Empresa em https://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/340. As Análises Custo-Benefício foram elaboradas de acordo com as atuais recomendações europeias, nomeadamente as da Comissão Europeia (CE) e do Banco Europeu de Investimento (BEI), sendo referenciado como fonte prioritária o *"Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects"* da Comissão Europeia (dezembro 2014).

Segundo estes estudos, a procura potencial da Linha Rosa ascende a 36.500 passageiros diários e a da extensão da Linha Amarela a 13.350. Concluiu-se que:

- os projetos produzem receitas financeiras superiores aos seus custos em todos os anos da análise, com exceção do período compreendido entre 2019 e 2021;
- a atividade do operador de transporte nos novos troços será financeiramente sustentável em todos os anos da análise, não sendo necessárias indemnizações compensatórias;
- apesar de no período em análise os projetos apresentarem um retorno financeiro negativo, com Valores Atualizados Líquidos financeiros e Taxas Internas de Rentabilidade Financeira negativos;
- os projetos geram benefícios económicos, sociais e ambientais superiores aos seus custos, produzindo aumentos de bem-estar social que justificam a sua implementação. O Valor Atualizado Líquido do *Cash-Flow* Económico ascende a 101,4 milhões de euros (Linha Rosa) e 31,0 milhões de euros (extensão da Linha Amarela).

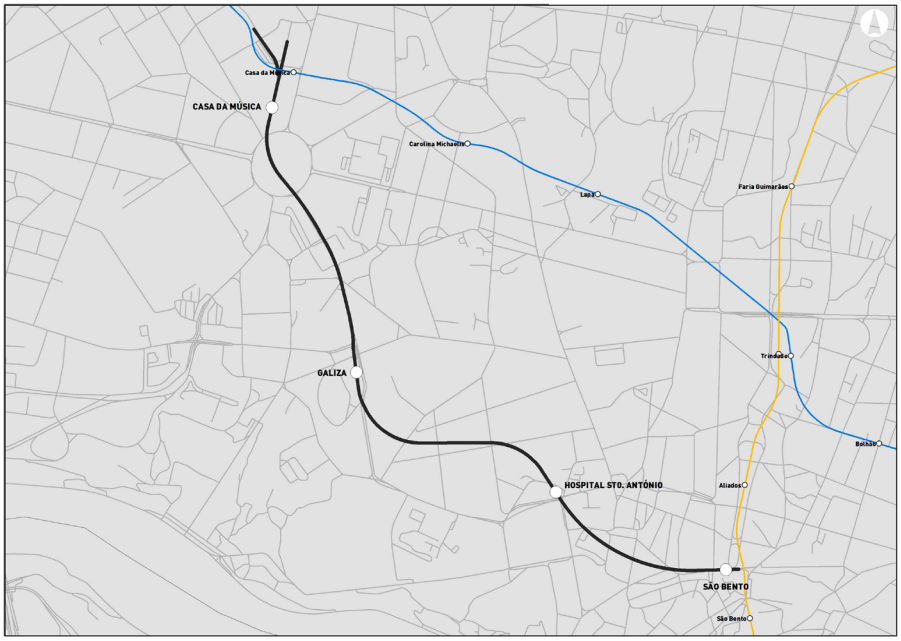
Após publicação da Portaria de Extensão de Encargos a 1 de setembro de 2017 e, na sequência do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a elaboração dos projetos de execução da linha Circular(troço Praça da Liberdade– Casa da Música) e da extensão da Linha Amarela desde Santo Ovídio a Vila D'Este, incluindo esta o Parque de Material, foram assinados, já em janeiro de 2018, os contratos com o Agrupamento Complementar de Empresas composto pela SENER, CJC e NSE, para a Linha Rosa e com o Consórcio Externo composto pela LCW, Amberg Engineering e GRID para a Linha Amarela.

O Concurso tinha como objeto a elaboração dos projetos de execução da linha Circular (troço Praça da Liberdade – Casa da Música) – lote 1/Linha Rosa (G) e da extensão da Linha Amarela desde Santo Ovídio a Vila D'Este - lote 2/ Linha Amarela (D), com preço base fixado em 2,6 milhões de euros para o lote 1 e 2,1 milhões de euros para o lote 2.

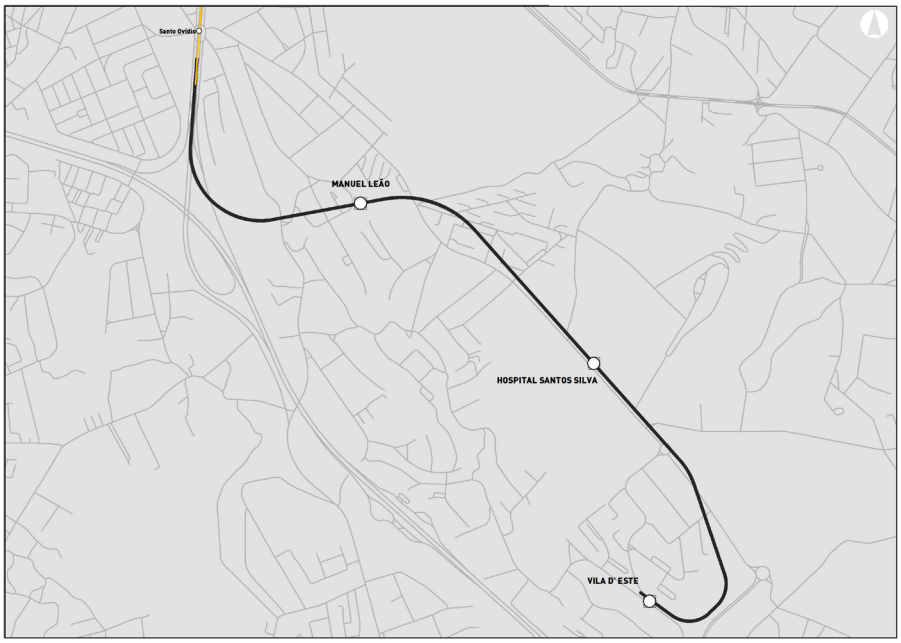
No total, as propostas apresentadas pelas empresas vencedoras aproximam-se dos 3,3 milhões de euros (1,82 para a linha Rosa e 1,47 para a linha Amarela), um valor bastante inferior ao de referência para este concurso, fixado nos 4.7 milhões de euros.

O Arquiteto Eduardo Souto Moura é o responsável pela arquitetura e paisagismo das novas estações da Linha Rosa, no Porto. A Portaria de Extensão de Encargos para esses trabalhos foi solicitada em agosto de 2017 e publicada em 21 de março de 2018.

A Linha Rosa (G) tem uma extensão de cerca de 2,5 quilómetros e quatro estações subterrâneas, assegurarando a ligação entre S. Bento, Cordoaria/Hospital de S. António, Galiza/Centro Materno-Infantil e Casa da Música/Rotunda da Boavista.



O prolongamento a Sul da Linha Amarela compreende a ligação de Santo Ovídio a Vila d'Este, servindo o Hospital de Gaia, numa extensão de 3,2 quilómetros e incluindo três novas estações.



Uma vez terminada a elaboração dos projetos de execução, ainda em 2018, e lançados e concluídos os subsequentes concursos de empreitada, as obras deverão iniciar-se em 2019, para virem a ficar ao serviço da população a partir de 2022.

Estação VC Fashion - Outlet - Modivas

Situada na Linha Vermelha (B), esta estação, a 82° do Metro do Porto, serve o Vila do Conde Porto Fashion Outlet, distante apenas alguns metros, que dispõe de um acesso pedonal direto. A nova estação fica a pouco mais de 25 minutos de viagem do Porto e a menos de 15 minutos da Póvoa de Varzim e do centro de Vila do Conde.

O estudo de análise do projeto encontra-se em https://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/340.Após aprovação da realização do investimento por parte da Tutela Setorial e Financeira através dos Despachos exarados por Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, em 18 de julho de 2016 e Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças, em 15 de setembro de 2016, o Conselho de Administração decidiu, a 21 de setembro do mesmo ano, lançar o procedimento de contratação pública, tendo sido solicitada Portaria de Extensão de Encargos a 26 de setembro de 2016. O concurso público para a Realização da Empreitada de Construção da Estação Modivas Norte foi lançado em 17 de outubro de 2016 e o contrato com o vencedor foi assinado em 8 de março de 2017.

Este projeto foi particularmente inovador pelo facto de o investimento necessário à sua concretização ter sido suportado em partes iguais pela Metro do Porto e pelos proprietários do Outlet de Vila do Conde.

A 27 de julho de 2017 foi inaugurada a estação. O número de validações diárias da nova estação atingiu um máximo de 1.540 no dia 28 de dezembro, ascendendo a média a 514 por dia, mais do dobro da quebra diária de 244 nas estações adjacentes. Entre agosto e dezembro, inclusive, essa estação mais as duas adjacentes (Modivas Centro e Mindelo) representaram um total de 154 mil validações, mais 37% do que as duas estações adjacentes em igual período de 2016. As restantes estações da Antena Vermelha, entre Verdes e Póvoa de Varzim, registaram em 2017 um crescimento de 3% no número de validações entre agosto e dezembro relativamente ao mesmo período de 2016.

Validações entre agosto e dezembro

Troço	2016	2017	Variação		
			%	Valor	por dia
Modivas Norte		78 665			514
Modivas Centro e Mindelo	112 793	75 476	-33,1%	-37 317	-244
Modivas Centro - Mindelo	112 793	154 141	36,7%	41 348	270
Restante Antena Vermelha	745 507	771 085	3,4%	25 578	
Total	**24 331 658**	**25 332 319**	**4,1%**	**1 000 661**	

15 Anos do Metro do Porto

A 7 de dezembro de 2017 o Metro do Porto comemorou 15 anos de existência. Trata-se de um Sistema que revolucionou a mobilidade no Grande Porto e impulsionou a intermodalidade entre os vários modos de transporte. Aquando da inauguração entraram em exploração 18 estações e perto de 12 quilómetros de linha (Troço Trindade – Senhor de Matosinhos); volvidos 15 anos o Metro do Porto tem 82 estações e mais de 66 quilómetros de extensão. Somam quase 90 milhões os quilómetros percorridos pela frota de material circulante Eurotram e Tram Train e mais de 678 milhões as validações de títulos. O Metro do Porto é um caso de sucesso com procura sempre crescente (exceto em 2012) acompanhada por taxas de satisfação do cliente ao nível do esforço empreendido para prestar um serviço fiável e de qualidade.

Manutenção da Frota de Material Circulante

Com o 5º Aditamento celebrado com a Prometro a manutenção do material circulante da Metro do Porto voltou ao perímetro contratual da subconcessão. As responsabilidades da Prometro nesta matéria voltaram a ser semelhantes ao modelo inicial, ainda que com o risco de desempenho mais limitado.

Os trabalhos relativos ao ciclo de grande manutenção de 960.000 quilómetros dos veículos Eurotram contratado à EMEF encontram-se aprovados por Portaria de Extensão de Encargos nº 304/2016 publicada em Diário da República a 3 de outubro de 2016. O visto prévio do Tribunal de Contas relativamente ao contrato de revisão dos 960.000 quilómetros dos veículos Eurotram foi concedido em 11 de novembro de 2016. Os trabalhos iniciaram em dezembro de 2016 e no exercício de 2017 foram realizadas 21 revisões.

Processo de contencioso 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 2011.

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 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.

Em resultado dessa atuação, foram remetidas à Metro do Porto, 93 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 notas de liquidação adicional dos correspondentes juros compensatórios, totalizando um

montante global de 39.252.639 euros.

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 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 contenciosa 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.

Desde janeiro de 2015 foram emitidas sentenças – todas favoráveis à Metro do Porto - pelo TAF nos seguintes processos (aos valores indicados acrescem juros indemnizatórios):

Processo	Data	Valor (euros)
840/10.2 BEPRT	05-01-2015	1.353.047,18
1630/09.0 BEPRT	05-01-2015	7.972.703,99
6/11.4 BEPRT	08-01-2015	1.232.450,53
2422/11.2 BEPRT	08-01-2015	1.780.955,01
1201/11.1 BEPRT	26-02-2015	869.328,89
3570/11.4 BEPRT	02-03-2015	1.574.889,60
484/13.7 BEPRT	19-01-2016	3.149,10
1626/10.0 BEPRT	18-05-2016	413.343,82
813/13. BEPRT	18-05-2016	54.320,68

Como acima referido, todas as sentenças foram favoráveis à Metro do Porto, pelo que a AT recorreu destas nove sentenças.

Se 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.

Ação Judicial com o Banco Santander Totta Referente a Operações de Derivados Financeiros

Em maio de 2013, o Banco Santander Totta, S.A. (BST) intentou no tribunal comercial de Londres ações judiciais contra a Metro do Porto, S.A. e outras três empresas públicas de transporte de passageiros. As referidas ações dizem respeito a nove *swaps* de taxa de juro celebrados entre 2005 e 2009, entre o BST e cada uma dessas empresas públicas. Destes nove contratos, dois são as operações celebradas com a Metro do Porto.

O BST pretendia que os tribunais ingleses declarassem que os referidos contratos de swap eram válidos e obrigavam as empresas públicas em causa. Por outro lado, essas empresas públicas pretendiam que os contratos fossem declarados inválidos e que os montantes pagos ao BST, ao abrigo dos referidos contratos, fossem reembolsados.

No dia 4 de março de 2016, o tribunal de Londres proferiu uma sentença desfavorável para a Metro do Porto, S.A. e demais empresas públicas envolvidas, reconhecendo a validade dos contratos em disputa.

Esta decisão foi objeto de recurso para o *Court of Appeal*, tendo sido proferida decisão deste Tribunal de recurso em 13 de dezembro de 2016 também desfavorável à Metro do Porto, S.A. pelo que, por aconselhamento dos assessores jurídicos das empresas de transporte, se decidiu recorrer para o *Supreme Court* de Londres.

No dia 12 de abril de 2017 o Estado português e o Banco Santander Totta anunciaram um acordo para pôr fim aos litígios judiciais respeitantes a um conjunto de contratos de swap de cobertura de taxa de juro celebrados com as empresas públicas de transportes.

Nessa sequência, em 2 de maio de 2017, o BST e as Empresas de Transporte envolvidas, onde se insere a Metro do Porto, S.A., com a concordância do Estado, chegaram a acordo para terminar os processos judiciais intentados pelo BST junto do *Commercial Court* de Londres em maio de 2013 relativo aos contratos de *swap* celebrados com aquela instituição financeira.

Ficou então estabelecido que as Empresas de Transporte cumprirão os contratos de *swap* objeto dos processos judiciais em causa e desistem do pedido de admissão de recurso para o Supremo Tribunal Inglês.

Bonus/Malus

A Prometro, S.A. intentou uma ação contra a Metro do Porto, S.A. no ano de 2014 que correu os seus termos no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto sob o n.º 1298/2014.2BEPRT.

O referido litígio assentava num desacordo entre as partes quanto à interpretação e aplicação da cláusula 37.2 do contrato: Cláusula de *Bonus/Malus*.

Naquele processo existiam dois assuntos em contenda:

1. o uso do universo de todas as assinaturas versus o do universo das assinaturas normais apenas (no cálculo do TCn, o custo médio do transporte coletivo em cada ano);

2. como determinar os valores de IPCBn, o índice utilizado para calcular PCBn (este último o custo médio do combustível usado no transporte individual em cada ano).

Durante o exercício de 2017 foi possível alcançar um acordo, homologado judicialmente, no sentido de ser devido, pelo mecanismo previsto na cláusula 37.2 do Contrato, o pagamento de um *Malus* pela Prometro S.A. à Metro do Porto, S.A. no montante de nove milhões de euros.

O METRO E O **AMBIENTE** 3

O Relatório de Sustentabilidade relativo a 2017 descreve o que de mais relevante aconteceu no último ano aos níveis ambiental, social e económico, que em síntese se passa a expor.

Relativamente às emissões, sendo as frotas Eurotram e *Tram Train* 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 11,6 mil toneladas de CO_2e (dióxido de carbono equivalente), 6,3% acima do verificado em 2016. Esse aumento deve-se, essencialmente, ao aumento do fator de emissão de CO_2e por kwh. O fator de emissão usado, conforme melhor explicado no Relatório de Sustentabilidade, considera uma média dos últimos cinco anos do quociente entre as emissões nacionais decorrentes do consumo de energia e o respetivo consumo, sendo que o último ano disponível a contribuir para a média é 2015, um ano particularmente desfavorável em termos de condições hidrológicas obrigando a um maior uso de combustíveis fósseis (carvão) para a produção da energia elétrica tal como explanado no "*Portuguese National Inventory Reporton Greenhouse Gases*, 1990-2015, APA, 27 de maio de 2017". O consumo de energia de tração diminuiu 0,7%, de 38.898 para 38.632 milhares de kwh em 2017, embora se tenha verificado um aumento da produção de veículos km totais (comerciais e não comerciais) de 0,3%. 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 2017 uma poupança de 64,5 mil toneladas de CO_2e que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 52,9 mil toneladas de CO_2e.

Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 370 mil euros no ano de 2017. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 168 milhões de euros e 12 milhões de euros, respetivamente.

De destacar, ainda, o impacto no mercado de trabalho de todas as atividades realizadas no Metro do Porto, seja na operação, manutenção, vigilância, empreitadas ou administrativos. Estima-se que em 2017 foram criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) 876 postos de trabalho. Cerca de 75% correspondem a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados, seguindo-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 vigilância, segurança e fiscalização, na manutenção, no Funicular dos Guindais e nos Transportes Alternativos.

O METRO E OS **SEUS CLIENTES** 4

4.1 Clientes

Perfil do Cliente do Metro do Porto e Nível de Satisfação 2017

A rapidez continua a ser o ponto forte mais destacado e apontado pelos clientes do Metro do Porto, de acordo com o Estudo de Satisfação realizado em 2017 por empresa independente e especializada e que abrangeu um total de 1.732 passageiros inquiridos entre 20 e 26 de março e entre 20 e 26 de novembro de 2017. A segurança mantém-se como principal ponto a melhorar na opinião dos inquiridos.

O nível de satisfação global manteve-se elevado (83,1% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2017), uma subida (1,8 pp) face a 2016.

Os resultados obtidos confirmam também a distinção dos serviços prestados pelo Metro do Porto, com elevados níveis de lealdade (94,9 pontos), confiança (80,7 pontos) e de agrado com a respetiva imagem social (94,2 pontos), destacando-se os 97,4% de inquiridos que recomendariam os serviços do Metro a amigos e familiares.

De destacar ainda os níveis de concordância dos passageiros quanto à perceção que têm dos benefícios do Metro para a sociedade (99,2%) e para o ambiente (96,1%).

Quanto ao Perfil do Cliente e de acordo o estudo efetuado em 2017, os clientes do Metro são maioritariamente do sexo feminino (62,2%) e da faixa etária 15-24 anos (46,6%). Residem no Porto 28,5% dos inquiridos,19,6% em Gaia, 12,5% em Matosinhos, seguindo-se Maia, Gondomar, Vila do Conde, Valongo, Póvoa de Varzim e Espinho como municípios de residência mais representativos.

Procura

Em 2017 aconteceram novos máximos absolutos de validações e de passageiros quilómetro desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro em 2003, superando-se em ambos os casos os valores de 2016. As validações aumentaram 4,4% para 60.593 milhões, enquanto os passageiros quilómetro ascenderam a 312,5 milhões, mais 5,5%.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações entre 2015 e 2017, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2017, refletindo a sazonal queda no terceiro trimestre:

Média de Validações	2015	2016	2017	1.º Trimestre 2017	2.º Trimestre 2017	3.º Trimestre 2017	4.º Trimestre 2017
Dia Útil	190.221	192.739	199.462	201.166	206.400	178.528	212.699
Fim de Semana e Feriados	83.955	85.537	93.285	82.185	97.370	95.392	96.739
Diária	158.196	158.470	166.009	166.794	170.456	153.226	173.625

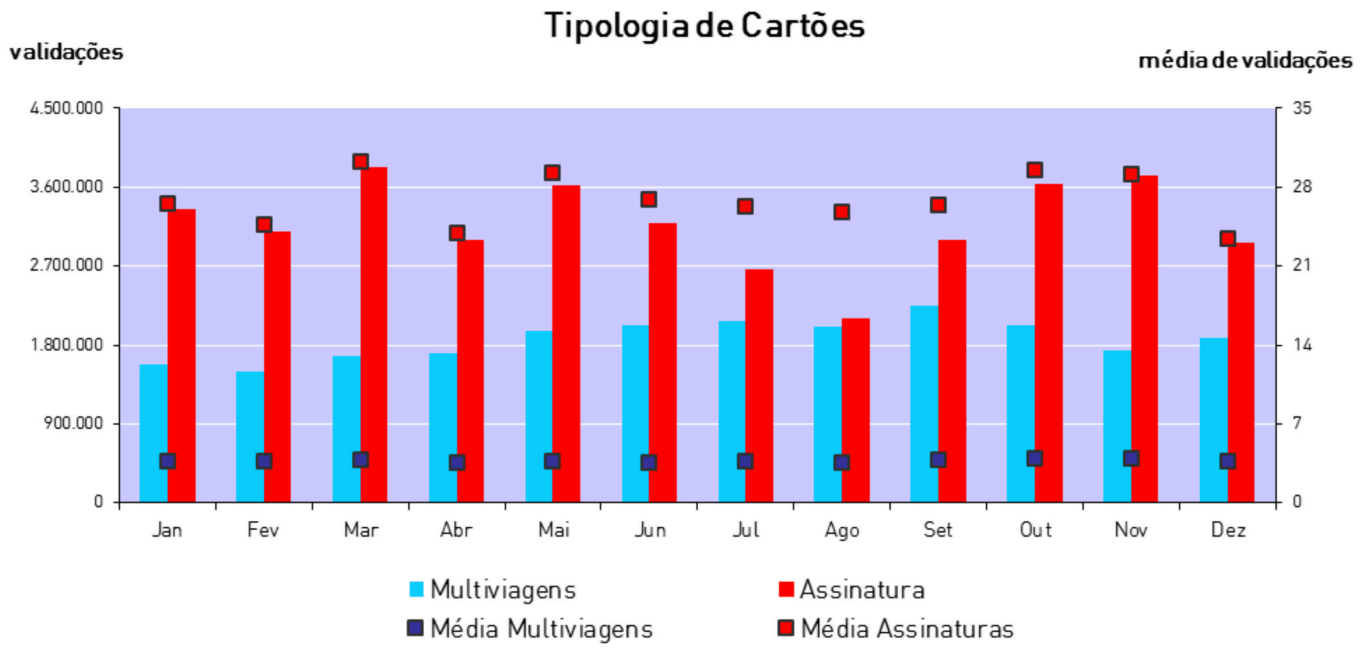
O número médio de validações em dia útil aumentou 3,5% para 199.462. O aumento mais significativo ocorreu nos fins de semana e feriados (9,1%), sendo o aumento global de 4,8%.

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, que refletem um forte aumento nos Clientes Regulares e estabilidade nos Clientes Frequentes:

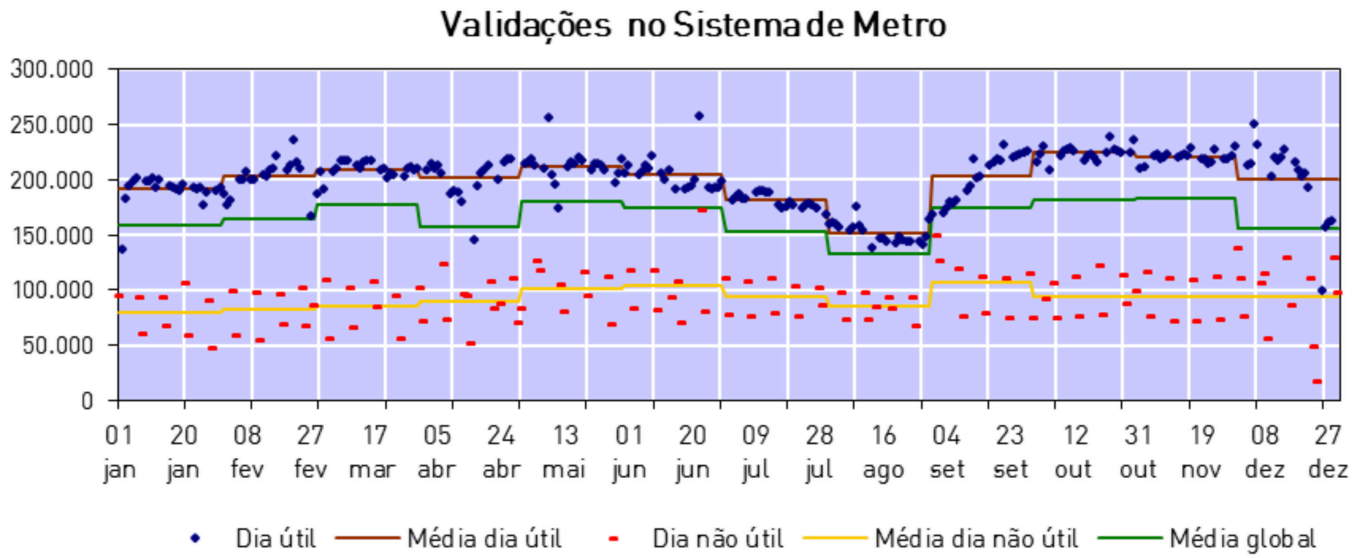
Média Mensal	Clientes Regulares			Clientes Frequentes		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Metro do Porto	69.216	69.210	73.164	29.106	28.639	27.324
Sistema Andante	149.521	149.549	156.797	93.107	93.243	95.614

O peso das validações com títulos assinatura apresenta uma tendência de descida no Sistema de Metro (63,3% em 2017 face a 64,4% em 2016 e 65,7% em 2015). No que respeita às validações registadas com os diferentes títulos de assinatura sociais disponíveis, estas ascendem a 34,5% do total de validações anual, uma quota inferior à do ano anterior (35,8%), representando 55% do total de validações com títulos assinatura. Registaram-se 20,9 milhões de validações com títulos de assinatura social, 0,9% acima do valor de 2016.

Em termos médios, cada cartão multiviagem utilizado foi validado 3,71 vezes por mês em 2017 no Sistema de Metro (3,74 validações em 2016); e 26,91 vezes por mês cada cartão Assinatura utilizado (28,77 no ano transato). Regista-se uma tendência de redução do número médio mensal de validações por cartão nos últimos anos.



Os passageiros km aumentaram 5,5% em 2017, apurando-se um total de 312,5 milhões, um novo recorde anual desde a abertura do Sistema, ultrapassando o anterior máximo de 296,1 milhões em 2016 e, pela primeira vez, a marca dos 300 milhões. O percurso médio por passageiro em 2017 ascendeu a 5.157 metros, quase igual aos 5.105 de 2016.



O maior valor mensal de validações em 2017 registou-se em outubro, com um total de 5.653.939 validações.

Póvoa de Varzim
São Brás
Portas Fronhas
Alto de Pega
Vila do Conde
Santa Clara
Azurara
Árvore
Varziela
Espaço Natureza
Mindelo
VC FashionOutlet/Modivas
Modivas Centro
Modivas Sul
Vilar do Pinheiro
Lidador
Pedras Rubras
Aeroporto
Botica
Verdes
Crestins
Esposade
Custóias
Pias
Cândido dos Reis
Araújo
Custió
Parque Maia
Fórum Maia
Zona Industrial
ISMAI
Castêlo da Maia
Mandim
Fonte do Cuco
Vasco da Gama
Senhora da Hora
Senhor de Matosinhos
Mercado
Estádio do Mar
Sete Bicas
Brito Capelo
Matosinhos Sul
Pedro Hispano
Parque de Real
Câmara de Matosinhos
Viso
Ramalde
Francos
Casa da Música
Carolina Michaelis
Capa
Faria Guimarães
Trindade
Aliados
Bolhão
São Bento
24 Agosto
Heroísmo
Campanhã
Hospital S. João
IPO
Polo Universitário
Salgueiros
Combatentes
Marquês
Estadio Dragão
Contumil
Nasoni
Nau Vitória
Levada
Rio Tinto
Campainha
Baguim
Carreira
Venda Nova
Fânzeres
Jardim do Morro
General Torres
Câmara de Gaia
João de Deus
D.João II
Sto Ovídio
Cargas na Rede - 2017
Cargas Médias dos Dois Sentidos (milhões de passageiros)
até 1
1 a 2
2 a 3
3 a 4
4 a 5
5 a 6
mais de 6

Analisando mais em detalhe a procura, observa-se que as secções urbanas apresentam valores mais de dez vezes superiores aos verificados nas extremidades da rede. Com efeito, as cargas por troço (i.e., o número de passageiros que viajaram entre cada par de estações) são as apresentadas no mapa.

O pico de carga anual verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2017 se registaram 9,6 milhões de passageiros por sentido, ligeiramente acima do valor no ano anterior (também ele pico de carga no Sistema), seguindo-se os troços na secção Lapa – Francos (entre os 7,8 e 9,5 milhões), Bolhão – Trindade (7,6) e a secção Francos – Viso (entre 6,9 e 7,2). Na linha Amarela o maior valor de carga mantém-se no troço Aliados – Trindade, com 6,7 milhões de passageiros transportados por sentido (ligeiramente superior a 2016), próximo do nível registado no troço Viso – Sete Bicas (6,5).

Nos extremos das diversas linhas, nomeadamente em Levada - 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 Laranja entre Baguim e Fânzeres e entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos na linha Azul, bem como das linhas Verde a partir de Zona Industrial e Vermelha a partir de S. Brás, registam-se valores inferiores a metade desse limiar. Verifica-se que o troço entre Modivas Norte/VC Fashion Outlet - Mindelo apresenta um valor de carga inferior a 1 milhão, mais concretamente 573 mil, no entanto, a carga nesse troço, tal como no troço Modivas Centro – Modivas Norte (com carga de 527 mil), apenas abrange cinco meses, desde a inauguração em 27 de julho.

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 entre validações de entrada no sistema Andante e validações de transbordo (entre operadores ou dentro do mesmo operador). A tabela 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.

A estação da Trindade, no cruzamento da linha Amarela com o troço comum das restantes linhas de Metro, 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 11,6 milhões de validações (3,9% acima do valor registado em 2016), das quais 72,5% 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 nesse sistema (3,2 milhões de viagens, subida de 4,5% face ao ano anterior), seguindo-se as estações São Bento e Casa da Música (ambas com 2,2 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem/destino das validações no Sistema de Metro: 19,1% das validações ocorreram na Trindade; 37,9% das validações tiveram como origem ou destino a estação da Trindade.

Estação	Entradas	Quotas de Entradas
Trindade	3.189.377	27,5%
São Bento	2.219.737	72,2%
Casa da Música	2.168.431	60,8%
Bolhão	1.911.290	75,6%
Campanhã	1.570.700	55,8%
João de Deus	1.426.048	76,4%
Santo Ovídio	1.237.757	68,0%
Sete Bicas	1.230.534	76,8%
24 de Agosto	1.209.141	62,9%
Marquês	1.190.100	77,0%

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;

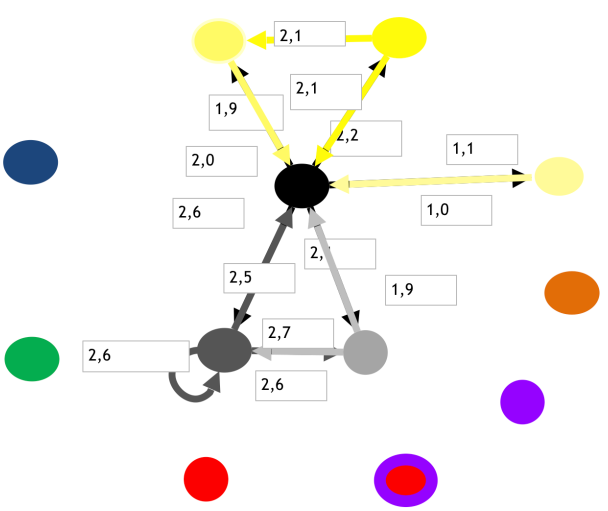
• Antena Verde: entre as estações Senhora da Hora e ISMAI;

• Antena Laranja: entre as estações Estádio do Dragão e Fânzeres.

A tradicional 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) aumentou significativamente em 2017. Das validações totais registadas em 2017, 83,2% são concentradas nessas estações (83,2% em 2016, 82,9% em 2015) que delimitam 27,2% da extensão total da rede.

Dos primeiros 100 pares origem/destino, apenas sete (tal como no ano anterior) 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 32.º lugar: Aeroporto – Trindade, com cerca de 286 mil deslocações em 2017.

Se analisarmos os principais fluxos origem/destino, constatamos que neles não figuram as antenas Azul, Laranja (até Nau Vitória), Verde, Vermelha e Violeta, num total de 51 estações. Os troços da linha Amarela 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:



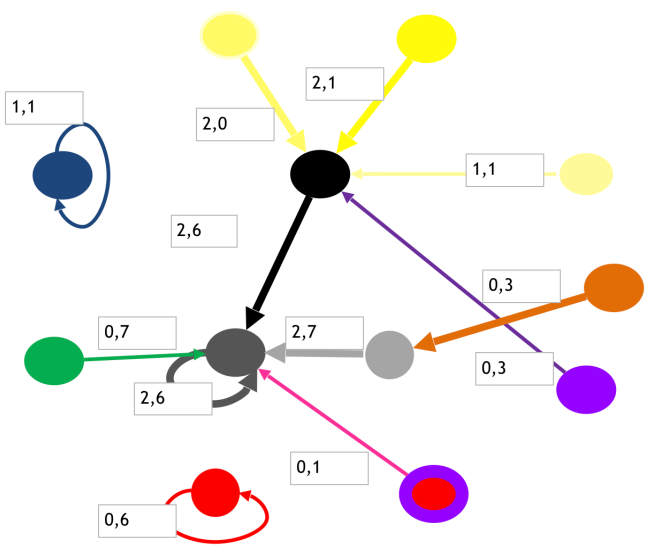
2017
Matriz OD agregada
Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D)
(Unidade: Milhão de etapas)

TROÇO	Estações
Trindade	1
Sra. Hora - Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	8
S. Bento - Salgueiros	6
St. Ovído - Jardim do Morro	6
Pólo Univ. - Hospital São João	3
Antena Azul	9
Antena Verde	11
Antena Vermelha	17
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	5
Ramal Aeroporto	2
Fânzeres - Levada	7
	83

Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocações em 2017 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocações por estação é maior.

Em 2017 não se registaram 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 deslocações 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 deslocações iniciadas nesse mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão – Nau Vitória, no Tronco Comum Vermelha/Aeroporto e na antena Verde. A Trindade foi o principal destino dos troços Santo Ovídio – Jardim do Morro, S. Bento – Salgueiros e Pólo Universitário – Hospital S. João bem como da extensão ao Aeroporto. As deslocações com origem no troço Fânzeres – Levada têm com principal destino o troço Bolhão – Nau Vitória.

2017
Matriz OD agregada
Maior destino de cada origem
(Unidade: Milhão de etapas)



TROÇO	Estações
Trindade	1
Sra. Hora - Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	6
S. Bento - Salgueiros	6
St. Ovído - Jardim do Morro	3
Pólo Univ. - Hospital São João	9
Antena Azul	11
Antena Verde	17
Antena Vermelha	5
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	2
Ramal Aeroporto	7
Fânzeres - Levada	8
	83

Fiscalização e Reclamações

Em 2017, foram fiscalizados um total de 1.990.604 clientes, número que, face ao total de validações registadas no mesmo período, representa um rácio de fiscalização médio anual de 3,3%. Daí resultou a emissão de 28.541 autos de notícia correspondentes a um rácio médio de fraude detetado na rede de 1,4%.

Já a propensão para a liquidação das coimas, inserida num ambiente de total inação por parte da Entidade competente para a cobrança (Autoridade Tributária), traduziu-se em 478 autos pagos em 2017, correspondente a uma receita de aproximadamente 38 mil euros.

A 13 de setembro de 2017 entrou em vigor a nova versão da Lei nº 28/16, de 4 de julho, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 117/17, de 12 de setembro, nomeadamente o reaparecimento do artigo 9º, que permite o pagamento voluntário da coima diretamente às Empresas de Transporte, e ainda com a faculdade de liquidação da mesma reduzida de 50%. O impacto da alteração legislativa suscitou uma mudança na intenção da adesão à liquidação da coima no último trimestre do ano, particularmente notória nos primeiros meses de 2018.

As infrações por viagem sem qualquer título de transporte representam cerca de 71% do total de infrações registadas:

Tipo de Infração	Nº de Autos Emitidos	%
Título Inválido	212	1%
Além Zona	1.993	7%
Sem Título	20.187	71%
Sem Viagens	4.060	14%
Não Validado	2.065	7%

Em 2017, foram recebidas na Metro do Porto um total de 6.735 reclamações, das quais cerca de 73% são relativas a autos de notícia; 25% dizem respeito a condições de serviço do Sistema de Metro Ligeiro e as restantes 2% à infraestrutura do Sistema. Aquele número total representa uma redução de 0,6% face ao total de reclamações recebidas em 2016 e um aumento de 24,8% face aos valores registados em 2015.

Park & Ride

A rede de parques de estacionamento do Sistema de Metro consiste em 32 parques de estacionamento automóvel, em igual número de estações, que representam mais de 3.400 lugares de estacionamento, funcionando como interfaces Park & Ride com o Transporte Individual cerca de 40% das estações.

Destas infraestruturas, 31 são parques de superfície situados em estações periféricas sendo o ParqueMetro, na Estação Estádio do Dragão, o único parque urbano e coberto e taxado.

Nos parques de utilização gratuita a ocupação registada foi similar à do ano anterior, superior em 1% face a 2016. Registou-se uma taxa de ocupação média em dias úteis de 44,2%, com doze parques com taxas médias de ocupação superior a 50%, a saber:

- Senhora da Hora (Tronco Comum);
- Pedro Hispano e Parque Real (Linha Azul);
- Póvoa de Varzim, São Brás, Portas Fronhas, Varziela e Mindelo (Linha Vermelha);
- ISMAI e Parque Maia (Linha Verde);
- Botica (Linha Violeta);
- Campainha (Linha Laranja).

Registaram-se frequentemente valores de ocupação acima dos 95% nos parques de Senhora da Hora (Tronco Comum), Póvoa de Varzim (Linha Vermelha), Parque Maia (Linha Verde) e Botica (Linha Violeta), bem como taxas de ocupação em dia útil regularmente acima de 85% nos parques de Portas Fronhas (Linha Vermelha) e Campainha (Linha Laranja).

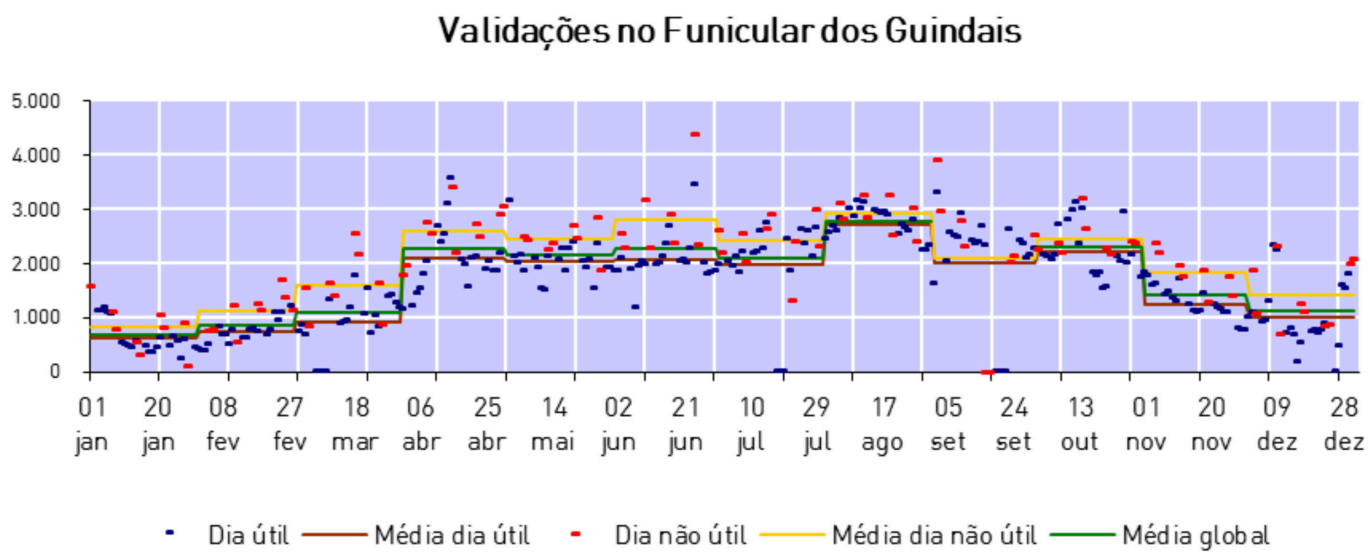
A oferta de serviço Park & Ride tarifada e integrada com o sistema de bilhética intermodal Andante manteve-se disponível no ParqueMetro, para titulares de Assinatura Mensal Andante Park & Ride e também para clientes ocasionais Park & Ride. Registou-se em 2017 um total de 56.162 entradas com cartões intermodais Andante, uma subida de 8,6% face a 2016.

Funicular dos Guindais

O acesso ao serviço do Funicular dos Guindais pode ser feito através do título "Funi", de utilização exclusiva nesta infraestrutura, com um custo unitário por viagem de 2,50 euros. São igualmente válidos os títulos intermodais Andante de assinatura mensal para a zona C1, bem como o título turísticos Porto Premium 3 em 1. Em 2017 foram criadas novas modalidades de títulos, nomeadamente o Funi Junior para crianças dos 5 aos 12 anos com o custo de 1,25 euros por viagem e o Pack Escolas em que a viagem de ida e volta de professores/acompanhantes tem um custo de 3 euros (desconto de 40%) e o mesmo percurso para crianças e jovens dos 5 aos 18 anos fica por 1,50 euros.

Registou-se em 2017 um total de 640.756 validações, uma subida de 31,1% face a 2016. 85,4% das validações no Funicular foram efetuadas com os títulos Funi e Premium (82,2% no ano anterior).

Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, ao total de validações registadas correspondem 179.412 passageiros km. Os dias não úteis, em que ocorrem 33,6% das validações totais (percentagem ligeiramente inferior à registada no ano anterior), continuam a registar afluência mais intensa do que os restantes. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto com 85.529 validações, 13,3% das validações anuais e 19,6% mais do que em agosto de 2016.



4.2 Serviço

Sistema de Metro Ligeiro

Registou-se, em 2017, um ligeiro aumento de 0,2% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 6.971 milhares de veículos km (equivalentes a simples: quilómetros de composições duplas - i.e. com dois veículos - são contabilizados a dobrar).

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 registou alteração significativa do peso da oferta com veículos *Tram Train*, 41,6%. A capacidade média de transporte da frota mantém-se assim em 229 passageiros por veículo, num total de 1.598 milhões de lugares km oferecidos, 0,2% superior ao ano anterior.

Cerca de 33% 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 cerca de 24% da oferta anual. Não se registam, portanto, alterações significativas no peso da oferta em cada um dos troços da rede considerados.

(unidades: milhares)

Veículos km por Tronco	2015	2016	2017	% 17
Antena Laranja	421	418	416	6,0%
Tronco Comum	2 371	2 319	2 329	33,4%
Antena Linha Azul	520	520	517	7,4%
Tronco Comum Vermelha / Aeroporto	594	569	583	8,4%
Antena Linha Vermelha	1 079	1 076	1 082	15,5%
Antena Linha Verde	635	626	620	8,9%
Linha Amarela	1 442	1 376	1 370	19,7%
Ramal Aeroporto	58	52	55	0,8%
TOTAL	**7 121**	**6 956**	**6 971**	**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 TMS (*Traffic Management System*), ascendeu em 2017 a 25,6 km/h, semelhante à registada em 2016; e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,3 km/h, também semelhante 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)	2015	2016	2017
Linha Azul	22,4	22,4	22,2
Linha Vermelha	32,9	32,9	32,5
Linha Verde	28,3	28,3	28,1
Linha Amarela	20,4	20,4	20,3
Linha Violeta	27,3	27,3	27,1
Linha Laranja	23,7	23,7	23,6
Global	**25,8**	**25,8**	**25,6**
Passageiros	**26,7**	**26,5**	**26,3**

Acidentologia

Registou-se em 2017 um total de 85 acidentes de circulação, o que representa um aumento de 25,0% face a 2016. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2017 uma taxa de 12,19 acidentes por milhão de kms percorridos, 24,7% superior à taxa de 9,78 acidentes por milhão de kms do ano transato.

Tipologia dos Acidentes de Circulação	2015	2016	2017	17/16
Colisões	35	19	20	5,3%
Acidentes c/ Clientes no Veículo	38	38	51	34,2%
Acidentes c/ Peões	11	11	14	27,3%
Descarrilamentos	0	0	0	-
TOTAL	**84**	**68**	**85**	**25,0%**

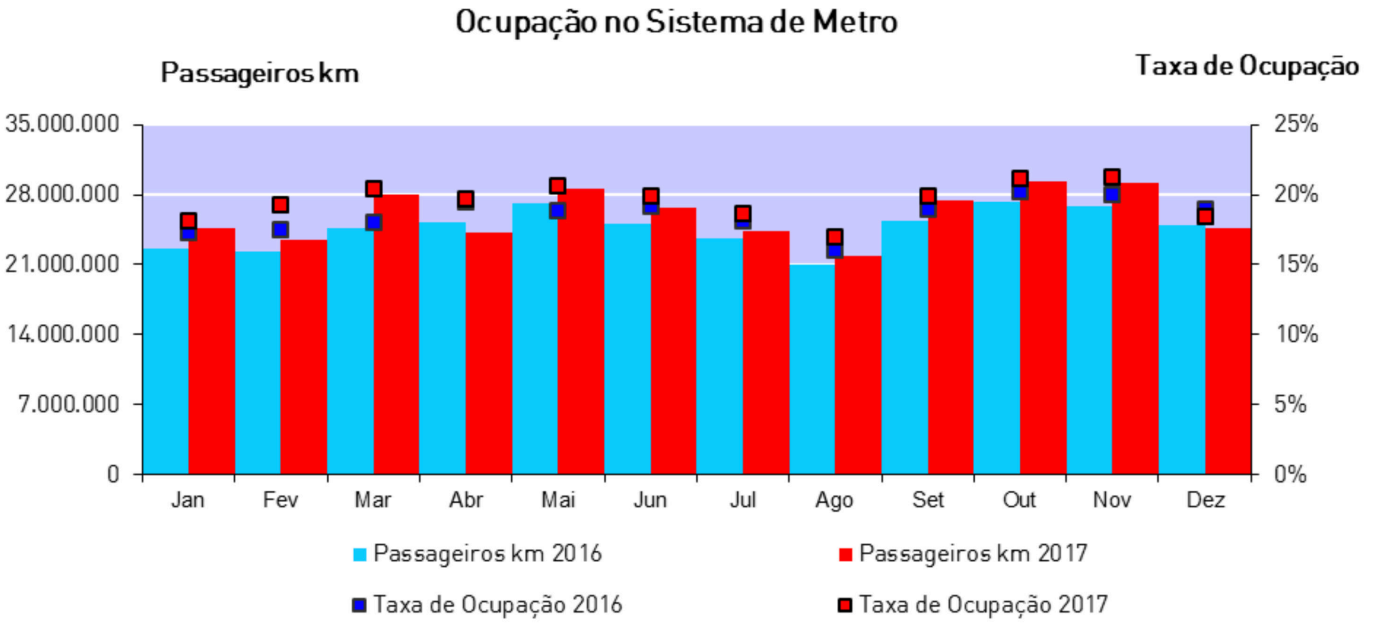
Em consequência destes acidentes de circulação, resultaram 200 feridos, quatro dos quais com gravidade, e dois mortos. O aumento verificado no número de mortes e acidentes com feridos graves resulta de fatores comportamentais, nomeadamente suicídios e atropelamento por comportamento imprudente dos peões que atravessam fora dos locais de atravessamento. Não obstante, foi criado internamente um grupo de trabalho multidisciplinar com o objetivo de estudar a situação das travessias pedonais, desenvolver um dossier de especificações técnicas para projeto sobre tipologia de atravessamentos pedonais e respetiva sinalização, homogeneizando as soluções a serem implementadas no Sistema de Metro.

Danos Físicos	2015	2016	2017	17/16
Sem danos	4	19	12	-36,8%
Feridos Ligeiros	53	123	167	35,8%
Feridos Graves	0	2	4	100,0%
Danos físicos não especificados	2	27	29	7,4%
Total Feridos	**55**	**152**	**200**	**31,6%**
Mortos	0	2	2	0,0%

Taxa de Ocupação

O incremento na procura superior ao crescimento da oferta resulta numa subida de 0,98 pp na taxa de ocupação média global. O valor da taxa de ocupação apurado em 2017 foi de 19,6%, superior em 0,7 pp ao anterior recorde absoluto de ocupação, atingido em 2011 (18,9%).

Comparando as taxas de ocupação mensais registadas em 2017 com os períodos homólogos, constata-se uma subida generalizada face a 2016, com exceção do mês de dezembro.



Analisando picos de ocupação por faixa horária, mantém-se o padrão habitual 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 (Verão/Natal).

Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	18,1%	25,8%	08h - 09h
Fevereiro	19,3%	26,9%	08h - 09h
Março	20,4%	30,0%	08h - 09h
Abril	19,7%	26,1%	08h - 09h
Maio	20,7%	29,0%	08h - 09h
Junho	19,9%	26,4%	08h - 09h
Julho	18,6%	25,2%	18h - 19h
Agosto	16,9%	21,1%	18h - 19h
Setembro	19,9%	26,1%	08h - 09h
Outubro	21,2%	29,5%	07h - 08h
Novembro	21,2%	30,2%	08h - 09h
Dezembro	18,5%	23,9%	18h - 19h

As taxas de ocupação apresentadas na tabela anterior 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 de agosto e dezembro, 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 março, outubro e novembro, com picos de taxas de ocupação acima dos 85%.

Póvoa de Varzim
São Brás
Portas Fronhas
Alto de Pega
Vila do Conde
Santa Clara
Azurara
Árvore
Varziela
Espaço Natureza
Mindelo
VC FashionOutlet/Modivas
Modivas Centro
Modivas Sul
Vilar do Pinheiro
Lidador
Pedras Rubras
Aeroporto
Botica
Verdes
Crestins
Esposade
Custóias
Pias
Araújo
Custió
Cândido dos Reis
Fonte do Cuco
Vasco da Gama
Senhor de Matosinhos
Senhora da Hora
Mercado
Estádio do Mar
Sete Bicas
Brito Capelo
Matosinhos Sul
Pedro Hispano
Parque de Real
Câmara de Matosinhos
Viso
Ramalde
Francos
Casa da Música
Carolina Michaelis
Trindade
Aliados
São Bento
Bolhão
24 Agosto
Tardim do Morro
General Torres
Câmara de Gaia
João de Deus
D.João II
Sto Ovídio
ISMAI
Castêlo da Maia
Mandim
Zona Industrial
Fórum Maia
Parque Maia
Hospital S. João
IPO
Polo Universitário
Salgueiros
Combatentes
Marquês
Aria Guimarães
Campanhã
Heroísmo
Baguim
Carreira
Campainha
Venda Nova
Rio Tinto
Levada
Fânzeres
Nau Vitória
Nasoni
Contumil
Estadio Dragão
Taxas de Ocupação - 2017
Taxas de Ocupação (média dos dois sentidos)
até 5%
5% a 10%
10% a 15%
15% a 20%
20% a 25%
25% a 30%
mais de 30%

Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do Sistema de Metro, nomeadamente no tronco comum entre as estações de Bolhão e Francos e na linha Amarela entre as estações do Marquês e General Torres. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% em troços da linha Amarela (entre General Torres e João de Deus e entre Marquês e Salgueiros) e no tronco comum entre as estações Francos – Fonte do Cuco e Bolhão – 24 de Agosto, assim como na Antena Azul entre Senhora da Hora e Pedro Hispano, na Antena Vermelha entre Verdes e Pedras Rubras e na Antena Laranja entre Estádio do Dragão e Contumil. O recorde de ocupação média mensal, com uma taxa de 43,5%, ocorreu em outubro no troço Aliados – Trindade.

No extremo oposto, constata-se que o número médio de passageiros por veículo entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos e entre Fânzeres e Carreira é extremamente reduzido, sendo característico das antenas do sistema.

Os parágrafos anteriores debruçaram-se sobre a ocupação em média anual, sem distinguir dias úteis e não úteis. Os seguintes focam-se nos dias úteis, em média mensal por faixa horária e troço, e em particular na hora de ponta da manhã.

No Tronco Comum entre 24 de Agosto e Francos, tal como na Linha Amarela entre São Bento e Aliados, a procura mensal em média diária excedeu os 3.500 passageiros (a laranja ou vermelho na tabela abaixo) na hora de ponta da manhã nos dias úteis de cinco meses de 2017. O mesmo sucedeu em seis meses do ano entre 24 de Agosto e Carolina Michaelis, sete meses entre Trindade e Carolina Michaelis e oito meses entre Trindade e Lapa. A tabela seguinte concretiza essa afirmação para a procura média das 8 às 9 horas da manhã dos dias úteis, em cada um dos troços exibidos, em cada mês de 2017:

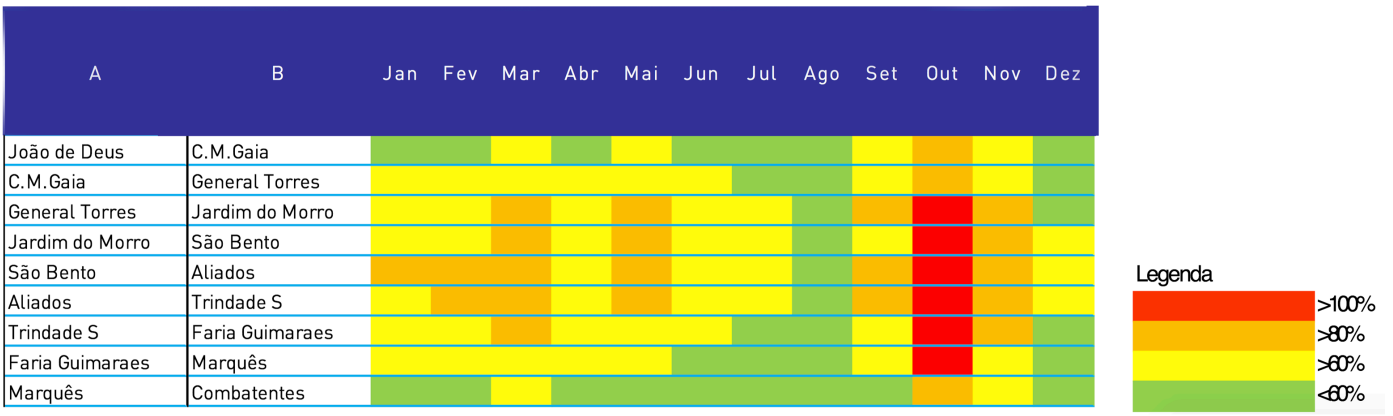
Procura Mensal Média Diária

A	B	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Heroismo	24 de Agosto												
24 de Agosto	Bolhão												
Bolhão	Trindade												
Trindade	Lapa												
Lapa	Carolina Michaelis												
Carolina Michaelis	Casa da Música												
Casa da Música	Francos												
Francos	Ramalde												
Ramalde	Viso												
General Torres	Jardim do Morro												
Jardim do Morro	São Bento												
São Bento	Aliados												
Aliados	Trindade S												
Trindade S	Faria Guimaraes												

Legenda
>4000
>3500
>3000
<3000

Estes níveis de procura dão origem a distintos níveis de taxas de ocupação no Tronco Comum e na Linha Amarela, dadas as diferenças na oferta máxima praticável. Só na Linha Amarela, e praticamente só entre General Torres e Marquês, a taxa média de ocupação entre as 8 e as 9 horas da manhã dos dias úteis excedeu os 80% em média mensal.

Taxa Média de Ocupação



Verifica-se por outro lado que, na hora de ponta da manhã dos dias úteis, a taxa média de ocupação de 10% não foi geralmente atingida, no sentido de maior ocupação:

- na antena Laranja entre Carreira e Fânzeres,
- na antena Azul entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo,
- na antena Verde entre ISMAI e Castêlo da Maia.

Taxa Média de Ocupação

Analisando valores médios entre as 8 e as 9 horas da manhã dos dias úteis de outubro, o mês com maiores taxas de ocupação na hora de ponta da manhã em 2017, observam-se as seguintes taxas de ocupação, retendo em cada troço os valores máximos dos dois sentidos:

Taxas de Ocupação Dias Úteis - Outubro de 2017

Taxas de Ocupação Dias Úteis, Hora 8 (máxima dos dois sentidos)

até 10% | 10% a 20% | 20% a 30% | 30% a 40% | 40% a 60% | 60% a 80% | mais de 80%

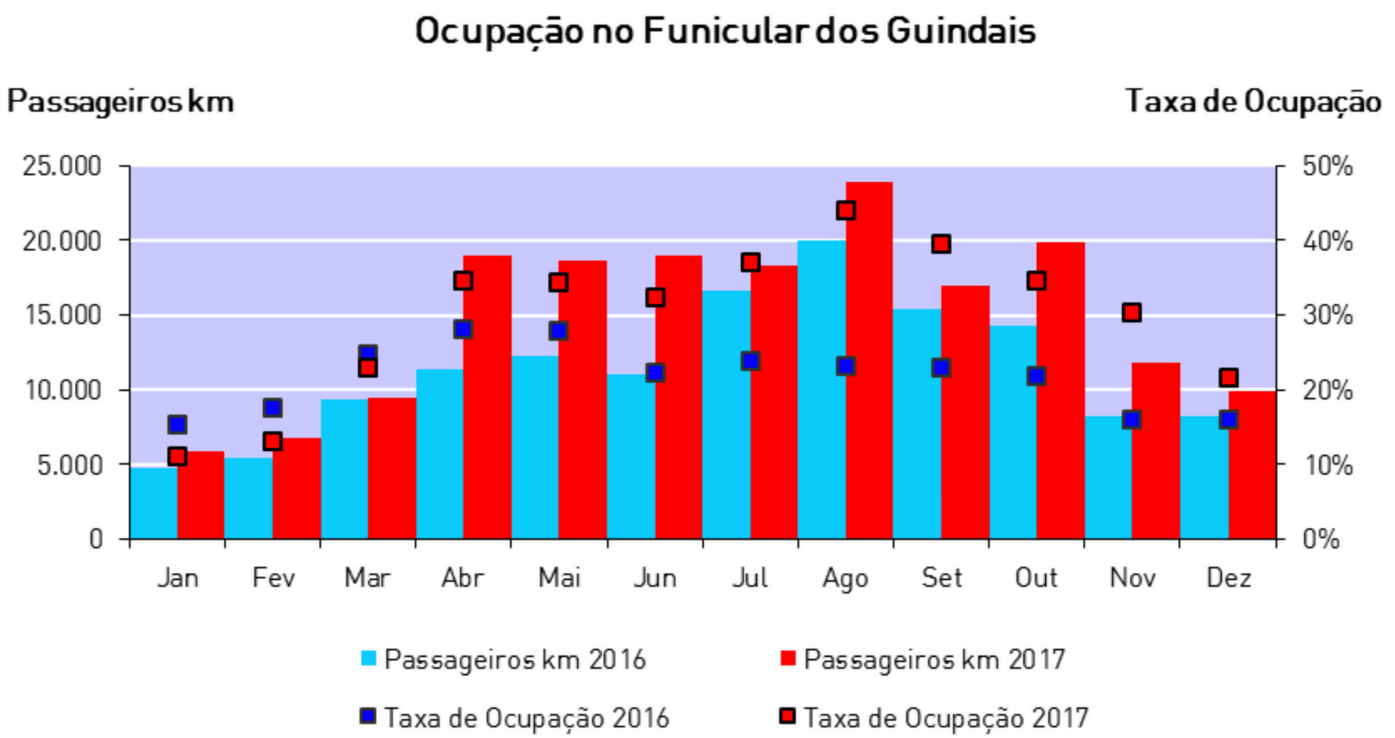
Funicular dos Guindais

Devido a acidente de um dos veículos do Funicular Guindais, a operação realizou-se só com um veículo entre 17 de maio de 2015 a 13 de junho de 2016, o que reduziu a capacidade de transporte de 50 para 25 passageiros por viagem, redução compensada pelo aumento do número de viagens realizadas. Tal situação impacta nos indicadores homólogos.

Em 2017 houve uma redução de 26,6% nas viagens oferecidas, para um total de 42.854 viagens e uma redução de 3,6% dos lugares km (total de 601.986 lugares km).

A taxa média de ocupação ascendeu a 29,8%, 7,88 pp inferior ao valor registado em 2016.

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.

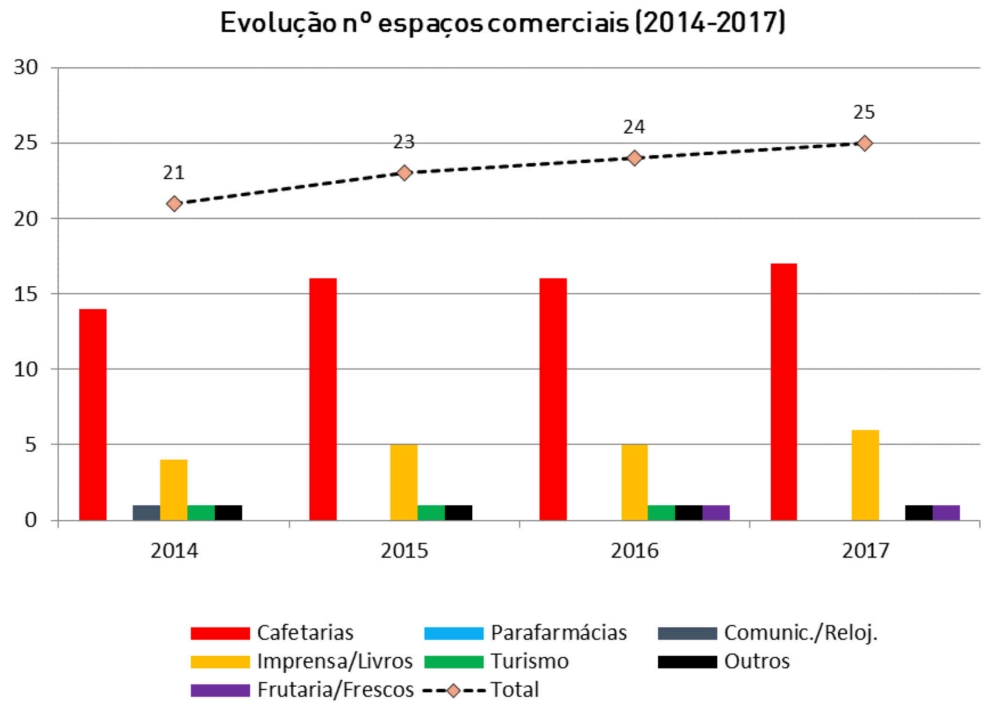


Exploração De Espaços Comerciais

Durante o ano de 2017 foi atingia uma área bruta total ocupada por lojas de 819 m2, 55% do total disponível na rede, estando já ocupados a maioria dos espaços com efetiva capacidade comercial nas principais estações. Contudo ainda estavam disponíveis no fim do ano, além de diversos espaços em estações periféricas e urbanas de baixa procura, espaços comerciais nas estações da Trindade e Casa da Música.

Foram inauguradas seis novas lojas em 2017 e renovados seis contrato de lojas existentes, resultado assim em 53 espaços comerciais em operação no fim do ano de 2017.

Em 2017 manteve-se também a distribuição do jornal DESTAK e a realização pontual de eventos publicitários e comerciais, principalmente nas estações da Trindade e Casa da Música.



4.3 Comunicação e Imagem

A atividade de Comunicação da Metro do Porto registou em 2017 um novo impulso, paralelo ao dinamismo associado aos novos projetos e tarefas que a empresa desenvolveu ao longo do ano. Desde logo, aspetos centrais do exercício – como sejam a preparação, lançamento e adjudicação do concurso público para a subconcessão da operação e manutenção do sistema para o período 2018-2021 e a preparação, lançamento e adjudicação dos concursos públicos para a concepção da nova Linha Rosa, entre S. Bento e a Casa da Música, e para o prolongamento da Linha Amarela em Vila Nova de Gaia, e a construção e posterior entrada em operação comercial da Estação VC Fashion Outlet/Modivas -, justificaram e corresponderam a um maior número de interações quer com os meios de comunicação social quer com os diversos stakeholders.

Esse contato e o envolvimento com a comunidade nas diferentes plataformas que a Metro do Porto utiliza para comunicar, para além das atividades correntes, viram-se precisamente ampliados pelo desenvolvimento e arranque de novos projetos e iniciativas – para além das já referidas, destaque também para a evolução, traduzida em sessões de apresentação pública e de demonstração, do novo sistema de bilhética móvel, Anda, do qual a Metro do Porto é, no âmbito do TIP, parte integrante e ativa.

Também reflexo deste dinamismo, o website oficial da Metro do Porto registou em 2017 um crescimento do número de visitantes na ordem dos 80 por cento, atingindo cerca de 1,5 milhões de visitas e 2,5 milhões de page-views. A atividade de outras ferramentas de comunicação - iMetrodoPorto, páginas oficiais no Facebook, Instagram e Twitter -, teve igualmente um maior número de interações e um crescimento significativo do seu alcance orgânico.

Em 2017, a Metro do Porto associou-se a 530 eventos de distintas áreas, desde a música à dança, do teatro ao cinema, de exposições de arte pública a outras formas de arte performativas, que tiveram lugar nas composições ou nas estações da rede. Em parceria com instituições da Área Metropolitana do Porto, a ligação do Metro à comunidade que serve ficou uma vez mais reforçada, como reforçado ficou o conceito de “Vida em Movimento” para os utilizadores do sistema.

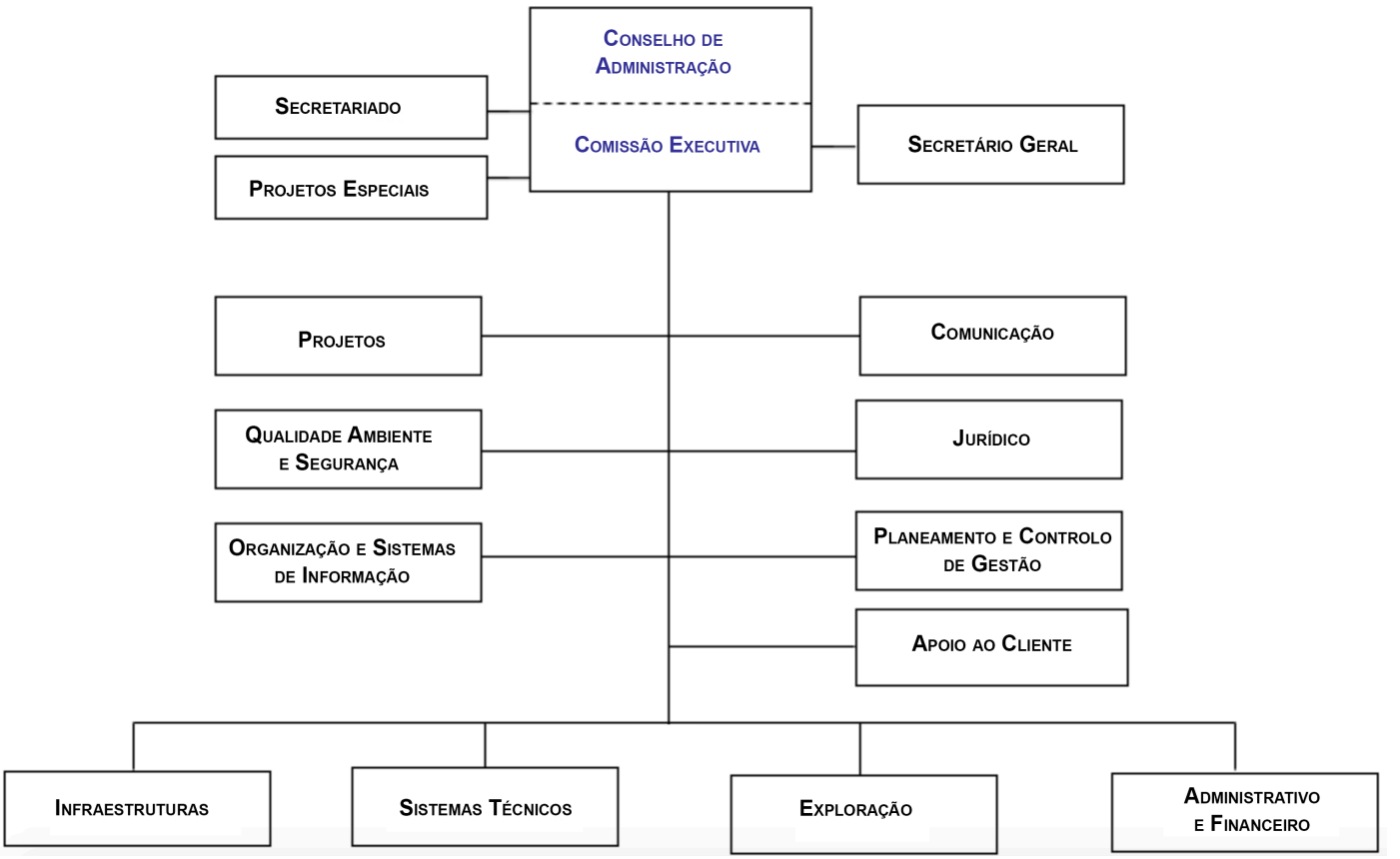
O ano ficou marcado pela comemoração, em dezembro, do 15º aniversário da inauguração do Metro do Porto, que se deu a 7 de dezembro de 2002. Quinze anos, 635 milhões de clientes 90 milhões de quilómetros depois, a data foi simbolicamente assinalada em diversos momentos e em diferentes espaços da rede. O programa de comemorações incluiu uma emissão especial do Café da Manhã, programa da RFM que foi emitido em direto da Estação da Trindade, a presença de vários DJs convidados nas estações da Trindade e de S. Bento, uma grande festa nesta última estação, e muitas surpresas para os clientes. Por via deste conjunto de ações, bem como do plano de comunicação desenvolvido, as mensagens e os eventos em torno do 15º aniversário do Metro do Porto produziram cerca de 5 milhões dos contactos, sendo 60 mil diretos, em resultado dos eventos levados a cabo na rede.

INTEGRAR
FOTOGRAFAR
AJUDAR
MOSTRAR
Olhares de Rua
Visita a exposição fotográfica | Visit the photographic exhibition
Um olhar de pessoas sem-abrigo sobre o Porto!
Oporto through the eyes of homeless people!
De 10 fevereiro até 16 de abril | From february 10th to april 16th
LOCAIS DE EXPOSIÇÃO:
Centro Português de Fotografia (junto aos Clérigos)
Estação de Metro dos Aliados
IN EXHIBITION AT:
Centro Português de Fotografia (Near Clérigos)
Aliados subway station
#olharesderua
www.portugalmelhordestino.pt
Dreambooks.
PORTUGAL O MELHOR DESTINO
FUJIFILM
olhares

O METRO E OS SEUS COLABORADORES 5

5.1 Estrutura Organizacional

Em 2017 ocorreram mudanças na estrutura organizacional da Empresa, tendo sido criados os Gabinetes de Projetos Especiais e de Apoio ao Cliente.



5.2 Recursos Humanos

O número de colaboradores na Metro do Porto ascendia no final do exercício a 82, mais um que em 2016.

Durante o ano de 2017 deu-se a integração nos quadros da Metro do Porto de três elementos ex-CP/Refer, a entrada de cinco estagiários, a saída de dois elementos que se encontravam a usufruir de licenças sem vencimento, uma saída por iniciativa do trabalhador e a saída de quatro elementos em regime de cedência ao TIP ou a outras entidades públicas.

	2015	2016	2017	17/16
Efectivo Total	96	98	100	2,0%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP)	87	90	95	5,6%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP,ACE ou em Comissão de Serviço	77	81	82	1,2%
Efectivo Médio	**79**	**78**	**82**	**0**
Quadros Técnicos	71,4%	72,8%	74,4%	1,55 pp

O METRO E OS SEUS ACIONISTAS 6

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

Na reunião da Assembleia Geral de 25 de janeiro de 2016 foram eleitos os órgãos sociais para o mandato do triénio 2016 a 2018, com a manutenção do modelo de governo da sociedade.

Desde 25 de janeiro de 2016 que os Órgãos Sociais têm a seguinte composição:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente da Mesa: Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto (até 3 de maio de 2017) / Dr. Eduardo Nuno Rodrigues e Pinheiro (desde 4 de maio de 2017)
Vice-Presidente: Prof. Alberto João Coraceiro de Castro
Secretário: Dr. Jorge Miguel Osório de Castro Ribeiro Pinheiro de Magalhães

A 4 de maio de 2017, na ata 46 da Assembleia Geral, foi designando o Dr. Eduardo Nuno Rodrigues e Pinheiro (Presidente da Câmara Municipal de Matosinhos) para o cargo de Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Metro do Porto, S.A. para completar o mandato 2016-2018.

Conselho de Administração:

Presidente: Prof. Jorge Moreno Delgado
Vogal Executivo: Dr. Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes
Vogal não executivo: Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes
Vogal não executivo: Eng. Tiago Filipe da Costa Braga
Vogal não executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Vogal não executivo: Eng. António Domingos Silva Tiago

Não se procedeu, na Assembleia Geral de 25 de janeiro de 2016, à eleição dos elementos do Conselho Fiscal, pelo que os seus membros se mantiveram em funções até 23 de julho de 2017:

Conselho Fiscal (até 23 de julho de 2017):

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 24 de julho de 2017, por Deliberação Social Unânime por Escrito, foram designados os Membros do Conselho Fiscal para o triénio 2016 a 2018:

Conselho Fiscal (desde 24 de julho de 2017):

Presidente: Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins
Vogal Efetivo: Dr. Pedro Manuel Mota Carecho Grilo
Vogal Efetivo: Eng. António Maria da Silva Caetano
Vogal Suplente: Eng. Ricardo Inácio Veloso Zamith de Passos

A auditoria externa das contas de 2017 é assegurada pela Empresa PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda..

Curriculum vitae - administradores

Presidente:
Professor Jorge Moreno Delgado

2002 Doutoramento em Engenharia Civil pela FEUP-UP

Desde fevereiro de 1995 Professor - Adjunto da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana do Castelo (ESTG/IPVC)

1993 Mestrado em Estruturas de Engenharia Civil FE-UP-UP

1990 Licenciatura em Engenharia Civil FEUP-UP

Experiência Profissional:

2017 - …: Presidente do Conselho de Administração do NORTREM - Aluguer de Material Ferroviário, ACE

2017 - …: Vice-Presidente Assembleia Geral Associação Casa da Arquitectura

2016 - …: Presidente do Conselho de Administração do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE

2016 - …: Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.

2016 - 2017: Presidente do Conselho de Administração da STCP, S.A.

2008 - 2012: Administrador Executivo da Metro do Porto, S.A.

2004 - 2005: Vice Presidente do Conselho Administrativo e Directivo da Escola Superior de Tecnologia e Gestão(ESTG) do Instituto Politécnico de Viana (IPVC)

2000 - 2003: Consultor da empresa NEWTON - Consultores de Engenharia, Lda.

1990 - 1995: Engenheiro Sénior da área das Estruturas e Geotecnia da empresa: NEWTON - Consultores de Engenharia, Lda.

Vogal Executivo:
Dr. Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes

1990 Parte Escolar do Mestrado em Gestão de Empresas, Escola de Gestão do Porto (atual Porto Business School) – Universidade do Porto

1985: Licenciatura em Economia, Faculdade de Economia da Universidade do Porto

Experiência Profissional:

2016 - …: Administrador NORTREM - Aluguer de Material Ferroviário, ACE

2016 - …: Gerente Metro do Porto Consultoria, Unipessoal, Lda.

2016 - …: Presidente do Conselho de Administração da Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.

2016 - …: Vogal Executivo do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.

2014 - 2015: Chief Financial Officer e Membro do Conselho de Administração, Efacec Capital SGPS, S.A.

2012 - …: "Business Angel" e Consultadoria nas áreas da Estratégia, Controlo de Gestão e Controlo de Custos - Por conta própria e Itineris Partners.

2008 - 2012: Chief Financial Officer e Membro do Conselho de Administração, Grupo S.L. - Sardinha & Leite, SGPS, S.A.

1995 - 2008: Funções em diversas empresas do Grupo Sonae Indústria onde para além da função específica era também Membro do Comité Executivo (desde 1998) e Adjunto do Conselho de Administração (desde 2001)

2006 - 2008: Chief Operating Officer do "Non Board Business" do Grupo Sonae Indústria

2003 - 2006: Responsável pelas Finanças, Área Administrativa e Controlo de Gestão do Grupo Sonae Indústria e pelo acompanhamento da operação Canadiana, Sonae Serviços de Gestão / Grupo Sonae Indústria

2002 - 2003: Chief Financial Officer da Isoroy SA, operação francesa da Sonae Indústria, Isoroy S.A. / Grupo Sonae Indústria - Paris, França

1998 - 2002: Chief Financial Officer da Sonae Indústria e responsável pelo acompanhamento das operações Canadiana e Sul-Africana, Sonae Indústria S.A. / Grupo Sonae Indústria

1996 - 1998: Chief Executive Officer da Sonae South Africa (Pty) Ltd e Membro do Conselho de Administração da Tafibra Zimbabwe (Pvt) Ltd – Johannesburg, África do Sul.

1995 - 1996: Diretor Financeiro da Sonae Indústria, SGPS, S.A. e responsável pela elaboração do projeto de instalação de uma unidade industrial na África do Sul, Sonae Indústria S.A. / Grupo Sonae Indústria

Dezembro 1994 – Março 1995: Membro da equipa de projeto para a Globalização do Negócio da Sonae Indústria, Modelo Hiper, S.A. / Grupo Sonae Distribuição (atualmente Continente)

1993 – Março 1995: Diretor de Finanças e Controlo de Gestão da Modelo Hiper, S.A. / Grupo Sonae Distribuição (atualmente Continente)

1991 - 1993: Diretor de Finanças e Controlo de Gestão da Modis - Distribuição Centralizada, S.A. / Grupo Sonae Distribuição (atualmente Continente)

Outubro 1990 - 1991: Diretor de Controlo de Gestão da Área Estratégica de Negócio Sonae Distribuição (atualmente Continente) e Diretor Administrativo e Financeiro da Sonae Comércio e Serviços, Sonae Comércio e Serviços, S.A. / Grupo Sonae Distribuição (atualmente Continente)

1988 - 1989: Diretor Administrativo e Financeiro, ARPI – Sociedade Exportadora de Confeções

1986 - 1988: Analista – Área Financeira e Económica, Banco Borges & Irmão (Porto)

Vogal não Executivo
Eng. Tiago Filipe da Costa Braga

Vogal do Conselho de Administração

2011 Pós Graduação em Política e Gestão Ambiental pela Universidade de Aveiro

1998 Licenciatura em Engenharia do Ambiente pela Escola Superior de Biotecnologia da Universidade Católica Portuguesa

Experiência Profissional:

2016 -…: Vogal Não Executivo do Conselho de Administração da Empresa Metro do Porto, S.A.

2016 - 2017: Vogal Executivo do Conselho de Administração da STCP, S.A.

2016 -…: Vogal do Conselho de Administração da OPT - Otimização e Planeamento de Transportes, S.A.

2016 -…: Vogal do Conselho de Administração da Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.

2013 - 2016: Vogal Executivo do Conselho de Administração da Empresa Municipal Águas e Parque Biológico de Gaia, EEM, S.A.

2013 – 2013: Chefe de Gabinete Presidente da Câmara de Vila de Nova de Gaia.

2005 – 2013: Responsável Operacional / JOT, Gestor Técnico, Operacional e Auditor Coordenador (Mais de 1000 dias de Auditorias Realizadas) da LUSAENOR – Sucursal em Portugal da Associação Espanhola de Normalização e Certificação.

2002 – 2005: Gestor Desenvolvimento e Produto APCER – Associação Portuguesa de Certificação.

2000 – 2002: Técnico no Departamento de Assistência Técnica às Empresas da AEP – Associação Empresarial de Portugal, Câmara de Comércio de Industria.

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.

1992 – 1997: Licenciado em Administração e Gestão de Empresas, na Faculdade de Ciências Económicas e Empresarias da Universidade Católica Portuguesa

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).

2009 -…: Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana: Membro do Conselho de Administração

2010 - 2012: Metro do Porto, S.A.: Membro do Conselho de Administração

2007 - 2009: Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro da Cultura, Turismo e Lazer

2005 - 2007: Câmara Municipal do Porto: Vereador com os Pelouros da Educação, Desporto, Juventude e Inovação

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

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

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

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.

Vogal não Executivo
Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Gestão

Experiência Profissional:

2013 - …: Presidente da Câmara Municipal de Gondomar.

2005 - 2013: Presidente da Junta de Freguesia de Rio Tinto.

1999 - 2005: Técnico de administração tributária da Autoridade Tributária e Aduaneira.

6.3 Cumprimento das Orientações Legais

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 Setor 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-Circular n.º 588-DGTF, de 7 de fevereiro de 2018, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas 2017.

6.3.1 Objetivos de Gestão

Não foram definidos objetivos pelo acionista para o exercício de 2017.

O Orçamento para 2017, que pode ser consultado em https://www.metrodoporto.pt/uploads/document/file/342/161125_IPG_2017_v4.pdf, não explicitava princípios financeiros de referência. Previa:

• Investimento: o investimento (construção) previsto era de 19,3 milhões de euros, tendo a execução ascendido a 5,6 milhões de euros. Os principais motivos deste desvio são: ritmo mais lento do que o assumido no Orçamento de diversos processos judiciais; maturação mais lenta do que o previsto de alguns projetos e abandono de outros;

• Conservação e Reparação: os gastos previstos ascendiam a 5,5 milhões de euros, enquanto a execução ultrapassou os 5,9 milhões, essencialmente devido aos gastos com a Revisão dos 960 mil km (5,4 milhões);

• Quadro de Pessoal: os gastos com pessoal previstos ascendiam a 4,6 milhões de euros. No fim do ano existiam 82 colaboradores da Empresa. Os gastos com pessoal ascenderam a 4,4 milhões de euros;

• Endividamento: o Orçamento previa que o endividamento remunerado ascendesse no final do ano a 3.495,8 milhões de euros. Verificou-se um valor de 3.612,4 milhões de euros. O principal motivo deste desvio deve-se aos pagamentos efetuados no âmbito do acordo judicial celebrado com o Banco Santander Totta, S.A. (relacionado com contratos swap);

• Segue-se quadro que evidencia o grau de execução do Orçamento carregado no SIGO/SOE. Os motivos dos desvios são os já apresentados nos parágrafos anteriores.

(valores em euros)

Execução do orçamento da despesa

Tipo	Classe Económica	Dotação Inicial	Execução
Atividades	Despesas com pessoal	4 555 276	4 875 553
	Aquisição de bens e serviços correntes	59 619 667	58 506 446
	Juros e outros encargos	0	13 675 893
	Outras despesas correntes	6 052 916	0
	Operações extra-orçamentais	0	2 746 485
	Sub-total	**70 227 859**	**79 804 376**
Projetos	Aquisição de bens e serviços correntes	0	0
	Juros e outros encargos	60 733 620	225 560 442
	Outras despesas correntes	3 116 951	185 810
	Aquisição de bens de capital	28 501 686	16 026 584
	Transferências de capital	0	0
	Activos financeiros	3 000	2 333
	Passivos financeiros	503 737 852	314 394 092
	Sub-total	**596 093 109**	**556 169 260**
	Total	**666 320 968**	**635 973 636**

Execução do orçamento da receita

Tipo	Classe Económica	Dotação Inicial	Execução
Atividades	Taxas, multas e outras penalidades	49 641	4 683 354
	Transferências correntes	2 819 526	2 827 596
	Vendas de bens e serviços correntes	44 824 902	48 661 947
	Outras receitas correntes	9 480 622	5 811 231
	Passivos financeiros	19 677 168	3 041 835
	Reposições não abatidas nos pagamentos	0	5 860 660
	Saldo da gerência anterior	0	10 502 926
	Operações extra-orçamentais	0	3 469 565
	Sub-total	**76 851 859**	**84 859 114**
Projetos	Rendimentos da propriedade	1 990 442	1 864 562
	Outras receitas correntes	3 328 068	2 039 969
	Transferências de capital	1 593 022	1 137 500
	Passivos financeiros	589 181 577	554 458 165
	Saldo da gerência anterior	0	4 389 981
	Sub-total	**596 093 109**	**563 890 177**
	Total	**672 944 968**	**648 749 290**

6.3.2 Gestão do risco financeiro

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 politica ativa 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 otimização da estrutura financeira da empresa				
Adoção de política que minimize afetação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos		x		Todo o financiamento tem sido assegurado por empréstimos obtidos junto da DGTF
Opção pelos investimentos com comprovada rendibilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP			x	Não existiram investimentos relevantes
Utilização de auto financiamento e de receitas de desinvestimento			x	Empresa não gera autofinanciamento, conforme análise no ponto 7.5. 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 2017 do efeito das variações do justo valor dos contratos de swap em carteira	x			

(1) O Decreto-Lei 133/2013, de 3 de outubro, estipula no Art.º 29º, nº 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, anualmente é feita a renovação do mesmo, tendo o último sido celebrado em 06 de abril de 2017 com termo em março de 2018.

Em cumprimento do despacho nº. 101/09 SETF, de 30 de janeiro, a tabela seguinte apresenta a evolução dos encargos financeiros e da taxa média de financiamento nos últimos 5 anos:

	2013	2014	2015	2016	2017
Encargos Financeiros	108.207.515	97.910.095	105.882.768	105.790.859	117.144.280
Taxa Média de Financiamento	3,59%	3,05%	3,23%	3,13%	3,24%

6.3.3 Limites de endividamento

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado entre 2015 e 2017:

(valores em euros)

Passivo Remunerado	2015	2016	2017	Var 17/16 Valor	Var 17/16 %
Financiamentos obtidos	3.310.426.982	3.375.907.840	3.612.370.128	236.462.287	7,0%
... dos quais concedidos pela DGTF	1.984.805.497	2.106.867.973	2.475.024.211	368.156.238	17,5%
Aumentos capital por dotação	0	0	0	0	-
Aumentos de capital por conversão créditos	0	0	0	0	-
Endividamento ajustado	3.310.426.982	3.375.907.840	3.612.370.128	236.462.287	7,0%

Verifica-se em 2017 uma variação de 7% da dívida líquida. Esta subida deve-se aos pagamentos efetuados no âmbito do acordo judicial celebrado com o Banco Santander Totta, S.A. (relacionado com contratos *swap*).

A proposta de Lei nº42/2016 referente ao Orçamento do Estado de 2017 estipula que "*o crescimento do endividamento das empresas públicas, considerando o financiamento remunerado ponderado pelo capital social realizado, fica limitado a 3%". O mesmo só pode ser excedido "por empresas públicas que tenham por objeto a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros, nos termos do decreto–lei de execução orçamental."*

Por sua vez, o Decreto-Lei de Execução Orçamental refere:
"1 — Para efeitos do disposto no artigo 45.º da Lei do Orçamento do Estado, durante o ano de 2017, não são considerados para o cálculo do crescimento do endividamento das empresas públicas que tenham por objeto a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros, os aumentos de endividamento resultantes:

a) De aumento das necessidades de manutenção de infraestruturas, sistemas técnicos e material circulante não compensadas por via do capítulo 50 — Projetos, desde que previstos no plano de atividades e orçamento da empresa;

b) De aumento de investimentos não compensados por via do capítulo 50 — Projetos, desde que previstos no plano de atividades e orçamento da empresa."

Desconsiderando as necessidades decorrentes da manutenção de infraestruturas, sistemas técnicos e material circulante e dos investimentos, não compensados por via do capítulo 50 — Projetos, verifica-se um aumento 6,7% do endividamento, devido aos motivos já expostos.

(valores em euros)

Verificação Limites de Endividamento		
Dívida remunerada	**2016**	**2017**
Dívida bruta	3 378 233 886	3 614 451 174
(-) Bonificações de juros	2 326 046	2 081 046
(-) Manutenção de infraestruturas, sistemas técnicos e material circulante		5 892 139
(-) Investimentos		5 636 271
(+) Capítulo 50 — Projetos - PIDDAC		1 137 500
Dívida Líquida	3 375 907 840	3 601 979 218
Limite Endividamento (31 Dez)		3 477 185 076

6.3.4 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 redução em 2017 para um valor de 48 dias.

PMP	2016	2017	Variação 17/16	
			Valor	%
Prazo (dias)	74	48	-26	-35,1%

A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2017, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

(valores em euros)

Dividas Vencidas	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
Aquisições de Bens e Serviços	417 800,69	0,00	0,00	0,00	0,00
Aquisições de Capital	93 079,37	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	**510 880,06**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**

6.3.5 Recomendações dos Acionistas aquando da aprovação das Contas de 2016

Na Assembleia Geral realizada a 24 de julho de 2017, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, recomendou "*ao Conselho de Administração que diligencie no sentido de:*
- Reduzir o prazo médio de pagamentos, até ao limite de 45 dias, nos termos definidos no âmbito do programa pagar a tempo e horas;
- Apresentar, no prazo de 90 dias, o relatório anual de prevenção da corrupção, previsto na recomendação n.º 1/2009 do Conselho de Prevenção da Corrupção;
- Dar cumprimento ao disposto na alínea b) do n.º 4 do artigo 124º do Decreto-Lei n.º 25/2017, de 3 de março, que estabelece as disposições necessárias à execução do orçamento para 2017, relativamente aos gastos com comunicações, deslocações/alojamento e ajudas de custo."

O ponto 6.3.4. deste Relatório incide sobre a primeira recomendação, o ponto 6.3.10. incide sobre a segunda recomendação e o ponto 6.3.14. incide sobre a última recomendação.

6.3.6 Orientações sobre as remunerações

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

O artigo 19.º da Lei do Orçamento de Estado prorrogou a não atribuição de atribuição de prémios de gestão relativos a exercícios anteriores. Não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2017.

No ano de 2017 foi aplicada a redução remuneratória prevista 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%";

Não existe na Metro do Porto nenhum benefício de complemento de pensões atribuído aos seus colaboradores.

As tabelas previstas no Ofício-Circular nº 588-DGTF, de 7 de fevereiro de 2018, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 32 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

6.3.7 Aplicação do Estatuto do Gestor Público

Existem dois cartões de crédito atribuídos ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizados exclusivamente em despesas da Empresa: um é destinado a pagamentos excecionais de valores elevados apenas possíveis através de multibanco; e o outro é utilizado para os restantes pagamentos de despesas pontuais, nomeadamente as efetuadas online.

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

As tabelas previstas no Ofício-Circular nº 588-DGTF, de 7 de fevereiro de 2018, referentes aos gastos com comunicações e viaturas, são apresentadas na Nota 32 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

6.3.8 Proibição de despesas não documentadas

Não foram realizadas quaisquer despesas não documentadas.

6.3.9 Relatório sobre remunerações pagas a homens e mulheres

É apurado e divulgado anualmente no Relatório de Sustentabilidade da Empresa, disponível no site da Metro do Porto, a proporção salarial entre géneros e entre quadros técnicos e não técnicos.

6.3.10 Relatório anual sobre prevenção da corrupção

Não foi produzido o relatório anual referente ao exercício de 2017. Os relatórios produzidos em anos anteriores, referentes a 2010 e 2012, foram, nos termos legalmente previstos, publicados na página de internet da Metro do Porto.

6.3.11 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.

Existem procedimentos internos instituídos para a contratação de bens e serviços que se encontram em revisão por força da revisão ao Código dos Contratos Públicos decorrente do Decreto Lei 111-B/2017 de 31 de agosto com entrada em vigor em janeiro de 2018.

6.3.12 Adesão 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.

6.3.13 Parque de veículos do Estado

A evolução do número de viaturas utilizadas e dos gastos incorridos foi a seguinte:

(valores em euros)

Viaturas	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de viaturas	32	30	31	31	29
Gastos com Viaturas	241.136	232.804	226.354	216.752	213.426

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.

Estes acordos mantiveram-se válidos e inalterados até no início do exercício de 2017. Com a renovação da frota ocorrida nessa altura foram atualizados os tais acordos para as viaturas que em concreto foram atribuídas.

Em 25 de fevereiro de 2016 foi decidido pela Comissão Executiva solicitar à ESPAP autorização para proceder à alienação das viaturas próprias da Empresa, dada a sua idade e custos de manutenção, substituindo-as por outras, bem como para proceder à substituição de todas as viaturas em regime de aluguer cujos contratos já haviam terminado por outras também em regime de aluguer operacional.

Tal medida permitiria obter poupanças com o parque de veículos da Empresa, estimadas em cerca de 30 mil euros por ano, ajustar a categoria das viaturas utilizadas e reduzir a frota de viaturas em duas unidades, em coerência com o estipulado nas alíneas a) e b) do n.º 3 do artigo 96.º do DLEO 2016.

Durante o ano de 2017 procedeu-se a tal renovação da frota, alcançando-se já este ano (apesar do peso dos custos de recondicionamento da antiga frota incorridos em 2017) poupanças nos encargos com as mesmas e consumando-se a redução de veículos projetada.

6.3.14 Plano de redução de gastos

O Decreto-Lei de Execução Orçamental para 2017, refere no seu artigo 124º:

"1 — Para efeitos do disposto no artigo 44.º da Lei do Orçamento do Estado, as empresas públicas devem prosseguir uma política de otimização da estrutura de gastos operacionais que promova o equilíbrio operacional, mediante a redução do peso dos gastos operacionais, corrigidos dos encargos decorrentes da reposição salarial e das indemnizações por rescisão, no volume de negócios face a 31 de dezembro de 2016, sem prejuízo do disposto nos n.os 2 e 8.

(...)

4 — Para efeitos do disposto nos números anteriores devem também ser iguais ou inferiores aos registados em 31 de dezembro de 2016:
a) Os gastos com pessoal, corrigidos dos encargos decorrentes da reposição salarial, das indemnizações por rescisão e dos efeitos decorrentes da aplicação do disposto nos artigos 20.º e 21.º da Lei do Orçamento do Estado;
b) O conjunto dos gastos com comunicações, deslocações, ajudas de custo e alojamento, bem como os associados à frota automóvel.
(…)
8 — As empresas públicas que tenham por objeto a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros podem adicionalmente aumentar os respetivos gastos operacionais até dois pontos percentuais acima do crescimento do volume de negócios, por despacho do membro do Governo responsável pelo respetivo setor de atividade, em situações devidamente fundamentadas, desde que o volume de negócios tenha aumentado em 31 de dezembro de 2016, face a 31 de dezembro de 2015, se preveja o aumento do volume de negócios em 2017, face a 31 de dezembro de 2016 e se enquadre no orçamento disponível."

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

(valores em euros)

PRC	2015	2016	2017	2017/2016 Δ Absol.	2017/2016 Var. %
(0) EBITDA					
(1) CMVMC	0	0	0	0	-
(2) FSE	43 059 972	40 995 573	47 552 691	6 557 118	16%
(3) Gastos com o pessoal corrigidos dos encargos i), ii), iii)	4 062 715	4 122 200	4 358 087	235 887	6%
(3.i) Indeminizações pagas por rescisão	16 564	0	0	0	-
(3.ii) Impacto da reversão das reduções remuneratórias	47 942	199 525	0	-199 525	-100%
(3.iii) Impacto da aplicação dos artigos 20º e 21º da LOE			0	0	-
(4) Gastos Operacionais[a] = (1)+(2)+(3)	**47 122 687**	**45 117 773**	**51 910 778**	**6 793 006**	**15%**
(5) Volume de Negócios (VN)[b]	42 655 866	43 837 407	48 265 192	4 427 785	10%
(6) Peso dos Gastos/VN (4)/(5)	**1,10**	**1,03**	**1,08**	**0,05**	**5%**
(i) Comunicações (FSE)	47 355	40 635	38 675	-1 960	-5%
(ii) Gastos com Deslocações e Alojamento (FSE)	56 531	38 385	41 387	3 002	8%
(iii) Gastos com Ajudas de custo (G c/ Pessoal)	1 143	4 823	5 070	247	5%
(iv) Gastos com Viaturas[c]	226 354	216 752	213 426	-3 326	-2%
Total = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	**331 382**	**300 595**	**298 557**	**-2 038**	**-1%**
Número Total de RH (OS+CD+trabalhadores)	95	97	97	0	0%
N.º Orgãos Sociais (OS)	11	11	11	0	0%
N. Cargos de Direção (CD)	12	13	13	0	0%
N. Trabalhadores (sem OS e sem CD)	72	73	73	0	0%
N.º Trabalhadores / Nº CD	**6,00**	**5,62**	**5,62**	**0,00**	**0%**
N.º Viaturas	31	31	29	-2	-6%

a) Para aferir o grau de cumprimento das medidas de redução de gastos operacionais (CMCMC+FSE+Gastos com Pessoal) não são considerados os gastos com as Indemnizações por rescisão, o efeito da reversão das reduções remuneratórias, nem o efeito do disposto nos artigos 20º e 21º da LOE 2017.

b) O volume de negócios é corrigido dos subsídios à exploração e das indemnizações compensatórias.

c) Os gastos com as viaturas deverão incluir: rendas/amortizações, inspecções, seguros, portagens, combustíveis, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.

Constata-se que não são cumpridas as orientações referentes à redução do peso dos gastos no volume de negócios (aumenta 15%, 6,8 milhões de euros) apesar do aumento significativo do volume de negócios de 2015 para 2016 e, de forma mais expressiva, de 2016 para 2017. A não redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios pode ser explicada, maioritariamente, pela realização de um conjunto de intervenções de manutenção nas infraestruturas, sistemas técnicos e, sobretudo, pela revisão dos 960.000 Km do material circulante que em anos anteriores foram adiados apesar da obsolescência de alguns equipamentos e do envelhecimento do Sistema que punham em risco a qualidade ea segurança do serviço público a prestar pela Metro do Porto, S.A.

Os gastos com pessoal apresentam-se superiores em 2017 ao valor de 2016, em linha com o efetivo médio ao serviço em cada um desses anos.

Verifica-se que são cumpridas as orientações referentes à manutenção ou redução, face a 2016, do conjunto de gastos relativos a comunicações, deslocações, ajudas de custo e alojamento, bem como os associados à frota automóvel. Contata-se uma redução de cerca de 2 mil euros (-1%).

6.3.15 Princípio da unidade de tesouraria do Estado

A Metro do Porto solicitou em 6 de abril de 2017 a renovação para o ano de 2017 do regime de exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria concedido através do Despacho Nº. 746/16-SEATF, de Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto, do Tesouro e das Finanças de 15 de julho de 2016. Até ao momento a Empresa não recebeu resposta a tal pedido.

No âmbito dos reportes regulares à Direção Geral do Orçamento, a Empresa tem identificado mensalmente as disponibilidades e aplicações financeiras mantidas no IGCP e noutras instituições financeiras. Em 31 de dezembro de 2017 as disponibilidades que a Empresa mantinha no IGCP correspondiam a cerca de 12,7 milhões de euros

As disponibilidades mantidas junto da banca comercial no final de cada trimestre e os correspondentes juros auferidos constam do quadro seguinte:

(valores em euros)

Banca Comercial	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
Millennium BCP				
Total	156 827	196 981	64 752	57 896
Juros auferidos	0	0	0	0
BST				
Total	2 092	2 255	5 059	5 676
Juros auferidos	0	0	0	0
CGD				
Total	82 027	122 427	49 034	16 409
Juros auferidos				
BPI				
Total	94 957	67 125	44 816	35 069
Juros auferidos	0	0	0	0
Bankinter				
Total	177 568	0	0	0
Juros auferidos	0	0	0	0
Total	**513 472**	**388 788**	**163 662**	**115 050**
Juros auferidos	**0**	**0**	**0**	**0**

6.3.16 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.

Não foram dirigidas à Empresa quaisquer recomendações resultantes de auditorias conduzidas pelo Tribunal de Contas nos últimos três anos.

6.3.17 Informação a constar do site do SEE

Informação a constar no Site do SEE	Divulgação		Comentários
	S/N/N.A.	Data da Última Atualização	
Estatutos	S	26/out/17	
Caraterização da Empresa	S		
Função de tutela e acionista	S		
Modelo de Governo / Membros Órgãos Sociais	S		
Identificação dos Órgãos Sociais	S	13/nov/17	
Estatuto reumuneratório fixado	S		
Divulgação das remunerações auferidas pelos Órgãos Sociais	S		
Identificação das funções e responsabilidades dos membro do Conselho de Administração	S		
Apresentação das sínteses curriculares dos membros dos Órgãos Sociais	S		
Esforço Financeiro Público	S	26/out/17	
Ficha Síntese	S		
Informação financeira histórica e atual	S		
Princípios de Bom Governo	S		
Regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeita	S		
Transações relevantes com entidades relacionadas	S		
Outras transações	S		
Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios:	S		
Económico	S		
Social	S		
Ambiental	S		
Avaliação do Cumprimento dos Princípios de Bom Governo	S		
Código de Ética	S		

6.3.18 Síntese do cumprimento das obrigações legais

Cumprimento das Orientações Legais - 2016	Cumprimento S / N / N.A.	Quantificação/Identificação	Justificação/Referência ao ponto do relatório
Objectivos de Gestão / Planos de Actividade e Orçamento	N.A.		Não foram definidos objetivos para o exercício de 2017. Ver ponto 6.3.1 do RC 2017.
Metas a Atingir constantes no PAO 2017			Ver ponto 6.3.1 do RC 2017.
Grau de execução do orçamento carregado no SIGO/SOE		Taxa de Execução Despesa = 95%, Taxa Execução Receita = 96%	Ver ponto 6.3.1 do RC 2017.
Gestão do Risco Financeiro	S	Taxa média de financiamento em 2017 = 3,24%	Atribuída ao IGCP através de contrato de mandato. Ver ponto 6.3.2 do RC 2017.
Limites de Crescimento do Endividamento	N	Aumento de 7% face a 2016	Ver ponto 6.3.3 do RC 2017.
Evolução do PMP a fornecedores	N	Menos 26 dias que em 2016.	Ver ponto 6.3.4 do RC 2017.
Divulgação nos Atrasos nos Pagamentos ("Arrears")	S	Sem pagamentos em atraso a mais de 90 dias a 31 de Dezembro 2017	Ver ponto 6.3.4 do RC 2017,
Recomendações do acionista na aprovação de contas			Ver ponto 6.3.5 do RC 2017.
Reduzir o prazo médio de pagamentos, até ao limite de 45 dias, nos termos definidos no âmbito do programa pagar a tempo e horas.	N		Ver ponto 6.3.4 do RC 2017.
Apresentar, no prazo de 90 dias, o relatório anual de prevenção da corrupção, previsto na recomendação n.º 1/2009 do Conselho de Prevenção da Corrupção.	N		Ver ponto 6.3.10 do RC 2017.
Dar cumprimento ao disposto na alínea b) do n.º 4 do artigo 124º do Decreto-Lei n.º 25/2017, de 3 de março, que estabelece as disposições necessárias à execução do orçamento para 2017, relativamente aos gastos com comunicações, deslocações/alojamento e ajudas de custo	S		Ver ponto 6.3.14 do RC 2017.
Remunerações			Ver ponto 6.3.6 do RC 2016
Não atribuição de prémios de gestão	S		
CA - reduções e reversões remuneratória vigentes em 2017	S	Valor de 11.028 euros.	
Fiscalização (CF/ROC/FU) - reduções e reversões remuneratórias vigentes em 2017	N.A	Total da Redução remuneratoria	
Auditor Externo - redução e reversões remuneratória vigentes em 2017	N.A.	Total da Redução remuneratoria	
Restantes trabalhadores - proibição de valorizações remuneratorias, nos termos do art.º 38º da Lei 82-B/2014, prorrogada para 2017 pelo artigo 19º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro	N.A.		
EGP - Artigo 32º e 33º do EGP			Ver ponto 6.3.7 do RC 2016
Não utilização de cartões de crédito	N		Existem dois cartões de crédito atribuídos ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizados exclusivamente em despesas da Empresa: um é destinado a pagamentos excecionais de valores elevados apenas possíveis através de multibanco; e o outro é utilizado para os restantes pagamentos de despesas pontuais, nomeadamente as efetuadas online.
Não reembolso de despesas de representação pessoal	S		
Valor máximo das despesas associadas a comunicações	S		
Valor máximo de combustível e portagens afeto mensalmente às viaturas de serviço	S		
Despesas não documentadas ou confindenciais - n.º 2 do artigo 16º do RJSPE e artigo 11º do EGP			
Proibição de realização de despesas não documentadas ou confindenciais	S		Ver ponto 6.3.8 do RC 2017.
Promoção da igualdade salarial entre mulheres e homens - n.º 2 da RCM n.º 18/2014			
Elaboração e divulgação do relatório sobre as remunerações pagas a mulheres e homens	S	Relatório de Sustentabilidade, https://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/338	Ver ponto 6.3.9 do RC 2017.
Elaboração e divulgação de relatório anual sobre prevenção da corrupção	N	https://www.metrodoporto.pt/pages/328	Ver ponto 6.3.10 do RC 2017.
Contratação Pública			Ver ponto 6.3.11 do RC 2017.
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa	S		
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas	N.A.		
Contratos submetidos a visto prévio do TC	N.A.	Não foram submetidos contratos a visto prévio do Tribunal de Contas em 2017.	
Auditorias do Tribunal de Contas	N.A.	Não existiram recomendações do Tribunal de Contas.	
Parque Automóvel			
N. Viaturas	S	Menos 2 viaturas que em 2016.	Ver pontos 6.3.13 do RC 2017.
Gastos Operacionais das Empresas Públicas	N		Ver ponto 6.3.14 do RC 2017.
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 28.º do DL 133/2013)			Ver ponto 6.3.15 do RC 2017.
Disponibilidade e aplicações Centralizadas no IGCP	S	99,1% das disponibilidades depositadas no IGCP em 31 de Dezembro 2017.	
Disponibilidade e aplicações na Banca Comercial	S	115.050 euros	
Juros auferidos em incumprimento da UTE e entregues em receita do Estado	N.A.		

DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO 7

7.1 Investimento

O nível de investimento em 2017 ascendeu a 992,5 milhares de euros (5,6 milhões não considerando a anulação/utilização de provisões constituídas em anos anteriores).

7.2 Financiamento

No final de 2017, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 3.612 milhões de euros.

PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central

Até 31 de dezembro de 2017, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 167,3 milhões de euros, o que equivale a cerca de 20% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)

Projeto	1996/14	2015	2016	2017	Total
Sistema de Metro Ligeiro	107 868	2 188	1 187	1 138	112 380
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	**162 753**	**2 188**	**1 187**	**1 138**	**167 265**

Foi comunicada à Metro do Porto pela Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente, a 23 de setembro de 2016, a existência de um plafond de 1,3 milhões de euros para inscrição no OE2017. Do montante atribuído, e nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 4º da Lei do Orçamento de Estado de 2017, foram cativados 12,5% num total de 212,5 milhares de euros.

A Empresa efetuou, a 25 de agosto, um pedido de reembolso que esgotava a dotação atribuída, inclusive ultrapassando-a. A 21 de dezembro foi recebida a transferência no montante 1.137.500 euros.

FUNDOS COMUNITÁRIOS – SAMA2020 - Código PO-CI-05-5762-FSE-000166

A 29 de novembro de 2017 foi submetida, no portal do Portugal 2020, uma candidatura no âmbito do SAMA2020 em parceria com a STCP e o TIP. O SAMA2020 designa o Sistema de Apoio à Modernização e Capacitação da Administração Pública, e prevê um cofinanciamento de 85% atribuído pelo Fundo Social Europeu (FSE). A Candidatura apresentada enquadra-se no Aviso n.º 02/SAMA2020/2017 relativo a Operações de Capacitação da Administração Pública e contempla cinco projetos para Reforço da Capacidade e Eficiência do Serviço Público dos Transportes Públicos da Área Metropolitana do Porto. Ainda não é conhecida a decisão relativamente à Candidatura apresentada.

(valores em milhares de euros)

Parceiro	Investimento	Financiamento FSE (85%)	Financiamento Próprio (15%)
Metro do Porto	256	217	38
STCP	255	217	38
TIP	600	510	90
Total	**1 111**	**944**	**167**

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":*

(valores em milhares de euros)

2001	2002	2003	2004	Total
7.482	12.470	14.964	14.964	49.880

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, 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 relativos às rescisões, entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2017, a cerca de 18,2 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 129,2 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	16/11/1998	99.760	39.904
Tranche B	26/03/2001	100.000	60.000
Tranche C	05/11/2001	100.000	60.000
Tranche D	15/05/2002	243.930	162.620
Sub-Total		543.690	322.524
BEI II			
Tranche A	29/11/2004	120.000	88.696
Tranche B	16/12/2004	80.000	59.130
Tranche C	29/10/2008	60.000	54.783
Sub-Total		260.000	202.609
Total		803.690	525.133

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. Em 2018 serão amortizados cerca de 80,8 milhões de euros do valor em dívida.

Restante Financiamento

A liquidez da empresa foi assegurada pelo acionista Estado, a exemplo do que tem acontecido desde 2011 e 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 557,5 milhões de euros, incluindo verbas para a liquidação, nos termos contratuais, de 189,3 milhões de euros à própria DGTF referente a financiamentos contratados em anos anteriores (a que acrescem ainda 42,7 milhões de euros de juros pagos também à DGTF). O montante total em dívida referente aos empréstimos obtidos junto da Direção Geral do Tesouro ascende, em 31 de dezembro de 2017, a 2.475 milhões de euros.

Para além da amortização de 189,3 milhões de euros à DGFT, foram amortizados mais 131,7 milhões de euros de outras operações de financiamento, dos quais 54,2 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 1.137,3 milhões de euros, incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento (525,1 milhões de euros), as operações de locação operacional sobre o material circulante (165,2 milhões de euros) e outras instituições no montante de 447 milhões de euros. Cerca de 690,3 milhões de euros beneficiam de garantia da República Portuguesa.

O passivo remunerado da Metro do Porto ascende assim, no final de 2017, a 3,6 mil milhões de euros, 7% acima do valor registado no final de 2016.

7.3 Situação Patrimonial

As demonstrações financeiras de 2017 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)

	2015	2016	2017	17/16
Ativo Não Corrente	**2 012 615**	**1 940 268**	**1 882 272**	**-3,0%**
Ativos fixos tangíveis	3 052	3 170	3 160	-0,3%
Ativos intangíveis	2 009 287	1 936 891	1 878 538	-3,0%
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	276	207	574	177,3%
Ativo Corrente	**115 931**	**126 753**	**90 989**	**-28,2%**
Clientes	44 326	45 117	6 310	-86,0%
Estado e outros entes públicos	20 880	20 552	27 815	35,3%
Outras contas a receber	40 393	39 374	36 121	-8,3%
Diferimentos	13	25	85	236,8%
Outros ativos financeiros	6 985	5 992	7 811	30,3%
Ativos não correntes detidos para venda	0	72	72	0,0%
Caixa e depósitos bancários	3 335	15 621	12 776	-18,2%
ATIVO	**2 128 546**	**2 067 021**	**1 973 261**	**-4,5%**

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, o direito de exploração do Sistema está 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 sendo adicionalmente compensada 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 2017 a redução do ativo não corrente líquido em 58,0 milhões de euros resulta quase exclusivamente da amortização dos ativos (59,2 milhões de euros).

No que respeita ao Ativo Corrente, a sua diminuição resulta do valor mais reduzido em Clientes. A variação da rubrica de Clientes em 2017 (redução de 86%, menos 38,8 milhões de euros) resulta da diminuição dos valores em dívida pela Prometro, S.A. no valor de 38 milhões de euros. Esta redução deve-se à homologação por sentença judicial do acordo estabelecido entre a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. relativo ao Malus. Nesse acordo ficou estipulado que a Prometro, S.A. se obriga a pagar à Metro do Porto, S.A. a título de Malus a quantia total de nove milhões de euros em duas prestações, não sendo devidos juros de mora ou quaisquer outras quantias este título. Também ficou estipulado que com a realização dos pagamentos acordados nada mais será devido pela Prometro, S.A. a respeito do mecanismo *Bonus/Malus*.

Na rubrica relativa ao Estado e Outros Entes Públicos encontra-se registada a dívida do Estado de 27,8 milhões de euros. Destes, 16,6 milhões de euros resultam da 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 2017 os montantes pagos à AT, ou compensados por esta, relativos a imposto (IVA), juros e custas judiciais totalizavam 47,3 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 legal) 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 emitidas sentenças – todas favoráveis à Metro do Porto S.A. - pelo TAF nos seguintes processos (aos valores indicados acrescem juros indemnizatórios):

Processo	Data	Valor (euros)
840/10.2 BEPRT	05-01-2015	1.353.047,18
1630/09.0 BEPRT	05-01-2015	7.972.703,99
6/11.4 BEPRT	08-01-2015	1.232.450,53
2422/11.2 BEPRT	08-01-2015	1.780.955,01
1201/11.1 BEPRT	26-02-2015	869.328,89
3570/11.4 BEPRT	02-03-2015	1.574.889,60
484/13.7 BEPRT	19-01-2016	3.149,10
1626/10.0 BEPRT	18-05-2016	413.343,82
813/13. BEPRT	18-05-2016	54.320,68

Todas favoráveis à MP, pelo que a AT recorreu destas nove sentenças. À presente data não foi ainda proferida qualquer decisão do tribunal de recurso.

No caso de a Metro do Porto, S.A. vir 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)

	2015	2016	2017	17/16
Capital subscrito	7 500	7 500	7 500	0,0%
Outros instrumentos de capital próprio	225	225	225	0,0%
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	-17 383	-16 056	-12 678	21,0%
Resultados transitados	-2 762 247	-2 955 613	-3 092 276	-4,6%
Ajustamentos em participações financeiras	1 129	1 124	1 135	1,0%
Subsídios ao investimento	547 913	532 500	516 961	-2,9%
Outras variações no capital próprio	3 776	4 334	7 598	75,3%
Resultado líquido do período	-193 366	-136 663	-96 685	29,3%
CAPITAL PRÓPRIO	**-2 412 452**	**-2 562 650**	**-2 668 220**	**-4,1%**
Passivo Não Corrente	**3 426 553**	**3 458 156**	**3 918 172**	**13,3%**
Provisões	585 080	571 060	538 757	-5,7%
Financiamentos obtidos	2 821 120	2 867 552	2 940 416	2,5%
Instrumentos financeiros derivados	20 353	19 543	439 000	2146,3%
Passivo Corrente	**1 114 445**	**1 171 515**	**723 309**	**-38,3%**
Fornecedores	6 355	5 899	1 659	-71,9%
Fornecedores de Investimento	162	717	706	-1,6%
Estado e outros entes públicos	185	229	196	-14,5%
Financiamentos obtidos	492 254	510 682	674 036	32,0%
Outras contas a pagar	116 780	169 932	46 425	-72,7%
Instrumentos financeiros derivados	498 644	484 049	0	-100,0%
Outros passivos financeiros	65	7	287	4228,2%
PASSIVO	**4 540 998**	**4 629 671**	**4 641 481**	**0,3%**
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	**2 128 546**	**2 067 021**	**1 973 261**	**-4,5%**

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 2017 (redução de 2,9%, menos 15,5 milhões de euros) resulta da imputação de subsídios para investimentos (16,7 milhões de euros), marginalmente compensada pelas verbas recebidas a fundo perdido.

Do lado do Passivo, destaca-se um aumento do valor do passivo remunerado, registando-se uma subida de 7,0% em 2017.

Em 2017 registou-se uma variação positiva da rúbrica de “Instrumentos financeiros derivados” do passivo não corrente no montante de 419,5 milhões de euros, e uma variação negativa da rúbrica “Instrumentos financeiros derivados” do passivo corrente no montante de 484 milhões de euros. Estas variações resultam do acordo estabelecido em 2 de maio de 2017 entre o Banco Santander Totta e as Empresas de Transportes em que ficou estipulado o comprometimento das Empresas de Transportes no cumprimento das obrigações decorrentes dos contratos swaps.

Ainda no âmbito do acordo celebrado entre o Banco Santander Totta e as Empresas de Transportes ficou decidido que todas as ações judiciais pendentes do lado das Empresas de Transportes e do Banco Santander Totta seriam canceladas, o que justifica uma descida da rúbrica de “Outras contas a pagar” em 72,7%.

O valor das dívidas a fornecedores correntes estabilizou num valor no final do exercício de 1,7 milhões de euros.

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.

O critério de cálculo de tais provisões utilizado até 31-12-2015 parece ter vindo – de forma não antecipada aquando da sua implementação – a sobreavaliar de forma significativa os valores que, já hoje, estão provisionados para esse efeito. Devido a essa situação, em 2016 e 2017 recorreu-se a um novo método de apuramento de provisões acumuladas tendo como base a elaboração (para todos os bens objeto da concessão) de novas projeções dos custos de renovação/substituição a incorrer até ao fim da concessão, com base na experiência já adquirida ao longo dos anos em que o Sistema de Metro Ligeiro se encontra em funcionamento. Estas projeções permitiram apurar um montante de provisões acumuladas, incluindo o seu efeito financeiro, a constituir até ao final do presente exercício, substancialmente inferior ao montante de provisões acumuladas brutas que já tinham sido constituídas até ao final de 31-12-2015. Nessa sequência foi decidido pela Administração manter o nível acumulado bruto de provisões para renovação, incluindo o seu efeito financeiro, no montante apurado em 31-12-2015 (565.417.611,63 euros) a fim de testar no(s) próximo(s) ano(s) a adequação do novo método de cálculo, subjacente às projeções preparadas pelos departamentos técnicos, quanto aos custos de renovação/manutenção que efetivamente serão incorridos no futuro.

O stock de provisões referentes a processos judiciais e de contencioso em curso ascende a 17,3 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 2017, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2018 no montante total de 674 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: taxa de cobertura direta

Manteve-se em 2016 a tendência registada desde o início da operação (com exceção dos anos de 2005 e 2009) de melhoria da taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais gastos diretos de operação.

Esta taxa, que ultrapassou os 100% pela primeira vez em 2015 (105,9%), voltou a aumentar em 2016 e em 2017, alcançando agora os 119,7%, o que corresponde a um superavit de 7,5 milhões de euros.

Nos gastos diretos de operação, que totalizaram 38,1 milhões de euros, incluem-se os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, os custos dos contratos de manutenção corrente da frota de material circulante (quando não integrados nos custos da subconcessão), os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função internalizada na Metro do Porto em 2010) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Os rendimentos correspondentes (45,6 milhões de euros) não incluem quaisquer Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte público assegurado (que desde 2015 não existiram), mas incluem as comparticipações do Estado no âmbito do tarifário social Andante, estas últimas apuradas com base nas taxas de comparticipação efetivamente pagas.

Para a melhoria em 2017 da taxa de cobertura contribuiu o aumento da receita de transporte de passageiros em 8,4% (para um aumento de 5,5% da procura do sistema). Do lado dos custos verifica-se o aumento de 0,1% dos gastos de operação (para um aumento de 0,2% da oferta).

Contribui para esse ligeiro aumento o acréscimo em 6,8% das comissões TIP, apuradas em função das validações registadas (1,5 cêntimos por validação) e da receita repartida (2,5% da receita), apesar das reduções de 0,1% e 3,4% nos gastos associados ao contrato de subconcessão da Operação e Manutenção e à Vigilância e Fiscalização de Títulos, respetivamente.

(valores em milhares de euros)

Exploração Metro	2015	2016	2017	17/16
Vendas e Prestações de Serviço	40 993	42 030	45 560	8,4%
Custo Vendas e Prest. Serviço	38 692	38 006	38 051	0,1%
Margem Bruta	2 300	4 023	7 509	86,6%
Taxa de Cobertura	*105,9%*	*110,6%*	*119,7%*	*9,1 pp*

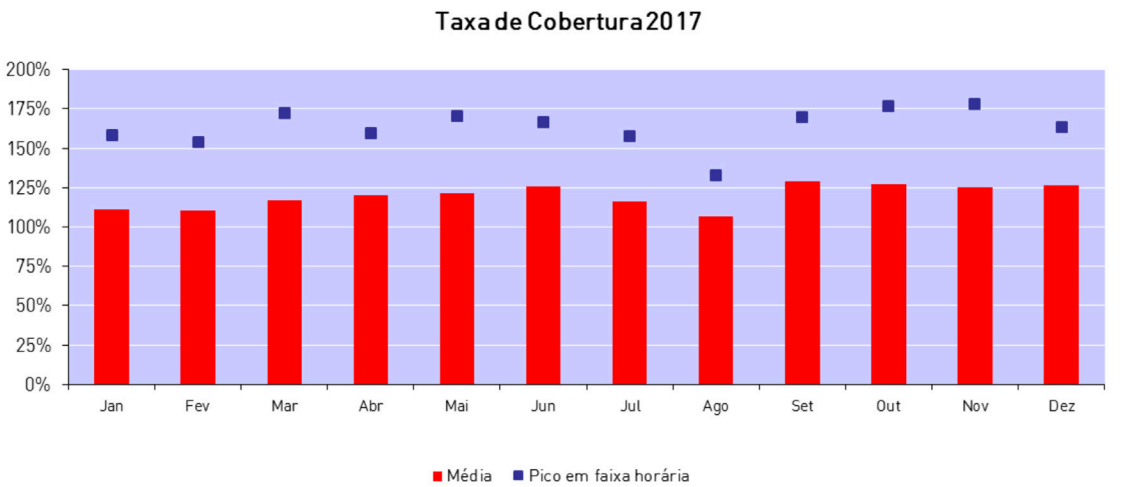
(No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise, passando a considerar-se a atividade global da empresa com a análise do indicador taxa de cobertura global.)

A receita por validação (excluindo publicidade) aumentou face ao ano anterior em 3,8% para os 75,19 cêntimos (72,43 cêntimos em 2016). A receita por passageiro km ascendeu a 14,58 cêntimos, 2,7% acima dos 14,20 cêntimos apurados em 2016.

Registou-se em 2017 a manutenção do custo de operação por lugar km oferecido (2,38 cêntimos), e uma descida de 5,1% no custo de operação por passageiro km para 12,18 cêntimos (12,84 cêntimos no período homólogo).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se todos os meses valores superiores a 100% nas faixas horárias 8h – 9h e 12h -19h. Nas faixas horárias 7h – 8h e 9h-10h tal apenas não ocorre no mês de agosto. Registam-se ainda valores superiores a 100% em diversos meses nas faixas horárias 10h-12h e 19h – 20h.

Tal como havia sucedido em 2016, todos os picos mensais de cobertura por faixa horária ultrapassam o nível de 100%, registando-se um máximo em novembro de 2017, na faixa horária 8h – 9h, com uma taxa de cobertura de 178,18%.



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) e da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha desde Modivas Sul até Portas Fronhas, na Antena Verde desde Custió até Castêlo da Maia, na Antena Violeta (Botica até Aeroporto), na Antena Azul entre Câmara de Matosinhos e Matosinhos Sul, na Antena Laranja entre Nau Vitória e Baguim, na linha Amarela entre Polo Universitário e IPO e entre Santo Ovídio e João de Deus, bem como no Tronco

Comum entre o Estádio do Dragão e Campanhã. Grande parte da rede apresenta taxas de cobertura superiores a 100% sendo alcançadas taxas de cobertura que ultrapassam 150% nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre General Torres e Combatentes e no Tronco Comum entre Bolhão e Ramalde.

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2017, mais uma notável melhoria da taxa de cobertura média anual: 26,5pp, atingindo os 150,6%, gerando um superavit de 387 mil euros.

(valores em milhares de euros)

Exploração Funicular	2015	2016	2017	17/16
Vendas e Prestações de Serviço	770	968	1 153	19,2%
Custo Vendas e Prest. Serviço	843	780	766	-1,8%
Margem Bruta	-72	188	387	106,0%
Taxa de Cobertura	*91,4%*	*124,1%*	*150,6%*	*26,5 pp*

Esta evolução tem por base a subida de 19,2% da receita obtida e a descida de 1,8% dos gastos com a operação.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascendeu assim aos 1,15 milhões de euros, a que corresponde um valor de 6,43 euros por passageiro km, 9,1% abaixo do registado em 2016, e de 1,92 euros por lugar km (mais 23,6% que em 2016).

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,27 euros por lugar km oferecido (redução de 1,9% face a 2016 e de 4,27 euros por passageiro km transportado (redução de 25,1% face a 2016).

7.5 Exploração: taxa de cobertura Global

No ponto anterior no relatório de gestão foi apresentada uma análise da rentabilidade da exploração do Sistema de Metro Ligeiro, baseada no 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 gastos diretos da sua operação, nomeadamente: com o operador/subconcessionário, com a manutenção corrente da frota de material circulante, com serviços de vigilância e segurança e comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal.

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. A partir do momento em que as receitas passaram a quase equivaler a esses custos, importou 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 seguinte, que mais não é que o Fluxo de Tesouraria Operacional da Metro do Porto.

(valores em milhares de euros)

	2015	2016	2017	17/16
GASTOS				
Subconcessão Operação e Manutenção	31 071	34 217	35 150	2,7%
Funicular	900	786	741	-5,7%
Comissões TIP	1 824	1 851	1 978	6,8%
Vigilância e Segurança	1 035	1 103	1 076	-2,4%
Conservação e Reparação	4 317	1 753	5 892	236,0%
Pessoal (sem rescisões)	4 111	4 322	4 358	0,8%
Outras despesas Correntes	3 913	1 286	2 716	111,1%
Subtotal	**47 171**	**45 317**	**51 911**	**14,5%**
RENDIMENTOS				
Sistema de Metro / Funicular	41 770	42 932	46 700	8,8%
Proveitos suplementares	845	841	1 543	83,5%
Coimas	41	65	22	-65,3%
Subtotal	**42 656**	**43 837**	**48 265**	**10,1%**
Taxa de Cobertura Global	90,4%	96,7%	93,0%	-3,8 pp
GAP	-4 515	-1 480	-3 646	-146,3%

A taxa de cobertura global apresenta em 2017 uma redução de 3,8pp, ascendendo a um valor 93,0% e a um gap global de 3,6 milhões de euros (2,2 milhões de euros pior que 2016). Tal evolução resulta, principalmente, do acréscimo de custos associados à manutenção do material circulante – Revisão dos 960 mil km – 530 mil euros em 2016 e 5,3 milhões de euros em 2017. Excluindo esses montantes passar-se-ia de um GAP negativo de 950 mil euros em 2016 (98% de taxa de cobertura global) para um valor positivo na ordem dos 1,6 milhões de euros (104% de taxa de cobertura global). De realçar a evolução muito positiva (mais 3,8 milhões de euros) do valor da receita do Sistema de Metro e Funicular dos Guindais. Nos valores da tabela acima não são contabilizados quaisquer valores recebidos 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 vigente até 31 de dezembro de 2014. Note-se ainda que nos valores de Conservação e Reparação acima apurados é expurgada a reversão da provisão constituída em anos anteriores.

O gap global pode ser decomposto da forma demonstrada na tabela seguinte:

(valores em milhares de euros)

	2015	2016	2017
Superavit Sistema de Metro	2 300	4 023	7 509
Superavit Funicular dos Guindais	-77	188	387
Superavit ParqueMetro	-96	-92	-101
Superavit Atividades	**2 127**	**4 120**	**7 795**
Outros Rendimentos	845	841	1 543
Pessoal	-4 111	-4 322	-4 358
Outros Gastos	-3 376	-2 119	-8 626
GAP	**-4 515**	**-1 480**	**-3 646**

7.6 Resultados

Verifica-se em 2017 uma melhoria nos Resultados Líquidos do Exercício de aproximadamente 40 milhões de euros. Tal evolução é consequência do comportamento dos Resultados Financeiros que apresentam uma evolução positiva em 35 milhões de euros, resultado, essencialmente da variação da rubrica relativa às Reduções de Justo Valor.

Os Resultados Operacionais, apesar de negativos, apresentam uma melhoria de 4,5 milhões de euros (mais 10,2%); excluindo os Gastos de Depreciação e Amortização, os Resultados são positivos e passam de 12,9 milhões para 19,3 milhões de euros (mais 49,0%).

(valores em milhares de euros)

	2015	2016	2017	17/16
Réditos				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	384	779	5 206	568,1%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	41 770	42 932	46 699	8,8%
Outras vendas e serviços prestados	918	841	1 543	83,5%
Outros rendimentos				-
Subsídios à exploração	0	5	8	52,5%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	955	396	547	38,2%
Outros rendimentos	16 535	17 345	16 974	-2,1%
Imputação de subsídios para investimentos	16 607	16 641	16 676	0,2%
Beneficios Penalidades Contratuais	-149	539	230	-57,4%
Outros	78	165	68	-58,8%
Gastos e perdas				-
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-384	-779	-5 206	-568,1%
Outros fornecimentos e serviços externos	-45 716	-40 766	-41 874	-2,7%
Subcontrato de Operação SML (sem direitos de utilização)	-31 071	-34 217	-35 150	-2,7%
Manutenção Frota Eurotram / Tram train	-3 994	-982	0	-100,0%
Honorários	-4 237	460	-433	-194,1%
Vigilância e Segurança	-1 035	-1 103	-1 076	2,4%
Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP	-1 824	-1 824	-1 824	0,0%
Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais	-900	-786	-741	5,7%
Trabalhos Especializados Externos	-779	-424	-661	-55,9%
Conservação e reparação (sem utilização de provisões)	-323	-173	-290	-67,3%
Utilização de provisões conservação e reparação	43	598	5 602	836,8%
Outros	-1 523	-2 316	-7 300	-215,2%
Gastos com o pessoal	-4 127	-4 322	-4 358	-0,8%
Imparidades de dívidas a receber	541	-1	25	3428,4%
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis	0	-235	0	-100,0%
Outros gastos	-370	-274	-6 793	-2381,4%
Provisões líquidas	-53 271	-2 996	6 491	316,6%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-42 764	12 926	19 262	49,0%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-58 848	-57 401	-59 212	-3,2%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-101 612	-44 475	-39 950	10,2%
Juros e rendimentos similares obtidos	246	201	165	-18,0%
Juros e gastos similares suportados	-108 537	-107 257	-118 561	-10,5%
Reduções de justo valor	13 875	14 872	61 667	314,7%
Actualização financeira das provisões (IFRIC 12)	2 730	0	0	-
Resultado antes de impostos	-193 298	-136 659	-96 679	29,3%
Imposto sobre o rendimento do período	-67	-4	-7	-78,9%
Resultado líquido do período	-193 366	-136 663	-96 685	29,3%

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 rúbrica 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.

Tal como em anos anteriores, não foi atribuído em 2017 à Metro do Porto qualquer montante de Indemnizações Compensatórias pelas obrigações de serviço público de transporte a que está obrigada no âmbito do Contrato de Serviço Público celebrado com o Estado Português.

Foram atribuídas em 2017 indemnizações compensatórias para comparticipação nos passes sociais, cujo valor apurado mensalmente é registado na rubrica de vendas e prestações de serviços.

A comparticipação a atribuir pelo Estado pela prática de tarifários sociais, apurada para o ano de 2017, foi de 3,1 milhões de euros.

A 31 de dezembro de 2017 regista-se um valor em dívida pelo Estado de 2,2 milhões de euros.

Os rendimentos da Sociedade incluem a rubrica de Reconhecimento de Subsídios ao Investimento. Em 2017 esta rubrica ascende a 16,7 milhões de euros, em linha com o valor apurado no ano anterior.

Relativamente aos gastos operacionais, o ponto 6.3.14. fornece informação sobre a evolução dos gastos no âmbito do plano de redução dos gastos, conforme instruções definidas para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2017 e na Lei do Orçamento de Estado 2017.

A quase totalidade dos custos operacionais (excluindo provisões do exercício) é referente a subcontratos (ou aditamentos, conforme melhor explicado no capítulo 2 deste relatório) 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 também resulta na existência de mecanismos contratuais de revisão de preços que normalmente levam ao crescimento anual do valor despendido.

A aplicação em 2017 das medidas legislativas de contenção salarial é descrita nos pontos 6.3.5 e 6.3.6.

A variação positiva do justo valor da atual carteira de derivados em 2017 (apurado por empresa especializada) está apresentada na rubrica "***Reduções de Justo Valor***".

7.7 Proposta de Aplicação dos Resultados

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -96.685.165,40 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 19 de abril de 2018.

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração:
(Prof. Jorge Moreno Delgado)

Vogais:

(Dr. Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes)

(Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes)

(Eng. Tiago Filipe da Costa Braga)

(Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves)

(Eng. António Domingos Silva Tiago)

Balanço Individual em 31 de dezembro de 2017

valores em **euros**

RUBRICAS	Notas	31/12/2017	31/12/2016
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	3.160.314	3.169.628
Ativos intangíveis	6	1.878.537.529	1.936.891.173
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	7	574.233	207.078
		1.882.272.076	**1.940.267.880**
Ativo corrente			
Clientes	9	6.310.150	45.117.228
Estado e outros entes públicos	10	27.815.193	20.552.030
Outros créditos a receber	11	36.120.915	39.373.715
Diferimentos		84.592	25.119
Outros ativos financeiros	16	7.810.610	5.992.054
Ativos não correntes detidos para venda	12	72.005	72.005
Caixa e depósitos bancários	4	12.775.654	15.620.863
		90.989.118	**126.753.014**
Total do ativo		**1.973.261.195**	**2.067.020.894**
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	13	7.500.000	7.500.000
Outros instrumentos de capital próprio		224.808	224.808
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	14	(12.677.692)	(16.056.362)
Resultados transitados	14	(3.092.276.052)	(2.955.613.017)
Ajustamentos em participações financeiras	14	1.134.786	1.123.530
Subsídios ao investimento	14	516.961.311	532.499.982
Outras variações no capital próprio	14	7.598.036	4.334.423
Resultado líquido do período		(96.685.165)	(136.663.035)
Total do capital próprio		**(2.668.219.969)**	**(2.562.649.671)**
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	538.756.851	571.060.500
Financiamentos obtidos	16	2.940.415.548	2.867.552.167
Instrumentos financeiros derivados	17	438.999.680	19.543.165
		3.918.172.079	**3.458.155.832**
Passivo corrente			
Fornecedores	18	1.659.318	5.898.832
Fornecedores de investimentos	19	705.721	717.275
Estado e outros entes públicos	10	196.097	229.485
Financiamentos obtidos	16	674.035.626	510.681.719
Instrumentos financeiros derivados	17		484.048.961
Outras dívidas a pagar	20	46.424.970	169.931.820
Outros passivos financeiros	16	287.352	6.639
		723.309.085	**1.171.514.733**
Total do passivo		**4.641.481.163**	**4.629.670.565**
Total do capital próprio e do passivo		**1.973.261.195**	**2.067.020.894**

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2017

valores em **euros**

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2017	2016
Réditos			
Serviços prestados (construção)	21 e 23	5.206.354	779.282
Serviços prestados (transporte)	21	46.699.172	42.931.911
Outras vendas e serviços prestados	21	1.542.866	840.846
Outros rendimentos			
Subsídios à exploração	24	8.070	5.292
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	7	547.021	395.780
Outros rendimentos	26	16.974.103	17.345.095
Gastos e perdas			
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (construção)	22 e 23	(5.206.354)	(779.282)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (operação e manutenção)	22	(35.150.004)	(35.198.609)
Outros fornecimentos e serviços externos	22	(6.724.001)	(5.567.405)
Gastos com o pessoal	25	(4.358.087)	(4.321.725)
Imparidade de créditos	9	25.296	(760)
Provisões líquidas	15	6.490.960	(2.996.207)
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis	12		(234.628)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	7	(340)	(69.103)
Outros gastos	27	(6.792.845)	(204.665)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		**19.262.211**	**12.925.823**
Gastos de depreciação e de amortização	5 e 6	(59.211.766)	(57.401.193)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		**(39.949.556)**	**(44.475.370)**
Juros e rendimentos similares obtidos	29	164.920	201.211
Juros e gastos similares suportados	28	(118.561.050)	(107.257.210)
Aumentos/Reduções de justo valor	17	61.667.151	14.872.041
Resultado antes de impostos		**(96.678.534)**	**(136.659.328)**
Imposto sobre o rendimento do período	8, 10	(6.631)	(3.708)
Resultado líquido do período		**(96.685.165)**	**(136.663.035)**
Resultado líquido do período por ação		**(64)**	**(91)**

Demonstração individual dos Fluxos de Caixa do período findo em 31 de dezembro de 2017 e 2016

Valores em **Euros**

RUBRICAS	Notas	2017	2016
Fluxos de caixa das actividades operacionais:			
Recebimentos de clientes		50.691.109	45.916.236
Pagamentos a fornecedores		(58.353.393)	(51.882.641)
Pagamentos ao pessoal		(4.888.923)	(4.759.248)
Caixa gerada pelas operações		(12.551.207)	(10.725.652)
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		64.628	113.541
Outros recebimentos/pagamentos	4	15.103.161	8.362.214
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		**2.616.583**	**(2.249.897)**
Fluxos de caixa das actividades de investimento:			
Pagamentos respeitantes a :			
Activos fixos tangíveis		(293.361)	(168.530)
Devolução de subsídios ao investimento recebidos		0	(24.383)
Activos intangíveis		(5.410.074)	(785.737)
Investimentos financeiros		(333)	(51)
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		34.021	0
Subsídios ao investimento		1.137.500	1.186.881
Juros e rendimentos similares		1.115	36.777
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		**(4.531.132)**	**244.957**
Fluxos de caixa das actividades de financiamento:			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos	31	557.500.000	557.500.000
Pagamentos respeitantes a :			
Financiamentos obtidos		(321.037.711)	(492.019.141)
Juros e gastos similares		(237.392.949)	(51.189.912)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		**(930.660)**	**14.290.946**
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		**(2.845.209)**	**12.286.006**
Caixa e seus equivalentes no início do período		**15.620.863**	**3.334.857**
Caixa e seus equivalentes no fim do período		**12.775.654**	**15.620.863**

Metro do Porto

Demonstração individual das alterações no capital próprio de 1 de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2017

		Notas	Capital realizado	Outros instrumentos de capital próprio	Ajustamentos em instrumentos financeiros
Posição em 01-01-2016	**1**		**7.500.000**	**224.808**	**(17.382.507)**
Alterações no Período:					
Aplicação dos resultados					
Variação de Instrumentos de cobertura		17			1.326.145
Variação subsídios ao investimento		14			
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		14			
	2		**-**	**-**	**1.326.145**
Resultado Líquido do Período - 2016	**3**				
Resultado Integral - 2016	**4 = 2 + 3**				
Capital próprio em 31-12-2016	**6**		**7.500.000**	**224.808**	**(16.056.362)**
Alterações no Período:					
Aplicação dos resultados					
Variação de Instrumentos de cobertura		17			3.378.670
Variação subsídios ao investimento		14			
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		14			
	7		**-**	**-**	**3.378.670**
Resultado Líquido do Período - 2017	**8**				
Resultado Integral - 2017	**9 = 7 + 8**				
Capital próprio em 31-12-2017	**10**		**7.500.000**	**224.808**	**(12.677.692)**

Unidade: Euros

	Resultados transitados	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao Investimento	Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total
	(2.762.247.396)	**1.129.415**	**547.913.258**	**3.775.878**	**(193.365.621)**	**(2.412.452.164)**
	(193.365.621)				193.365.621	**(0)**
						1.326.145
			(15.413.276)			**(15.413.276)**
		(5.885)		558.545		**552.659**
	(193.365.621)	**(5.885)**	**(15.413.276)**	**558.545**	**193.365.621**	**(13.534.471)**
					(136.663.035)	**(136.663.035)**
						(150.197.507)
	(2.955.613.017)	**1.123.530**	**532.499.982**	**4.334.423**	**(136.663.035)**	**(2.562.649.671)**
	(136.663.035)				136.663.035	**-**
			(15.538.671)			**(12.160.002)**
			-			**-**
		11.256		3.263.613		**3.274.869**
	(136.663.035)	**11.256**	**(15.538.671)**	**3.263.613**	**136.663.035**	**(8.885.133)**
					(96.685.165)	**(96.685.165)**
						(105.570.298)
	(3.092.276.052)	**1.134.786**	**516.961.311**	**7.598.036**	**(96.685.165)**	**(2.668.219.969)**

NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS DO PERÍODO DE 2017

(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, S.A., 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 2017 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	90,00%
Transpublicidade, S.A.	40,00%

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 19 de abril de 2018. 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 2017, 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 3.3.

As demonstrações financeiras que incluem o balanço, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio, a demonstração dos fluxos de caixa e as notas às demonstrações financeiras, foram aprovadas pelo Órgão de Gestão da Empresa, no dia 19 de abril de 2018, são expressas em euros e foram preparadas de acordo com os pressupostos da continuidade e do regime de acréscimo no qual os itens são reconhecidos como ativos, passivos, capital próprio, rendimentos e gastos quando satisfaçam as definições e os critérios de reconhecimento para esses elementos contidos na estrutura conceptual, em conformidade com as características qualitativas da compreensibilidade, relevância, materialidade, fiabilidade, representação fidedigna, substância sobre a forma, neutralidade, prudência, plenitude e comparabilidade.

As políticas contabilísticas apresentadas na nota 3, foram utilizadas nas demonstrações financeiras para o período findo a 31 de dezembro de 2017 e na informação financeira comparativa apresentada nestas demonstrações financeiras para o período findo a 31 de dezembro de 2016.

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.

As alterações ao SNC ocorridas em 2017 não tiveram impacto nas demonstrações financeiras da entidade.

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. Bases de mensuração utilizadas na preparação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o princípio do custo histórico.

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as NCRF requer que o Órgão de Gestão formule julgamentos, estimativas e pressupostos que afetam a aplicação das políticas contabilísticas e o valor dos ativos, passivos, rendimentos e gastos. As estimativas e pressupostos associados são baseados na experiência histórica e noutros fatores considerados razoáveis de acordo com as circunstâncias e formam a base para os julgamentos sobre os valores dos ativos e passivos cuja valorização não é evidente através de outras fontes. Os resultados reais podem diferir das estimativas. As questões que requerem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou para as quais os pressupostos e estimativas são considerados significativos, são apresentados na Nota 3.3 - Principais estimativas e julgamentos utilizados na elaboração das demonstrações financeiras.

3.2. Outras politicas contabilísticas relevantes

3.2.1. 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 depreciações são calculadas sobre o custo de aquisição, sendo utilizado o método das quotas constantes, a partir da data em que o ativo se encontra disponível para uso, utilizando-se as taxas que melhor refletem a sua vida útil estimada, como 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.

3.2.2. 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 e no IFRIC 12.

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.

3.2.3 Imparidade de ativos

A Empresa realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos ativos do modelo intangível. 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 6 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.

3.2.4 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.

3.2.5 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.

3.2.6 Clientes e outras contas a receber

As rubricas de “Clientes e outros créditos a receber” são reconhecidas inicialmente ao justo valor deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e créditos a receber são registados,

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 "Imparidade (perdas/ reversões)", sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.2.7 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.

3.2.8 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.

3.2.9 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.

3.2.10 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”.

3.2.11 Imposto sobre o rendimento

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

Não são reconhecidos impostos diferidos ativos porque não existe razoável segurança de que serão gerados lucros futuros contra os quais poderia ser considerada a sua utilização.

No que respeita ao reconhecimento de impostos diferidos passivos, atendendo ao elevado passivo da concessão, não existe a expectativa que do resultado da compensação do efeito fiscal relacionado com os subsídios ao investimento recebidos com o efeito fiscal das restantes componentes que determinam o imposto a pagar (nomeadamente a atividade operacional historicamente deficitária, as amortizações e os encargos de financiamento) resulte um exfluxo de recursos da Empresa (pagamento de imposto sobre o rendimento).

Nesse sentido, à luz do esclarecimento divulgado na FAQ 13 da Comissão de Normalização Contabilística, em particular os §6 e 13 da FAQ 13, conjugado com o ponto b do § 49 da Estrutura Conceptual do SNC, a Empresa não reconhece impostos diferidos passivos.

3.2.12 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 com as correspondentes interpretações do IFRIC 12, 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.

3.2.13 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.

3.2.14 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.

3.2.15 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.

3.2.16 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 laborar 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 dívidas a pagar".

3.2.17 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, disponibilizados como alternativa à Linha da Trofa, são registados pela diminuição dos seus correspondentes gastos.

c) Outros réditos

A empresa obtém outros rendimentos relacionados com a atividade principal ou com a sua infraestrutura, sendo os mais representativos o aluguer de instalações, de espaços publicitários e de infraestruturas de telecomunicações.

3.3 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

3.3.1 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.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

Em resultado do contrato de mandato com representação, em vigor, outorgado com o IGCP nos termos do n.o 1 do art.o 72.o do Decreto-Lei n.o 133/2013 de 3 de outubro (com as alterações introduzidas pelo artigo 20.o da lei n.o 75-A/2014, de 30 de setembro) e do Despacho n.o 4663-A/2014, da SET, de 4 de março de 2014 (publicado no DR, II série, n.o 63, de 31 de março de 2014 e retificado pela Declaração de Retificação n.o 421-A/2014, publicada no DR, II série, n.o 76, de 17 de abril de 2014), compete ao IGCP, entre outras obrigações, preparar a avaliação mensal da carteira de derivados da Empresa.

A Empresa, não obstante a possibilidade de poder exercer a opção pela avaliação preparada pelo IGCP, reconheceu nas suas demonstrações financeiras o modelo de justo valor preparado por entidade externa independente.

3.3.4 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 desse ACE e dos seus clientes, sendo expectável uma baixa probabilidade de ocorrência.

Existem outros créditos que poderão apresentar risco de cobrança, designadamente os relacionados com a atividade da Empresa e em que existe diferendo jurídico.

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, Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e outras instituições financeiras, bem como leasing estruturado.

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

As necessidades de financiamento existentes no final da concessão serão supridas pelo concedente.

3.4. Principais pressupostos relativos ao futuro

As demonstrações financeiras foram preparadas com base no princípio da continuidade das operações.

O Conselho de Administração entende adequado a preparação das demonstrações financeiras numa base de continuidade considerando os fatores adiante descritos:

• A situação operacional da Empresa apresenta sustentabilidade, sendo de destacar um aumento sistemático da procura dos últimos anos (mesmo sem aumento da rede);

• O Estado tem garantido todo o seu apoio à empresa, nomeadamente no que respeita ao suporte necessário ao seu financiamento, com vista a assegurar o serviço da dívida e as necessidades de exploração e investimento,

cumprindo o previsto no n.o 1 da Base XIII das Bases da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, anexo I do Decreto-Lei n.o 192/2008 de 1 de outubro;

• Acresce, ainda, mencionar a importância do serviço que a Empresa presta à economia portuguesa, em particular à área metropolitana do Porto, ao transportar cerca de 60,6 milhões de passageiros ano (dados de 2017), como fator de importância vital para o funcionamento da atividade económica, reforçando a necessidade de o Estado assegurar, em eventuais situações adversas, o apoio necessário à continuidade da Empresa.

• Tendo em conta o acima conselho de administração entende que o risco de liquidez é reduzido. Salienta-se ainda que a maior parte da dívida de curto prazo tem como contraparte a DGTF.

3.5 Principais fontes de incerteza nas estimativas

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as NCRF requer o uso de algumas estimativas contabilísticas importantes.

As estimativas são baseadas no melhor conhecimento existente em cada momento e nas ações que se planeiam realizar, sendo permanentemente revistas com base na informação disponível. Alterações nos factos e circunstâncias podem conduzir à revisão das estimativas, pelo que os resultados reais futuros poderão diferir daquelas estimativas.

As principais fontes de incerteza das estimativas à data de balanço, que têm um risco significativo de provocar um ajustamento material nas quantias escrituradas de ativos e passivos durante o período contabilístico seguinte são:

Justo Valor dos Instrumentos Financeiros

O justo valor é baseado em cotações de mercado, quando disponíveis e, na ausência de cotação, é determinado com base na utilização de preços de transações recentes, semelhantes e realizadas em condições de mercado ou com base em metodologias de avaliação, suportadas em técnicas de fluxos de caixa futuros, descontados considerando as condições de mercado, o valor temporal, a curva de rentabilidade e fatores de volatilidade. Estas metodologias podem requerer a utilização de pressupostos ou julgamentos na estimativa do justo valor.

O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é determinado por entidade externa independente utilizando o método dos fluxos de caixa descontados.

Cobranças Duvidosas

As perdas por imparidade relativas a créditos de cobrança duvidosa são baseadas na avaliação efetuada pela Empresa da probabilidade de recuperação dos saldos das contas a receber e respetiva antiguidade dos saldos. Existem determinadas circunstâncias e factos que podem alterar a estimativa das perdas por imparidade dos saldos das contas a receber face aos pressupostos considerados, incluindo alterações da conjuntura económica, das tendências sectoriais, da deterioração da situação creditícia dos principais clientes e de incumprimentos significativos. Este processo de avaliação está sujeito a diversas estimativas e julgamentos. As alterações destas estimativas podem implicar a determinação de diferentes níveis de imparidade e, consequentemente, diferentes impactos nos resultados.

Provisões

As provisões correspondem a passivos de montante ou de ocorrência temporal incerta. A Empresa, tendo em consideração

o princípio da prudência, tem constituído provisões sempre que existe uma obrigação presente (legal ou construtiva), proveniente de um acontecimento passado, em que seja provável uma saída de recursos para liquidar a obrigação e se possa efetuar uma estimativa fiável da mesma. No que respeita nomeadamente à constituição de provisões para processos judiciais, estas requerem o uso de julgamento, tendo por base as últimas informações conhecidas na data de elaboração das demonstrações financeiras, nomeadamente no que respeita à probabilidade de perda do processo judicial e do valor estimado dessa perda. As alterações destas estimativas podem implicar impactos nos resultados.

4. Fluxos de caixa

Desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários

Em 31 de dezembro de 2017, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	31.12.2017	31.12.2016
Depósitos bancários	12 774 128	15 619 341
Caixa	1 526	1 522
Caixa e depósitos bancários	12 775 654	15 620 863
Equivalentes de caixa	0	0
Caixa e equivalentes de caixa	**12 775 654**	**15 620 863**

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

A Demonstração dos Fluxos de Caixa é preparada segundo o método direto, através do qual são divulgados os recebimentos e pagamentos de caixa brutos em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

A rubrica “Outros recebimentos/pagamentos operacionais” da Demonstração dos Fluxos de Caixa respeita, essencialmente, recebimentos resultantes de acordos judiciais e de reembolsos de IVA.

5. Ativos fixos tangíveis

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2016 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 31.12.2017

	Terrenos	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	O. Ativos F. Tangíveis	Total
1 de Janeiro de 2017							
Custo de Aquisição	956 585	3 687 631	275 210	310 293	3 245 890	177 906	8 653 515
Depreciações acumuladas	0	-1 712 522	-274 521	-310 248	-3 008 690	-177 906	-5 483 887
Valor líquido	**956 585**	**1 975 109**	**689**	**45**	**237 201**	**0**	**3 169 628**
Alterações no período							
Adições	0	4 410	0	0	158 022	236	162 668
Alienação/Abate	0	0	0	-211 528	-789	0	-212 317
Depreciação - exercício	0	-58 771	-420	-45	-112 161	-15	-171 413
Depreciação - alienações	0	0	0	211 528	219	0	211 747
Valor líquido	**0**	**-54 361**	**-420**	**-45**	**45 291**	**222**	**-9 314**
31 de Dezembro de 2017							
Custo de Aquisição	956 585	3 692 041	275 210	98 765	3 403 124	178 142	8 603 866
Depreciações acumuladas	0	-1 771 293	-274 941	-98 765	-3 120 632	-177 921	-5 443 552
Valor líquido	**956 585**	**1 920 748**	**269**	**0**	**282 492**	**222**	**3 160 314**

Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 31.12.2016

	Terrenos	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	O. Ativos F. Tangíveis	Total
1 de Janeiro de 2016							
Custo de Aquisição	956 585	3 687 236	275 210	310 233	3 029 337	177 906	8 436 508
Depreciações acumuladas	0	-1 651 943	-273 688	-310 233	-2 970 642	-177 906	-5 384 414
Valor líquido	**956 585**	**2 035 293**	**1 522**	**0**	**58 695**	**0**	**3 052 094**
Alterações no período							
Adições	0	395	0	60	219 427	0	219 882
Alienação/Abates	0	0	0	0	-2 874	0	-2 874
Depreciações - exercício	0	-60 578	-833	-15	-40 922	0	-102 348
Depreciações - alienações	0	0	0	0	2 874	0	2 874
Valor líquido	**0**	**-60 184**	**-833**	**45**	**178 506**	**0**	**117 534**
31 de Dezembro de 2016							
Custo de Aquisição	956 585	3 687 631	275 210	310 293	3 245 890	177 906	8 653 515
Depreciações acumuladas	0	-1 712 522	-274 521	-310 248	-3 008 690	-177 906	-5 483 887
Valor líquido	**956 585**	**1 975 109**	**689**	**45**	**237 201**	**0**	**3 169 628**

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

6. Ativos intangíveis

O valor dos ativos intangíveis refere-se, essencialmente, 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 – 31.12.2017

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em Curso	Total
1 de Janeiro de 2017				
Custo de Aquisição	2 537 876 055	308 043	48 776 357	2 586 960 456
Amortizações acumuladas	-649 781 348	-287 935	0	-650 069 283
Valor líquido	**1 888 094 707**	**20 109**	**48 776 357**	**1 936 891 173**
Alterações no período				
Adições	0	112 411	5 187 230	5 299 641
Alienações	-34 971	0	0	-34 971
Transferências e abates	587 646	0	-606 707	-19 061
Amortizações - exercício	-59 011 574	-28 779	0	-59 040 354
Amortizações - abates e alienações	11 758	0	0	11 758
Provisões (nota 15)	0	0	-4 570 656	-4 570 656
Valor líquido	**-58 447 142**	**83 632**	**9 867**	**-58 353 644**
31 de Dezembro de 2017				
Custo de Aquisição	2 538 428 729	420 455	48 786 224	2 587 635 408
Amortizações acumuladas	-708 781 165	-316 714	0	-709 097 879
Valor líquido	**1 829 647 564**	**103 741**	**48 786 224**	**1 878 537 529**

Movimentos nos ativos intangíveis – 31.12.2016

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em Curso	Total
1 de Janeiro de 2016				
Custo de Aquisição	2 533 327 390	286 225	68 573 126	2 602 186 741
Depreciações acumuladas	-592 624 345	-275 651	0	-592 899 996
Valor líquido	**1 940 703 046**	**10 574**	**68 573 126**	**2 009 286 745**
Alterações no período				
Adições	0	21 818	6.352 330	6 374 148
Ativos classificados como detidos para venda	-436 191	0	0	-436 191
Transferências e abates	4 984 855	0	-5 198 184	-213 328
Amortizações - exercício	-57 286 562	-12 283	0	-57 298 845
Ativos classificados como detidos para venda- Amortização	129 558	0	0	129 558
Provisões (nota 15)	0	0	-20 950 914	-20 950 914
Valor líquido	**-52 608 339**	**9 535**	**-19 796 768**	**-72 395 572**
31 de Dezembro de 2016				
Custo de Aquisição	2 537 876 055	308 043	48 776 357	2 586 960 456
Depreciações acumuladas	-649 781 348	-287 935	0	-650 069 283
Valor líquido	**1 888 094 707**	**20 109**	**48 776 357**	**1 936 891 173**

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

	31.12.2017	31.12.2016
Linha Amarela	428 710 975	442 547 497
Tronco Comum	350 794 242	362 113 319
Linha Vermelha	247 005 923	254 480 158
Veículos Eurotram	174 360 114	179 984 634
Linha Verde	162 312 202	167 542 502
Linha Laranja	130 494 559	134 712 980
Veículos Tram-Train	106 906 336	110 354 928
Linha Azul	83 959 610	86 655 904
P.M.O.	77 126 690	79 598 715
Linha Violeta	28 903 191	29 835 552
Ponte do Infante	28 242 640	29 153 693
Geral	10 831 080	11 114 827
	1 829 647 564	**1 888 094 707**

A rubrica de “Ativos em curso” compreende todos os fornecimentos e gastos 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 10.

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

	31.12.2017	31.12.2016
Linha Verde	24 924 017	24 859 890
Linha da Boavista	13 208 645	13 208 645
Provisão Processo IVA	6 389 164	6 389 164
Linha Vermelha	2 300 000	2 354 260
Linha de Gondomar	950 000	950 000
Linha Leça-Exponor	912 048	912 048
Linha Amarela	99 251	99 251
Tronco Comum	3 100	3 100
	48 786 224	**48 776 357**

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 desconto que reflete o valor temporal do dinheiro e os riscos específicos associados aos ativos e à própria 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 concedente para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura a partir de 2030 e até ao termo da concessão. De acordo com os cálculos efetuados, o montante total atualizado ascende a cerca de 1,8 mil milhões euros;

• 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 divida e subsídios;

• 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 (1,7% em 2019 e 1,8% em 2020 e anos seguintes) e que o custo de capital utilizado, correspondente à taxa de desconto seria de 6,5%.

Conclui-se não existir imparidade nos ativos analisados.

7. Participações financeiras – método equivalência patrimonial

Em 31 de dezembro de 2017 e em 31 de dezembro de 2016, os investimentos em subsidiárias e associadas apresentavam-se como segue:

	% Detida	31.12.2017	31.12.2016
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	33,33	356 813	0
Transpublicidade, SA	40,00	217 419	207 078
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	0	0
		574 233	**207 078**

Os movimentos em investimentos financeiros em subsidiárias e associadas nos períodos de 31.12.2017 e 31.12.2016 foram os seguintes:

	TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	Transpublicidade. S.A.	Nortrem - Aluguer de Material Ferroviário, A.C.E.	Metro Porto Consult., Lda	Total
1 de janeiro de 2016	**0**	**275 314**	**0**	**817**	**276 131**
Aquisições	0	0	51	0	51
Ganhos / (Perdas)	0	-68 236	-51	-817	-69 104
Alienações	0	0	0	0	0
31 de dezembro de 2016	**0**	**207 078**	**0**	**0**	**207 078**
Aquisições	0	0	333	8	340
Ganhos / (Perdas)	356 813	10 341	-333	-8	366 813
Alienações	0	0	0	0	0
31 de dezembro de 2017	**356 813**	**217 419**	**0**	**0**	**574 233**

A 31 de dezembro de 2017, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios positivos no valor de 1.070.440 euros (-605.169 euros em 31.12.2016), tendo sido anulada a provisão de 201.723 euros constituída em 31.12.2016.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação, ainda não formalmente aprovada, disponibilizada pelas empresas associadas nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2016 e 2017.

Designação	Sede	Resultado Líquido	Capitais Próprios	Ativo	% capital detido
Nortrem, A.C.E.	Lisboa	3.852.961	(156.354.862)	9.145.824	90
Metro do Porto, Consultoria Unip., Lda.	Porto	300.147	(73.698)	7.624	100
TIP- Transp. Interm. Porto, ACE	Porto	709.599	1.070.440	18.715.389	33
Transpublicidade, S.A.	Lisboa	27.688	545.385	1.040.272	40

8. Imposto sobre o rendimento

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.

Em 31 de dezembro de 2017, 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.

As diferenças temporárias dedutíveis e prejuízos fiscais reportáveis relativamente aos quais nenhum imposto diferido foi reconhecido, apresentam-se da seguinte forma:

Prejuízos fiscais disponíveis para utilização:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2013	3 488 156	2018
2014	25 418 568	2026
2015	54 107 649	2027
2016	45 506 361	2028
2017	36 990 899	2029

Diferenças temporárias dedutíveis:

(Milhões de euros)

	Datas de extinção				
	2018	2026	2027	2028	2029
Prejuízos fiscais reportáveis	0,73	5,34	11,36	9,56	7,77
Provisões tributadas	6,62	31,91	11,40	0,76	0,04
Justo valor dos derivados	0,00	45,57	19,45	18,29	10,51

Atendendo ao impacto dos valores subjacentes aos prejuizos fiscais existentes e aos impactos das diferenças temporárias associadas às provisoes e aos justo valor dos derivados, não é expectavel que surja um exfluxo financeiro associado às diferenças tributárias relacionadas com os subsídios ao investimentos. Nesta base, entende-se que o referido efeito fiscal relacionado com os subsídios ao investimento não cumpre com a definição de passivo conforme consta da Estrutura Conceptual do SNC.

9. Clientes

No período findo em 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2016, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Clientes c/c – Atividade de exploração	5 901 143	43 639 105
Clientes c/c – Atividade de investimento	123 279	1 136 661
Clientes de cobrança duvidosa	709 790	847 154
Perdas por imparidade acumuladas	-424 062	-505 692
Total das dívidas a receber de clientes	6 310 150	45 117 228

O quadro seguinte apresenta o número de dias de antiguidade das dívidas a receber de clientes:

Antiguidade das dívidas de Clientes	31.12.2017	31.12.2016
0-90 dias	5 734 246	4 085 434
90-120 dias	101 289	45 081
120-240 dias	18 930	252 443
240-360 dias	5 508	167 902
≥360 dias	874 238	41 072 060
Total das dívidas a receber de clientes	6 734 212	45 622 920

A redução do saldo da rubrica de clientes decorre da conclusão do diferendo entre a Empresa e o subconcessionário. Para os saldos correntes apresentados não existem diferenças entre os valores contabilísticos e o seu justo valor.

10. Estado e outros entes públicos

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos da rubrica "Estado e outros entes públicos" apresentava-se como segue:

	31.12.2017		31.12.2016	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
IVA– Reembolsos pedidos	26 405 018	0	18 918 577	0
IVA– Liquidação antecipada	131 596	0	184 962	0
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)	824 488	99 793	890 104	128 101
IRC – Pagamentos especiais por conta	411 163	0	519 879	0
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	49 559	0	42 215	0
Contribuições p/ segurança social	0	96 305	0	101 384
IRC – Tributações autónomas	-6 631	0	-3 708	0
	27 815 193	196 097	20 552 030	229 485

O saldo de IVA registado no Ativo, 26.536.614 euros no final de 31.12.2017 (19.103.539 euros no final de 31.12.2016), refere-se a IVA liquidado antecipadamente e reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal, dos quais, 16.648.213 euros (16.648.213 euros em 31.12.2016) correspondem a pedidos de reembolso pendentes da resolução do litigio que a Empresa mantem com aquela entidade. Os processos em litígio com a Autoridade Tributária são melhor explicados na nota 11-Outros créditos a receber e na nota 15-Provisões.

Para os períodos apresentados o saldo credor de IRC de 6.631 euros (3.708 euros em 31.12.2016) refere- se exclusivamente a tributações autónomas previstas na legislação fiscal em vigor.

11. Outros créditos a receber

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2016, a decomposição da rubrica "Outros créditos a receber", é a seguinte:

	31.12.2017	31.12.2016
Autoridade Tributária e Aduaneira	30 568 296	30 568 296
Tarifário Social	2 243 105	1 804 693
Memorando Entendimento CMP/EP	0	4 630 882
Outros	3 309 514	2 369 845
Outras créditos a receber	**36 120 915**	**39 373 715**

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

No âmbito dos processos em litígio com a Autoridade Tributária, e sem prejuízo da via contenciosa que a Metro do Porto decidiu seguir, o Conselho de Administração optou por proceder ao pagamento da totalidade das dívidas fiscais pendentes, no valor de 30.513.977 euros, regularizando integralmente todas as dívidas fiscais naquela data perante a Autoridade Tributária, situação imprescindível ao regular funcionamento da sua atividade corrente.

Caso a Metro do Porto venha a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

Durante o ano de 2017, a Câmara Municipal do Porto procedeu ao pagamento dos valores acordados no Memorando de Entendimento celebrado a 31 de julho de 2015.

12. Ativos não correntes detidos para venda

Um dos objetivos da Empresa é proceder à alienação de bens não necessários à sua atividade. Esses bens respeitam essencialmente a terrenos e edifícios.

Nesse sentido, a gestão encontra-se comprometida no desenvolvimento de ações que possibilitem a concretização de tais alienações, através da prospeção de eventuais interessados.

Os ativos classificados como detidos para venda estão valorizados pelo menor entre o valor contabilístico e o valor esperado de venda.

Periodicamente a Empresa avalia a existência de imparidades nestes ativos e, sempre que necessário, procede a ajustamentos dos valores já reconhecidos.

O único ativo classificado na rubrica "Ativos não correntes detidos para venda" é um edifício situado na rua de Brito Capelo em Matosinhos. Durante o ano de 2017 não existiram movimentos nesta rubrica (em 2016 foi efetuado registo da imparidade no montante de 234.628 euros, em resultado de avaliação efetuada e proposta obtida junto de interessado na compra).

No final de 2017 mantem-se a expectativa de alienação no curto prazo.

O quadro seguinte resume, por classe de imobilizado, os ativos não correntes detidos para venda:

	Edifícios e Outras Construções
1 de Janeiro de 2016	**0**
Alterações no período	
Adições	436.191
Alienação/Abate	0
Depreciação - exercício	-129.558
Depreciação - alienações	0
Perdas por imparidade - exercício	-234.628
Valor líquido a 31 de dezembro de 2016	**72.005**
Alterações no período	
Adições	0
Alienação/Abate	0
Depreciação - exercício	0
Depreciação - alienações	0
Perdas por imparidade - exercício	0
Valor líquido a 31 de dezembro de 2017	**72.005**

13. Capital

Capital subscrito

Em 31 de dezembro de 2017, 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 2017 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 2017 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", além dos resultados apurados em exercícios anteriores, inclui ajustamentos ocorridos nos capitais próprios do Nortrem em resultado da participação financeira da Empresa naquele ACE. No exercício de 2017, esta rúbrica foi movimentada pela aplicação do resultado líquido de 2016.

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 2017 e 2016 foram os seguintes:

	Nota	Prestações do Concedente	Subsídios	Total
1 de janeiro de 2016		**523 009 204**	**24 904 054**	**547 913 258**
Adições		1 227 785	0	1 227 784
Regularizações por resultados	26	(15 885 969)	(755 091)	(16 641 060)
31 de dezembro de 2016		**508 351 020**	**24 148 963**	**532 499 982**
Adições		1 137 500	0	1 137 500
Deduções		0	0	0
Regularizações por resultados	26	(15 921 516)	(754 655)	(16 676 171)
31 de dezembro de 2017		**493 567 004**	**23 394 308**	**516 961 311**

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2017 ascenderam a 1.137.500 euros (1.227.785 euros em 2016) e tiveram origem no Orçamento de Estado.

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 01-01-2016	**(17 382 507)**	**1 129 415**	**547 913 258**
Alterações no Período:			
Variação de Instrumentos de Cobertura (nota 17)	1 326 145	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(15 413 276)
Outros	0	(5 885)	0
Parte do capital próprio em 31-12-2016	**(16 056 362)**	**1 123 530**	**532 499 982**
Alterações no Período:			
Variação de Instrumentos de Cobertura (nota 17)	3 378 670	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(15 538 671)
Outros	0	11 256	0
Parte do capital próprio em 31-12-2017	**(12 677 692)**	**1 134 786**	**516 961 311**

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 os ativos afetos à concessão, os quais reverterão para o Estado, findo o período de concessão. O critério de cálculo de tais provisões utilizado até 31.12.2015 parece ter vindo - de forma não antecipada aquando da sua implementação - a sobreavaliar de forma significativa os valores que continuam provisionados para este efeito. Devido a essa situação, em 2016 recorreu-se a um novo método de apuramento de provisões acumuladas tendo como base a elaboração (para todos os bens objeto da concessão) de novas projeções dos custos de renovação/substituição a incorrer até ao fim da concessão, com base na experiência já adquirida ao longo dos anos em que o Sistema de Metro Ligeiro se encontra em funcionamento. Em 2017 utilizou-se o mesmo método já utilizado em 2016 para o apuramento das provisões acumuladas, o qual permitiu apurar um montante de provisões acumuladas a constituir até 31.12.2017, incluindo o seu efeito financeiro e sem considerar as respetivas utilizações, de cerca de 240 milhões de euros. Este valor é 326 milhões de euros inferior ao montante de provisões acumuladas que tinham sido constituídas até ao final de 31.12.2015 e cujo valor se manteve inalterado durante o exercício de 2016.

Neste contexto foi decidido pelo Conselho de Administração manter o nível acumulado bruto de provisões para renovação, incluindo o seu efeito financeiro, no montante apurado em 31.12.2015 (e mantido inalterado no exercício de 2016) a fim de testar no(s) próximo(s) ano(s) a eficácia do novo método de cálculo, atendendo a grandes incertezas, subjacentes às novas projeções preparadas quanto aos custos de renovação/manutenção que efetivamente serão incorridos no futuro.

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

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

	31/12/2017	31/12/2016
Renovação de Ativos - IFRIC 12	521 416 505	531 589 006
Outras Provisões	17 340 346	39 471 494
	538 756 851	**571 060 500**

	Renovação Ativos (IFRIC 12)	Outras Provisões	Total
A 1 de janeiro de 2016	**533 088 500**	**51 991 078**	**585 079 578**
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	6 574 315	6 574 315
Reversão Provisões	0	(19 093 899)	(19 093 899)
Utilização Provisões	(1 499 494)	0	(1 499 494)
A 31 de dezembro de 2016	**531 589 006**	**39 471 494**	**571 060 500**
A 1 de janeiro de 2017	**531 589 006**	**39 471 494**	**571 060 500**
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	3 742 055	3 742 055
Reversão Provisões	0	(10 434 738)	(10 434 738)
Utilização Provisões	(10 172 501)	(15 438 465)	(25 610 966)
A 31 de dezembro de 2017	**521 416 505**	**17 340 346**	**538 756 851**

As variações registadas no período de 2017 decorrem de:

i) Utilização das provisões para substituição de ativos afetos à concessão, para fazer face a gastos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 2017, no montante de 10.172.501 euros (1.499.494 euros em 31.12.2016);

ii) Aumento das estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso no montante de 3.742.055 euros (6.574.315 euros em 31.12.2016);

iii) Diminuição das estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso ou utilização de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o período de 31.12.2017 no montante de 10.233.015 euros (18.704.005 euros em 31.12.2016);

iv) Diminuição de provisões, no âmbito da aplicação do método da equivalência patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de -201.723 euros (-389.895 euros em 31.12.2016);

v) Utilização de provisões, relativas a processos extintos no ano de 2017, no montante de 15.438.465 euros.

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

	31.12.2017	31.12.2016
Saldo inicial	571 060 500	585 079 578
Provisões líquidas	(6 490 960)	2 996 207
Outros fornecimentos e serviços externos (nota 22)	(5 601 845)	(598 005)
Outros gastos (nota 27)	(15 438 465)	0
Ganhos imputados de subs., assoc.e emp. Conjuntos (nota 7)	0	(395 780)
Sub-total em Dem. de Resultados	(27 531 270)	2 002 422
Ativos intangíveis (nota 6)	(4 570 656)	(16 027 386)
Ajustamentos em participações financeiras (nota 7)	(201 723)	5 885
Sub-total em Balanço	(4 772 379)	(16 021 501)
Total	538 756 851	571 060 500

A rubrica “Outras provisões” apresenta a seguinte decomposição:

	31.12.2017	31/12/2016
Processo IVA	8 434 792	8 434 791
Processos relacionados com exploração	3.550.847	15 438 465
Processos expropriativos	1 370 000	1 370 000
Processos diversos	3.984.707	14 026 514
Aplicação MEP (nota 7)	0	201 723
	17 340 346	39 471 494

A sub-rubrica designada por “Processo IVA” inclui os montantes estimados que a Empresa espera incorrer relacionados com o processo em contencioso com a Autoridade Tributária em matéria de IVA (notas 10 a 11).

A Autoridade Tributária questiona a dedutibilidade do imposto suportado na realização das denominadas obras de requalificação e inserção urbana realizadas 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.

Desde janeiro de 2015 que foram já emitidas várias sentenças pelo Tribunal Administrativo e Fiscal no âmbito deste processo, tendo sido todas até ao momento favoráveis à Metro do Porto. No caso da Empresa vir a obter ganho de causa, assistir-lhe-á o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

16. Financiamentos obtidos

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

	31.12.2017			31.12.2016		
	Corrente	**Não Corrente**	**Total**	**Corrente**	**Não Corrente**	**Total**
Empréstimos Mútuos	586 209 467	2 335 814 744	2 922 024 211	456 187 524	2 175 180 449	2 631 367 973
Banco Europeu de Investimentos	80 803 523	444 329 088	525 132 611	47 550 328	525 132 613	572 682 941
Locação Material Circulante - LEP	6 757 964	158 455 342	165 213 306	6 643 620	165 213 306	171 856 926
Bonificação BEI	130 458	0	130 458	213 293	134 171	347 464
Bonificação LEP	134 214	1 816 375	1 950 589	86 954	1 891 628	1 978 582
Total	**674 035 626**	**2 940 415 548**	**3 614 451 174**	**510 681 719**	**2 867 552 167**	**3 378 233 886**

	31.12.2017			31.12.2016		
	Corrente	**Não Corrente**	**Total**	**Corrente**	**Não Corrente**	**Total**
Taxa Fixa	603 709 467	2 057 981 411	2 661 690 878	398 687 524	1 914 847 116	2 313 534 640
Taxa Variável	70 326 159	882 434 137	952 760 296	111 994 196	952 705 051	1 064 699 246
Total	**674 035 626**	**2 940 415 548**	**3 614 451 174**	**510 681 719**	**2 867 552 167**	**3 378 233 886**

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 583.709.467 euros relativos a amortização a efetuar de empréstimos da DGTF e 80.803.523 euros relativos à amortização do financiamento obtido junto do BEI.

A maturidade dos financiamentos é a seguinte:

Maturidades	**31/12/2017**	**31/12/2016**
até 1 ano	674 035 626	510 681 719
entre 2 e 5 anos	1 553 077 814	1 758 889 173
mais de 5 anos	1 387 337 734	1 108 662 994

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de dezembro de 2017, tem a seguinte composição:

a) Banco Europeu de Investimento

(valores em milhares de euros)

Contrato	Data do Contrato	Valor Contrato	Valor em Dívida
BEI I			
Tranche A	11/16/98	99 760	39 904
Tranche B	3/26/01	100 000	60 000
Tranche C	11/5/01	100 000	60 000
Tranche D	5/15/02	243 930	162 620
Sub-Total		**543 690**	**322 524**
BEI II			
Tranche A	11/29/04	120 000	88 696
Tranche B	12/16/04	80 000	59 130
Tranche C	10/29/08	60 000	54 783
Sub-Total		**260 000**	**202 609**
Total		**803 690**	**525 133**

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 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: 13 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2016

b) Contratos de mútuo

Durante o exercício de 2017 foram contratados, junto da DGTF sob a forma de mútuo, três empréstimos no montante global de 557.500.000 euros com vencimento em 2024.

Em 31 de dezembro de 2017 os contratos de empréstimo sob a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

Entidade Original	Montantes em dívida com maturidade superior a 1 ano	Maturidades
DGTF	253 231 411	2020
DGTF	250 000 000	2021
DGTF	366 000 000	2022
DGTF	464 583 333	2023
DGTF	557 500 000	2024
J .P. Morgan	120 000 000	2023
DEPFA	72 500 000	2027
Deutsche Bank	126 000 000	2028
Goldman Sachs	126 000 000	2028
Total	**2 335 814 744**	

Do total apresentado no quadro anterior, 297 milhões de euros foram recolocados em outras entidades financeiras.

Em 31 de dezembro de 2017 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de empréstimo sob a forma de mútuo apresentavam o seguinte detalhe:

Financiamento bancário		**Instrumento financeiro de derivado**			
Entidade	**Entidade**	**Tipo**	**Capital com maturidade superiro a 1 ano** (M Eur)	**Contrato**	**Maturidade**
DEPFA	Santander	Interest Rate Swap	43,5	13/08/2007	15/09/2027
DEPFA	DEPFA	Interest Rate Swap	29	13/08/2007	15/09/2027

c) Leasing (Locação estruturada)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu à contratação com o Nortrem ACE de três tranches, de uma operação de financiamento estruturado sale and lease back denominada “Locação Estruturada Portuguesa”. Nos termos dessa operação, o Nortrem, ACE adquiriu os 72 veiculos Eurotram no valor de 250 milhões de euros. Até 28.12.2017, a Empresa detinha uma participação de 0,009% no Nortrem, ACE e atuava como fiadora nos contratos de mútuo celebrados por esta entidade para financiamento da aquisição dos veículos, tendo posteriormente obtido garantia da República Portuguesa às suas obrigações enquanto fiadora do Nortrem, ACE. A partir de 28.12.2017 a participação da Empresa no referido ACE aumentou para 90%, não existindo qualquer alteração ao nível da sua posição enquanto fiadora.

Contrato	Veículos	Montante contrato	Capital com maturidade superior a 1 ano	Maturidade
Tranche 2002	28	97 222 222	60 057 607	2022
Tranche 2003	35	121 527 777	77 596 348	2023
Tranche 2004	9	31 250 000	20 801 386	2024
Total	**72**	**250 000 000**	**158 455 341**	

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.

Tendo em consideração que o Nortrem ACE foi constituído apenas para efeitos de uma operação de financiamento do material circulante e considerando, igualmente, a existência de controlo pela Empresa no interesse residual dos ativos (material circulante) e as obrigações pelos passivos (financiamentos) resultantes desta operação de financiamento, foram integradas as demonstrações financeiras do Nortrem, ACE nas demonstrações financeiras, agora apresentadas. Os referidos ativos foram reconhecidos como parte da infraestrutura da concessão, tendo igualmente sido reconhecidas as obrigações totais de pagamento dos financiamentos, relevadas no passivo ao custo amortizado.

Em 31 de dezembro de 2017 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de locação operacional apresentavam o seguinte detalhe:

Instrumento financeiro de derivado				
Entidade	**Tipo**	**Capital com maturidade superior a 1 ano** (M Eur)	**Contrato**	**Maturidade**
Millennium BCP	Interest Rate Swap	60,1	27/03/2003	13/12/2022
Santander	Interest Rate Swap	60,1	11/01/2007	13/12/2022

Os ativos e passivos relacionados com o Nortrem, ACE apresentam-se como segue:

	31/12/2017	31/12/2016
No ativo não corrente		
Ativo intangível (Material circulante)	174 204 631	179 824 135
No ativo corrente		
Outros ativos financeiros	7 810 610	5 992 054
	182 015 241	185 816 188
No passivo não corrente		
Financiamentos obtidos	160 271 716	167 104 934
No passivo corrente		
Financiamentos obtidos	6 892 178	6 730 574
Outros passivos financeiros	287 352	6 639
	167 451 247	**173 842 147**

Sobre cada uma das referidas "Locações Estruturadas Portuguesas" de 2002 e 2003 foram contratadas estruturas financeiras de *US Cross Border Lease – Pickle Lease Service Contract*, que permitiram a obtenção pela Metro do Porto de um encaixe financeiro, consubstanciado no recebimento *upfront* do *net profit value* gerado pela implementação de cada uma delas através de uma estrutura *defeased*. Nos termos de tais operações a Metro do Porto assumiu um conjunto de *covenants*, nomeadamente relativas a cláusulas de *ownership* e alteração do rating de crédito da República Portuguesa, bem como obrigações quanto à estrutura *defeased*.

17. Instrumentos financeiros de derivados

Em 31 de dezembro de 2017 a Metro do Porto detinha em carteira quatro instrumentos financeiros de derivados.

Tendo em consideração 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 na tabela seguinte:.

	Nota	Cobertura contabilística	Não Cobertura contabilística	Total
Justo Valor a 1 de janeiro de 2016		**-17 542 738**	**-501 454 647**	**-518 997 385**
Variação Justo Valor - Reservas. Instr. Financeiros		1 486 376	0	1 486 376
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	17 225 170	17 225 170
Parcela imputável a custo de financiamento	27	-171 856	-3 134 431	-3 306 287
Justo Valor a 31 de dezembro de 2016		**-16 228 218**	**-487 363 908**	**-503 592 126**
Variação Justo Valor - Reservas Instr Financeiros		3 550 526	0	3 550 526
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	64 732 282	64 732 282
Parcela imputável a custo de financiamento	27	-166 670	-3 523 691	-3 690 361
Justo Valor a 31 de dezembro de 2017		**-12 844 362**	**-426 155 317**	**-438 999 679**

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2017, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos instrumentos financeiros de derivados avaliadas individualmente. Na avaliação efetuada foram considerados os valores presentes dos fluxos de caixa futuros associados aos instrumentos de cobertura.

Os valores dos instrumentos financeiros de derivados a 31 de dezembro de 2017 e 31 de dezembro de 2016 apresentam-se como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Passivo não corrente		
Instrumentos Financeiros Derivados - Cobertura Contabilística	-12 844 362	-16 228 218
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	-426 155 317	-3 314 947
	-438 999 679	**-19 543 165**
Passivo corrente		
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	0	-484 048 961
	0	**-484 048 961**
Total Justo Valor	**-438 999 679**	**-503 592 126**

Conforme referido no ponto 3.3.3 a determinação do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados é efetuada por uma empresa independente especializada. Não obstante, o IGCP, ao abrigo do contrato de mandato com representação, também efetua a avaliação mensal da carteira de derivados da Empresa apurando à data de 31.12.2017 o montante de -12,9M euros para os Instrumentos Financeiros Derivados de Cobertura Contabilística e o montante de -428,7M euros para os Instrumentos Financeiros Derivados sem Cobertura Contabilística.

Em Maio de 2013, o Banco Santander Totta, S.A. (BST) intentou no tribunal comercial de Londres ações judiciais contra a Metro do Porto, S.A. e outras três empresas públicas de transporte de passageiros (Empresas de Transporte). As referidas ações dizem respeito a nove swaps de taxa de juro celebrados entre 2005 e 2009, entre o BST e cada uma dessas empresas públicas. Destes nove contratos, dois são as operações celebradas com a Metro do Porto.

O BST pretendia que os tribunais ingleses declarassem que os referidos contratos swaps eram válidos e obrigavam as empresas públicas em causa. Por outro lado, essas empresas públicas pretendiam que os contratos fossem declarados inválidos e que os montantes pagos ao BST, ao abrigo dos referidos contratos, fossem reembolsados.

No dia 4 de Março de 2016, o tribunal de Londres proferiu uma sentença desfavorável para a Metro do Porto, S.A. e demais empresas públicas envolvidas, reconhecendo a validade dos contratos em disputa. Esta decisão foi, contudo, objeto de recurso.

Em 13 de dezembro de 2016, o Court of Appeal proferiu sentença desfavorável às Empresas de Transporte, tendo qualificado, à semelhança do tribunal de primeira instância, a situação contratualizada pelas partes como sendo internacional, tendo rejeitado assim a argumentação das Empresas de Transporte.

Na sequência da decisão desfavorável do Court of Appeal, em 10 de janeiro de 2017 as Empresas de Transporte apresentaram recurso junto do Supreme Court de Londres, o qual não chegou a proferir decisão em virtude do que se refere de seguida.

No dia 2 de maio de 2017 foi celebrado um acordo entre o BST, as Empresas de Transporte e a Republica Portuguesa. Com a celebração desse acordo ficou decidido que todas as ações judiciais pendentes do lado das Empresas de Transporte e do BST seriam canceladas, isto é as Empresas de Transporte desistiam do pedido de admissão de recurso e, por sua vez, o BST desistiria da ação administrativa comum de condenação à adoção de comportamentos e responsabilidade civil extracontratual intentada contra o Estado Português e contra a Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, E.P.E – IGCP, E.P.E..

No referido acordo, ficou estabelecido o compromisso do pagamento dos fluxos vencidos e não pagos e dos fluxos vincendos dos contratos swap objeto das sentenças proferidas pelos tribunais do Reino Unido. Registos efetuados conforme referido na Nota 28.

18. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

Entidade	31.12.2017	31.12.2016
EMEF - EMP. MANUT. DE EQUIP. FERROV	825 011	306 894
TIP - Transportes Intermodais do	305 492	114 479
2045-Empresa de Segurança, SA	236 011	391 141
Liftech, S.A.	141 912	0
IP Património, S.A.	56 094	289 981
PoliPoli - Poliésteres	18 989	0
Prometro, S.A.	-857 673	3 232 130
Outros	933 482	1 564 207
Total fornecedores - saldos correntes	**1 659 318**	**5 898 832**

19. Fornecedores de investimentos

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

Entidade	31.12.2017	31.12.2016
Efacec - Engenharia e Sistemas, S.A	255 388	0
Bombardier European	167 668	0
Prometro, S.A.	71 985	0
Antero Alves de Paiva	67 945	0
Thales Portugal, S.A.	0	420 459
ReLoad Consultoria Informática, Lda	0	85 116
Câmara Municipal do Porto	0	59 518
Edilages Eng. e Construção, SA	0	35 671
Outros	142 735	116 511
Total fornecedores de investimentos – saldos correntes	**705 721**	**717 275**

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

20. Outras dívidas a pagar

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (saldo corrente) é o seguinte:

	31.12.2017	31.12.2016
Acréscimos de gastos		
Instr. Derivados a liquidar	36 337 825	156 790 621
Juros de empréstimos	8 061 077	7 507 865
Outros	596 839	541 699
Remunerações	589 169	595 030
Comissões de garantias	343 993	373 555
MM Entendim. CMP/EP	0	3 667 575
Outros credores	438 609	397 988
Pessoal	57 457	57 487
Outras dívidas a pagar	**46 424 970**	**169 931 820**

21. Vendas e serviços prestados

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

	Nota	31.12.2017	31.12.2016
Prestação de Serviços – Mercado interno			
Serviços prestados (transporte)		46 699 172	42 931 911
Serviços prestados (construção)	22; 23	5 206 354	779 282
Outros		1 542 866	840 846
Prestação de serviços		**53 448 392**	**44 552 039**

Esta rubrica refere-se, essencialmente, ao rendimento diretamente relacionado com a atividade principal da Empresa (transporte de passageiros).

A rubrica "Outros" refere-se a serviços secundários prestados, em particular aluguer de espaços e de publicidade.

22. Fornecimentos e serviços externos

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

	Nota	31.12.2017	31.12.2016
Subcontratos (operação e manutenção)		35 150 004	35 198 609
Subcontratos (construção)	23	5 206 354	779 282
Outros subcontratos		2 719 267	2 638 516
Vigilância e segurança		1 076 005	1 102 530
Rendas		1 016 931	1 109 177
Conservação e reparações		290 295	173 498
Outros		1 621 503	543 685
Fornecimentos e serviços externos		**47 080 359**	**41 545 296**

A rubrica "Outros" refere-se essencialmente a serviços com trabalhos especializados, honorários e seguros.

23. Prestações de serviços/Gastos diretos construção (IFRIC 12)

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

	31.12.2017	31.12.2016
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	**5 206 354**	**779 282**
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	5 206 354	779 282
FSE'S - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos com Pessoal - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos imputáveis à Construção	**5 206 354**	**779 282**
Margem Construção - IFRIC 12	**0**	**0**

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

24. Subsídios à exploração

O montante de 8.070 euros (5.292 euros em 2016) registado na rubrica de “Subsídios à exploração” refere- se exclusivamente a subsidio recebido do IEFP no âmbito do contrato de estágio outorgado com o IEFP durante o período de 2016 (Medida Estágios Inserção).

Durante o período não foram registadas indemnizações compensatórias, conforme previsto no n.o 2 da clausula 15a do Contrato de Serviço Publico de 8 de agosto de 2014, celebrado com o Estado Português.

25. Gastos com pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante os períodos de 2017 e 2016, foram como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Remunerações		
Órgãos sociais	214 768	241 779
Pessoal	3 153 255	3 122 674
	3 368 023	3 364 452
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	782 912	787 996
Custos de ação social	94 405	56 404
Outros	112 747	112 873
	990 064	957 273
Gastos com o pessoal	**4 358 087**	**4 321 725**

O número médio de empregados da Empresa em 2017 foi de 82 (78 em 2016).

26. Outros rendimentos

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

	Nota	31.12.2017	31.12.2016
Reconhecimento de subsídios ao investimento	14	16 676 171	16 641 060
Benefício de penalidades contratuais		229 912	539 070
Coimas recebidas de clientes		23 154	64 650
Outros		44 866	100 316
Outros rendimentos		**16 974 103**	**17 345 095**

27. Outros gastos

O detalhe da rubrica de "Outros gastos " é apresentado no quadro seguinte:

	31.12.2017	31.12.2016
Regularização Operação e Manutenção	6 438 465	0
Impostos	238 430	156 819
Quotizações	43 169	31 063
Dívidas incobráveis	30 321	0
Gastos em inv. não financeiros	21 737	0
Outros	20 722	16 782
Outros gastos e perdas	**6 792 845**	**204 665**

A rubrica "Regularização Operação e Manutenção" corresponde ao reconhecimento dos gastos incorridos pela Empresa , em resultado do acordo com a Prometro, S.A., relacionado com a compensação do malus apurado no âmbito da clausula 37.2 do Contrato de Subconcessão e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da AMP, requerido em 30 de maio de 2017 e homologado por sentença do TAF do Porto de 7 de junho de 2007.

28. Juros e gastos similares suportados

O detalhe dos "Juros e gastos similares suportados" dos períodos findos em 31.12.2017 e 31.12.2016 é como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Juros suportados	117 173 530	105 792 758
Comissões de garantias	1 355 016	1 451 842
Outros	32 504	12 609
	118 561 050	**107 257 210**

Todos os financiamentos estão negociados em euros e vencem juros a taxa variável e fixa. Em 2017 a taxa média de financiamentos da Empresa foi de 3,24% (3,13% em 2016).

Do montante total de "juros suportados de financiamentos" registados no final do período, 117.144.280 euros correspondem a juros de financiamentos (mútuos) obtidos dos quais 71.400.9798 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados (105.790.859 euros em 2016 dos quais 61.809.898 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados).

Para adequada 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 derivados 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 derivados contratadas, teriam, por referência a 31 de dezembro de 2017, os impactos apresentados no quadro resumo seguinte:

	Variação da *Euribor*	
Análise de sensibilidade	**+1%**	**-1%**
Impacto nos Gastos Financeiros	-8 399 681	8 399 681
Impacto no MTM dos Instrumentos Financeiros de Derivados	65 638 612	-72 444 739
Total	**57 238 931**	**-64 045 058**

	Variação da *Euribor*	
Análise de sensibilidade	**+1%**	**-1%**
Impacto no Capital Próprio	2 702 753	-2 871 201
Impacto nos Resultados do Exercício	54 536 179	-61 173 857
Total	**57 238 931**	**-64 045 058**

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 acordo celebrado em 2 de maio de 2017 entre o Banco Santander Totta e as Empresas de Transporte, ficou estabelecido que estas se comprometem a cumprir as obrigações decorrentes dos instrumentos financeiros de derivados objeto dos Processos Judiciais. O montante total acumulado dos fluxos vencidos e não pagos ascendia em 31.12.2017 a 36.337.825 euros (156.790.621 euros em 31.12.2016) e encontra-se totalmente relevado nestas demonstrações (nota 20). Em 31.01.2018, conforme previsto no referido acordo, foi efetuado o respetivo pagamento no valor de 36,3 milhões de euros.

29. Juros e rendimentos similares obtidos

O detalhe dos "Juros e rendimentos similares obtidos" dos períodos findos em 31.12.2017 e 31.12.2016 é como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Juros de depósitos (Incl. Participadas)	164 793	201 208
Outros	127	3
	164 920	**201 211**

30. Compromissos e garantias

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	300 020 534	295 673 865	99%
EMEF	Manutenção Material Circulante - 4º Contrato	1 302 396	1 254 288	96%

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos no ano de 2016 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A.

A Empresa prestou as seguintes garantias bancárias relacionadas com processos judiciais em curso:

Objeto		31.12.2017	31.12.2016
Tribunal do Porto	Processos Expropriativos	850 513	850 513
Tribunal de Vila do Conde	Processos Expropriativos	202 123	202 123
Tribunal de Vila Nova de Gaia	Processos Expropriativos	210 760	210 760
Tribunal de Gondomar	Processos Expropriativos	175 482	175 482
Tribunal da Maia	Processos Expropriativos	54 636	54 636
Tribunal de Matosinhos	Processos Expropriativos	5 788	5 788
		1 499 302	**1 499 302**

Para além destas garantias e conforme detalhado na nota 16 foram garantidos pela República Portuguesa (i) as obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE no contrato de financiamento subjacente à operação de *sale and lease back* denominada "Locação Estruturada Portuguesa", no montante de 250 milhões de euros; e (ii) o financiamento contraído junto do BEI no montante total de 803,7 milhões de euros. No âmbito das estruturas financeiras de *US Cross Border Lease – Pickle Lease Service Contract* a Metro do Porto também assumiu um conjunto de *covenants,* nomeadamente relativas a cláusulas de *ownership* e alteração do *rating* de crédito da República Portuguesa, bem como obrigações quanto à estrutura defeased.

Encontra-se em revisão a estrutura de garantias a prestar no âmbito dos contratos de financiamento.

31. Partes relacionadas

31.1. Transações entre partes relacionadas

(a) Natureza do relacionamento com as partes relacionadas:

Acionistas:	**Associadas/Subsidiária:**
Estado	TIP – Transportes Intermodais do Porto ACE
Área Metropolitana do Porto	Metro do Porto Consultoria, Lda.
STCP	Transpublicidade, S.A.
CP – Comboios de Portugal	

(b) Transações e saldos pendentes

i) Acionistas e partes relacionadas:

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

	31.12.2017	**31.12.2016**
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	3 098 343	2 842 683
STCP	68 766	53 729
	3 167 109	**2 896 412**
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1 355 016	1 451 842
STCP	164 180	500 777
CP - Comboios de Portugal	14 793	5 238
Estado (IGCP)	2 615	2 232
	1 536 605	**1 960 089**
Juros pagos		
Estado (DGTF)	44 182 436	40 950 145
Financiamentos obtidos (líquido)		
Estado (DGTF)	368 156 238	122 062 476
	412 338 674	**163 012 621**
Gastos incorridos transferidos		
STCP	4 625	17 091
	4 625	**17 091**

No final do período de 31.12.2017 e 31.12.2016, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Saldos devedores		
Estado (IGCP)	12 659 078	15 404 806
Estado (DGTF)	2 243 105	1 804 693
STCP	4 156	38 786
	14 906 339	**17 248 285**
Saldos credores		
Estado (DGTF)	2 475 368 204	2 107 241 528
STCP	4 246	7 294
CP - Comboios de Portugal	0	1 509
	2 475 372 450	**2 107 250 332**

ii) Associadas/Subsidiária:

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

	31.12.2017	31.12.2016
Prestação de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	43 407 911	39 315 978
Transpublicidade, S.A.	229 429	223 725
	43 637 340	**39 539 702**
Aquisição de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	2 231 493	1 992 680
	2 231 493	**1 992 680**
Gastos incorridos transferidos		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	72 524	548 180
Transpublicidade, S.A.	83 204	79 632
	155 728	**627 812**

No final do período de 31.12.2017 e 31.12.2016, os saldos resultantes de transações efetuadas com entidades associadas são como se segue:

	31.12.2017	31.12.2016
Saldos devedores		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	5 644 026	5 418 008
Transpublicidade, S.A.	157 242	177 046
Metro do Porto Consultoria, Lda.	0	8 608
	5 801 268	**5 603 662**
Saldos credores		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	305 608	114 551
	305 608	**114 551**

32. Informações exigidas por diplomas legais

Mesa da Assembleia Geral

Mandato	Cargo	Nome	Valor da Senha Fixado (€)	Remuneração Anual 2017 (€)			
				Bruto	Reduções Remuneratórias	Reversão Remuneratória	Valor Bruto Final
				(1)	(2)	(3)	(4) = (1)-(2)+(3)
2016-2018	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Eduardo Nuno Rodrigues e Pinheiro[1]	575,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470,00	940,00	0,00	0,00	940,00
	Secretário	Jorge Miguel Ósorio de Castro Ribeiro Pinheiro de Magalhães	375,00	750,00	0,00	0,00	750,00

[1] Eleito Presidente da Mesa na Assembleia Gerla de 04 de maio de 2017, na sequência do falecimento do Senhor Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto.

Conselho de Administração

Mandato	Cargo	Nome	Designação		OPRLO (2)			Nº Mandatos
Inicio-Fim			Forma (1)	Data	Sim/Não	Entidade de Origem	Entidade Pagadora (O/D)	
2016-2018	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	Jorge Moreno Delgado	D	25-jan-16	Sim			2
	Vogal Executivo	Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	D	25-jan-16	Sim			1
	Vogal não Executivo	Tiago Filipe da Costa Braga	D	25-jan-16	Sim			1
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	25-jan-16	Sim	BPI	Origem	2
	Vogal não Executivo	António Domingos da Silva Tiago	D	25-jan-16	Sim	Câmara Municipal da Maia	Origem	2
	Vogal não Executivo	Marco André dos Santos Martins Lopes	D	25-jan-16	Sim	Câmara Municipal de Gondomar	Origem	2

(1) indicar Resolução (R)/AG/DUE/Despacho (D)
(2) Opção Pela Remuneração do Lugar de Origem - previsto no n.º 8 do artigo 28.º do EGP; indicar entidade pagadora (O-Origem/D-Destino)

Membro do CA Mandato 2016-2018	Acumulação de Funções		
	Entidade	Função	Regime
(Nome)	(Identificar)	(Identificar)	(Público/Privado)
Jorge Moreno Delgado	TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente Não Executivo do Conselho de Administração	Público
	Nortrem - Aluguer de Material Ferroviário, A.C.E.	Presidente do Conselho de Administração	Público
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	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
	Nortrem - Aluguer de Material Ferroviário, A.C.E.	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
Tiago Filipe da Costa Braga	STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal do Conselho de Administração	Público
	OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A.	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Transpublicidade - Publicidade em Transportes, S.A.	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Freguesia de Mafamude e Vilar do Paraíso	Presidente da Mesa da Assembleia	Público
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Banco BPI	Diretor do Centro de Empresas	Privado
António Domingos Silva Tiago	Câmara Municipal da Maia	Vice-presidente	Público
	Maiambiente, Empresa Municipal do Ambiente, E.M.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	Espaço Municipal - Renovação Urbana e Gestão do Património, E.M.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	LIPOR - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto	Vogal do Conselho de Administração	Público
Marco André dos Santos Martins Lopes	Câmara Municipal de Gondomar	Presidente	Público
	Grupo de Transportes e Mobilidade da Área Metropolitana do Porto	Coordenador	Público
	Comissão Distrital de Proteção Civil	Presidente	Público
	Associação Nacional de Municípios Portugueses	Vogal do Conselho Diretivo	Público

Membro do CA Mandato 2016-2018	EGP			
	Fixado	Classificação	Remuneração mensal bruta (€)	
(Nome)	(S/N)	(A/B/C)	Vencimento Mensal	Despesas Representação
Jorge Moreno Delgado	Sim	Empresa do Grupo B	4 864,34	1 945,74
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3 891,47	1 556,59
Tiago Filipe da Costa Braga	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
António Domingos da Silva Tiago	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
Marco André dos Santos Martins Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0

Nota: EGP – Estatuto do Gestor Público

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Remuneração Anual - 2017 (€)					
	Fixa (1)	Variável (2)	Valor Bruto (3) = (1)+ (2)	Reduções Remuneratórias (4)	Reversão Remuneratória (5)	Valor Bruto Final (6) = (3)-(4)+(5)
Jorge Moreno Delgado	91 449,64	6 399,92	97 849,56	4 572,38	0,00	93 277,18
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	73 159,66	4 475,52	77 635,18	3 657,98	0,00	73 977,20
Tiago Filipe da Costa Braga	0,00	0	0,00	0,00		0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	13 620,18	0	13 620,18	681,01	0,00	12 939,17
António Domingos da Silva Tiago	0,00	0	0,00	0,00		0,00
Marco André dos Santos Martins Lopes	0,00	0	0,00	0,00		0,00
			189 104,92	8 911,38	0,00	180 193,54

(1) O valor da remuneração Fixa corresponde ao vencimento +despesas de representação (sem reduções/reversões remuneratórias)
(4) e (5) - reduções remuneratórias previstas no artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Benefícios Sociais (€)							
	Subsídio Refeição		Regime de Proteção Social		Encargo Anual Seguro de saúde	Encargo Anual Seguro de Vida	Outros	
	Valor/Dia	Encargo Anual	Identificar	Encargo Anual			Identificar	Valor
Jorge Moreno Delgado	6,41	1 314,05	CGA	21 845,10	682,65	0	Seguro A.T.	616,41
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	6,41	1 403,79	Seg. Social	17 495,28	649,75	0	Seguro A.T	496,30
Tiago Filipe da Costa Braga	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	0	Seg. Social	3 073,10	0	0	Seguro A.T	85,55
António Domingos da Silva Tiago	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0
Marco André dos Santos Martins Lopes	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0
		2 717,84		42 413,48	1 332,40	0,00		1 198,26

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Gastos com Comunicações (€)		
	Plafond Mensal Definido	Valor Anual	Observações
Jorge Moreno Delgado	80	462,86	
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	80	406,23	
Tiago Filipe da Costa Braga	0	0	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	
António Domingos da Silva Tiago	0	0	
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	
		869,09	

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Encargos com Viaturas (€)								
	Viatura atribuída	Celebração de contrato	Valor de referência da viatura	Modalidade (1)	Ano Início	Ano Termo	Valor da Renda Mensal	Gasto Anual com Rendas	Prestações Contratuiais Remanescentes
	(S/N)	(S/N)	(€)	(Identificar)			(€)	(€)	N.º
Jorge Moreno Delgado	S	S	n.a.	Leasing	2017	2021	536,69	6 440,28	36
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	S	S	n.a.	Leasing	2017	2021	537,02	6 444,24	36
Tiago Filipe da Costa Braga	N								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	N								
António Domingos da Silva Tiago	N								
Marco André dos Santos Martins Lopes	N								

(1) aquisição; ALD: Leasing ou outra

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Plafond Mensal Combustível e Portagens	Gastos anuais associados a Viaturas (€)					
		Combustível	Portagens	Outras Reparações	Seguro	Total	Observações
Jorge Moreno Delgado	486,44	3 074,53	1 256,10	0	0	4 330,63	
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	389,15	2 376,11	319,30	0	0	2 695,41	
Tiago Filipe da Costa Braga	0	0	0	0	0	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	0	0	0	0,00	
António Domingos da Silva Tiago	0	0	0	0	0	0,00	
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	0	0	0	0,00	
						7 026,04	

Membro do CA Mandato 2016-2018 (Nome)	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço					
	Deslocações em Serviço	Custo com Alojamento	Ajudas de Custo	Outras		Gasto total com viagens (∑)
				Identificar	Valor	
Jorge Moreno Delgado	3 211,84	1 225,21	1 854,02	Refeições	1 908,63	8 199,70
Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes	1 161,67	919,52	446,75	Refeições	772,87	3 300,81
Tiago Filipe da Costa Braga	0	0	0	0	0	0
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	0	0	0	0
António Domingos da Silva Tiago	0	0	0	0	0	0
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	0	0	0	0
						11 500,51

Fiscalização

Conselho Fiscal

Mandato (Inicio-Fim)	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado Mensal (€)	Nº de Mandatos
			Forma (1)	Data		
2012-2014(*)	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1 362,01	**1**
	Vogal Efetivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,5	**1**
	Vogal Efetivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	0	**1**
	Vogal suplente (ROC)	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0	**1**

(1) indicar AG/DUE/Despacho
(*) Mandato prorrogado até 24-07-2017

Mandato (Inicio-Fim)	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado Mensal (€)	Nº de Mandatos
			Forma (1)	Data		
2016-2018(*)	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	24-jul-17	1 362,01	**2**
	Vogal Efetivo	Pedro Manuel Mota Carecho Grilo	Despacho	24-jul-17	1 021,00	**1**
	Vogal Efetivo	António Maria da Silva Caetano	Despacho	24-jul-17	969,50	**1**

(1) indicar AG/DUE/Despacho
(*)Em 24 de julho de 2017, por Despacho dos Ministérios das Finanças e Ambiente, foram eleitos os novos Membros do Conselho Fiscal para o triénio 2016-2018

Mandato 2012-2014 (*)	Remuneração Anual (€)			
	Bruto	Reduções Remuneratórias	Reversão Remuneratória	Valor Final
Nome	(1)	(2)	(3)	(4) = (1)-(2)+(3)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	11 293,33	0,00	0,00	11 293,33
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	9 135,65	0,00	0,00	9 135,65
				20 428,98

(*) Mandato prorrogado até 24-07-2017

Mandato 2016-2018 (*)	Remuneração Anual (€)			
	Bruto	Reduções Remuneratórias	Reversão Remuneratória	Valor Final
Nome	(1)	(2)	(3)	(4) = (1)-(2)+(3)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	7 774,81	0,00	0,00	7 774,81
Pedro Manuel Mota Carecho Grilo	5 771,52	0,00	0,00	5 771,52
António Maria da Silva Caetano	2 619,03	0,00	0,00	2 619,03
				16 165,36

(*)Em 24 de julho de 2017, por Despacho dos Ministérios das Finanças e Ambiente, foram eleitos os novos Membros do Conselho Fiscal para o triénio 2016-2018

Revisor Oficial de Contas

Mandato	Cargo	Identificação SROC/ROC			Designação			Nº de anos de funções exercidas no grupo	N.º anos de funções exercidos na sociedade
(Inicio-Fim)		Nome	N.º Inscrição na OROC	N.º Registo na CMVM	Forma (1)	Data	Data do Contrato		
2012-2014(*)	Vogal Efetivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	SROC nº 53 / ROC nº 179	20161396	Despacho	13-jul-12	13-jul-12	5	5
	Vogal Suplente	José Rodrigues de Jesus	201		Despacho	13-jul-12	13-jul-12	n.a.	n.a.

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

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

(*) Mandato prorrogado até 24-07-2017.

Nome ROC/FU[1]	Remuneração Anual - 2017 (€)			
	Bruta	Redução Remuneratória	Reversão Remuneratória	Valor Final
	(1)	(2)	(3)	(4)=(1)-(2)+(3)
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	10 419,44	0,00	0,00	10 419,44
José Rodrigues de Jesus	0	0	0	0
	10 419,44	0,00	0,00	10 419,44

[1] Mandato prorrogado até 24-07-2017.

Auditor Externo

Identificação do Auditor Externo			Data da Contratação	Duração do Contrato	Nº de anos de funções exercidas no grupo (*)	Nº de anos de funções exercidas na sociedade (*)
Nome Auditor Externo	N.º OROC	N.º CMVM				
PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.	183	9077	10-10-2016	Exercícios de 2016, 2017 e 2018	1	1

(*) De forma consecutiva

Nome Auditor Externo	Valor Anual do Contrato de Prestação de Serviços - 2017 (€)				Valor Anual de Serviços Adicionais - 2017 (€)				
	Valor	Reduções	Reversão	Valor Final	Identificação do Serviço	Valor	Reduções	Reversão	Valor final
	(1)	(2)	(3)	(4)=(1)-(2)+(3)		(1)	(2)	(3)	(4)=(1)-(2)+(3)
PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.	22 400,00	0,00	0,00	22 400,00		0,00	0,00	0,00	0,00

(2) e (3) - reduções e reversões remuneratórias previstas na Lei n.º 75/2014, de 12 de setembro e na Lei n.º 59-A/2015 de 30 de setembro

33. Eventos subsequentes

Em 26 de janeiro de 2018 a Empresa contratou um financiamento de 36.337.825 euros com origem na Direção-Geral do Tesouro e Finanças, tendo já obtido o correspondente desembolso.

Em 31 de janeiro de 2018 a Empresa procedeu ao pagamento ao Banco Santander do montante de 36.337.825 euros no âmbito do acordo celebrado em 2 de maio de 2017 entre o referido banco, as Empresas de Transporte e a Republica Portuguesa.

Em 8 de março de 2018 a Empresa contratou um financiamento de 45.000.000 euros com origem na Direção-Geral do Tesouro e Finanças, tendo já obtido o correspondente desembolso.

Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras consolidadas anexas da Metro do Porto S.A. (o Grupo), que compreendem a demonstração consolidada da posição financeira em 31 de Dezembro de 2017 (que evidencia um total de 1.456.299.883 euros e um total de capital próprio negativo de 3.185.181.280 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 96.685.165 euros), a demonstração consolidada dos resultados por naturezas, a demonstração consolidada do rendimento integral, a demonstração consolidada das alterações no capital próprio e a demonstração consolidada dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras consolidadas que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na alínea a), apresentada na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras consolidadas anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira consolidada da Metro do Porto S.A em 31 de Dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa consolidados relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia.

Bases para a opinião com reservas

Conforme descrito na Nota 15 do anexo das demonstrações financeiras, durante o exercício de 2017, foram efetuadas projeções para os custos estimados para a renovação das infraestruturas durante o período de concessão pelos departamentos técnicos da Entidade. As novas projeções indiciam uma sobrevalorização da rubrica de provisões no valor de 326 milhões de euros. Não obstante, a Administração entendeu manter o nível acumulado das provisões existentes no exercício anterior, que a 31 de dezembro de 2017, ascende a 521 milhões de euros, por razões cautelares, dado considerar que a eficácia do novo modelo deverá ser testada em anos futuros. Nestas circunstâncias, não nos encontramos em posição de concluir, com o necessário rigor, sobre a razoabilidade dos valores apresentados em provisões relativos à renovação de ativos.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas" abaixo. Somos independentes das entidades que compõem o Grupo nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
o'Porto Bessa Leite Complex, Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º, 4150-074 Porto, Portugal
Tel +351 225 433 000 Fax +351 225 433 499, www.pwc.pt
Matriculada na CRC sob o NUPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

Incerteza material relacionada com a continuidade

À data de 31 de dezembro de 2017, a Metro do Porto, S.A. apresenta capital próprio e fundo de maneio negativos (ativo corrente menos passivo corrente) de 3.185 milhões de euros e de 632 milhões de euros, respetivamente, (2016: 3.095 milhões de euros e 1.045 milhões de euros), tendo o Conselho de Administração efetuado os procedimentos descritos no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, sobre os quais relata no relatório de gestão. No entanto, tal como divulgado na Nota 3.5 do Anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, o qual está dependente do contínuo suporte financeiro do Estado Português para o reequilíbrio económico-financeiro da concessão, da capacidade de obtenção de recursos financeiros externos e do sucesso futuro das suas operações.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Ênfase

Conforme divulgado na Nota 6 do Anexo, foram efetuados testes de imparidade aos direitos de concessão registados nos ativos intangíveis, cujo saldo ascende a 1.830 milhões de euros, tendo-se concluído pela inexistência de imparidade nos referidos ativos. No entanto, salientamos que os referidos testes assentam em diversos pressupostos, sendo um dos mais relevantes, a atribuição de apoio financeiro por parte do concedente (Estado português) para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura, que ainda não foram objeto de contrato programa.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras consolidadas do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras consolidadas como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção "Bases para a Opinião com Reservas" e na secção "Incerteza material relacionada com a continuidade", consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

Matérias relevantes de auditoria	*Síntese da abordagem de auditoria*
Ativos Intangíveis	
Divulgações sobre estas matérias nas Notas 3.2.2, 3.2.3, 3.3.2. e 6 no Anexo às demonstrações financeiras. Conforme referido na Nota 6 às demonstrações financeiras, o Grupo realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos seus ativos intangíveis, cujo valor na Demonstração consolidada de posição financeira totaliza 1.362 milhões de euros. 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 possa não ser integralmente recuperável. O modelo de avaliação utilizado é o Discount Cash Flow. Para construção deste modelo, a gestão incorpora julgamentos baseados em pressupostos sobre projeções de cash flow futuros, taxa de desconto a aplicar, entre outros. Este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria na medida em que alterações nos juízos de valor e nas estimativas podem resultar em ajustamentos relevantes nas demonstrações financeiras, pelo que existe um grau elevado de subjetividade que podem resultar em efeitos materiais.	O trabalho de auditoria efetuado para avaliar a razoabilidade dos ativos intangíveis, inclui, entre outros, os seguintes procedimentos: a) Obtenção e análise dos modelos de avaliação usados para determinação do valor recuperável de cada unidade geradora de caixa. Para validação do modelo de Discount Cash Flow, foram efetuados os seguintes procedimentos: (i) Teste à adequacidade dos cálculos efetuados no modelo; (ii) Validação da razoabilidade dos pressupostos utilizados no modelo; (iii) Envolvimento de especialistas internos da PwC na validação da razoabilidade de alguns pressupostos, nomeadamente, na revisão da taxa de desconto e na taxa de crescimento; (iv) Análise da razoabilidade das projeções de *cash flow* comparando com a performance histórica; (v) Análise de sensibilidade; b) Avaliação do cumprimento das divulgações previstas na IAS 36.
Justo valor de derivados	
Divulgações necessárias nas Notas 3.2.5, 3.3.3, 3.6 e 17 do Anexo às demonstrações financeiras. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é determinado por entidade externa independente e de acordo com a IAS 39 – Instrumentos Financeiros, ascendendo o seu valor na Demonstração consolidada de posição financeira a 439 milhões de euros apresentada em passivo não corrente. O justo valor dos derivados é considerado uma matéria relevante de auditoria, na medida em que existe complexidade na sua valorização. A	No âmbito da análise do justo valor dos instrumentos financeiros derivados, efetuamos, entre outros, os seguintes procedimentos: a) Avaliação da competência, independência e idoneidade da entidade que prepara as avaliações; b) Envolvimento de especialistas internos da PwC na: (i) obtenção e análise dos relatórios de avaliação; (ii) discussão com o avaliador sobre a metodologia seguida;

Matérias relevantes de auditoria	*Síntese da abordagem de auditoria*
estimativa significativa considerada na valorização destes instrumentos está associada às curvas de taxa de juro.	(iii) realização de testes aos modelos de valorização; (iv) Análises de sensibilidade. c) Avaliação do cumprimento das divulgações previstas na IAS 39.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras consolidadas

O órgão de gestão é responsável pela:

a) preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa do Grupo de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS) tal como adotadas na União Europeia;

b) elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;

c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;

d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e

e) avaliação da capacidade do Grupo de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira do Grupo.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras consolidadas

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras consolidadas como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras consolidadas, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno do Grupo;

c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade do Grupo para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que o Grupo descontinue as suas atividades;

e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras consolidadas, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;

f) obtemos prova de auditoria suficiente e apropriada relativa à informação financeira das entidades ou atividades dentro do Grupo para expressar uma opinião sobre as demonstrações financeiras consolidadas. Somos responsáveis pela orientação, supervisão e desempenho da auditoria do Grupo e somos os responsáveis finais pela nossa opinião de auditoria;

g) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;

h) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras consolidadas do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública; e

i) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras consolidadas.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras consolidadas auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre o Grupo, não identificámos incorreções materiais

Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10º do Regulamento (UE) n.º 537/2014

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

a) Fomos nomeados Revisores Oficiais de Contas da Entidade pela primeira vez conforme deliberação unânime escrita datada de 23 de abril de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2018.

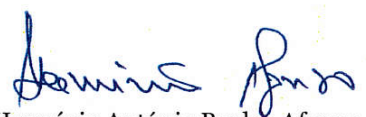
b) O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISAs mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.

c) Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao Conselho Fiscal da Metro do Porto em 23 de maio de 2018.

d) Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do artigo 77.º, n.º 8, do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.

24 de maio de 2018

PricewaterhouseCoopers & Associados
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
representada por:



Hermínio António Paulos Afonso, R.O.C.

Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria

Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Metro do Porto S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de Dezembro de 2017 (que evidencia um total de 1.973.261.195 euros e um total de capital próprio negativo de 2.668.219.969 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 96.685.165 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na alínea a), apresentada na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Metro do Porto, *S.A.* em 31 de dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião com reservas

Conforme descrito na Nota 15 do anexo das demonstrações financeiras, durante o exercício de 2017, foram efetuadas projeções para os custos estimados para a renovação das infraestruturas durante o período de concessão pelos departamentos técnicos da Entidade. As novas projeções indiciam uma sobrevalorização da rubrica de provisões no valor de 326 milhões de euros. Não obstante, a Administração entendeu manter o nível acumulado das provisões existentes no exercício anterior, que a 31 de dezembro de 2017, ascende a 521 milhões de euros, por razões cautelares, dado considerar que a eficácia do novo modelo deverá ser testada em anos futuros. Nestas circunstâncias, não nos encontramos em posição de concluir, com o necessário rigor, sobre a razoabilidade dos valores apresentados em provisões relativos à renovação de ativos.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras" abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
o'Porto Bessa Leite Complex, Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º, 4150-074 Porto, Portugal
Tel +351 225 433 000 Fax +351 225 433 499, www.pwc.pt
Matriculada na CRC sob o NUPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.
Sede: Palácio Sottomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal

Incerteza material relacionada com a continuidade

À data de 31 de dezembro de 2017, a Metro do Porto, S.A. apresenta capital próprio e fundo de maneio negativos (ativo corrente menos passivo corrente) de 2.668 milhões de euros e de 632 milhões de euros, respetivamente, (2016: 2.563 milhões de euros e 1.045 milhões de euros), tendo o Conselho de Administração efetuado os procedimentos descritos no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, sobre os quais relata no relatório de gestão. No entanto, tal como divulgado na Nota 3.4 do Anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, o qual está dependente do contínuo suporte financeiro do Estado Português para o reequilíbrio económico-financeiro da concessão, da capacidade de obtenção de recursos financeiros externos e do sucesso futuro das suas operações.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Ênfase

Conforme divulgado na Nota 6 do Anexo, foram efetuados testes de imparidade aos direitos de concessão registados nos ativos intangíveis, cujo saldo ascende a 1.830 milhões de euros, tendo-se concluído pela inexistência de imparidade nos referidos ativos. No entanto, salientamos que os referidos testes assentam em diversos pressupostos, sendo um dos mais relevantes, a atribuição de apoio financeiro por parte do concedente (Estado português) para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura, que ainda não foram objeto de contrato programa.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo, e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção "Bases para a Opinião com Reservas" e na secção "Incerteza material relacionada com a continuidade", consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

Matérias relevantes de auditoria	*Síntese da abordagem de auditoria*
Ativos Intangíveis	
Divulgações sobre estas matérias nas Notas 3.2.2, 3.2.3, 3.3.2. e 6 no Anexo às demonstrações financeiras. Conforme referido na Nota 6 às demonstrações financeiras, a Entidade realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos seus ativos intangíveis, cujo	O trabalho de auditoria efetuado para avaliar a razoabilidade dos ativos intangíveis, inclui, entre outros, os seguintes procedimentos: a) Obtenção e análise dos modelos de avaliação usados para determinação do valor recuperável de cada unidade geradora de caixa. Para

Matérias relevantes de auditoria	*Síntese da abordagem de auditoria*
valor no Balanço totaliza 1.879 milhões de euros. 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 possa não ser integralmente recuperável. O modelo de avaliação utilizado é o Discount Cash Flow. Para construção deste modelo, a gestão incorpora julgamentos baseados em pressupostos sobre projeções de cash flow futuros, taxa de desconto a aplicar, entre outros. Este tema constituiu uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria na medida em que alterações nos juízos de valor e nas estimativas podem resultar em ajustamentos relevantes nas demonstrações financeiras, pelo que existe um grau elevado de subjetividade que podem resultar em efeitos materiais.	validação do modelo de Discount Cash Flow, foram efetuados os seguintes procedimentos: (i) Teste à adequacidade dos cálculos efetuados no modelo; (ii) Validação da razoabilidade dos pressupostos utilizados no modelo; (iii) Envolvimento de especialistas internos da PwC na validação da razoabilidade de alguns pressupostos, nomeadamente, na revisão da taxa de desconto e na taxa de crescimento; (iv) Análise da razoabilidade das projeções de *cash flow* comparando com a performance histórica; (v) Análise de sensibilidades; b) Avaliação do cumprimento das divulgações previstas na NCRF 12.
Justo valor de derivados	
Divulgações necessárias nas Notas 3.2.5, 3.3.3, 3.5 e 17 do Anexo às demonstrações financeiras. O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é determinado por entidade externa independente e de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos Financeiros, ascendendo o seu valor no Balanço a 439 milhões de euros apresentado em passivo não corrente. O justo valor dos derivados é considerado uma matéria relevante de auditoria, na medida em que existe complexidade na sua valorização. A estimativa significativa considerada na valorização destes instrumentos está associada às curvas de taxa de juro utilizadas.	No âmbito da análise do justo valor dos instrumentos financeiros derivados, efetuamos, entre outros, os seguintes procedimentos: a) Avaliação da competência, independência e idoneidade da entidade que prepara as avaliações; b) Envolvimento de especialistas internos da PwC na: (i) obtenção e análise dos relatórios de avaliação; (ii) discussão com o avaliador sobre a metodologia seguida; (iii) realização de testes aos modelos de valorização; (iv) Análise de sensibilidades. c) Avaliação do cumprimento das divulgações previstas na NRCF 27.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

a) preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;

b) elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;

c) criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;

d) adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e

e) avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança, mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;

c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

d) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;

f) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;

g) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;

h) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, as respetivas salvaguardas.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

Relato sobre outros requisitos legais e regulamentares

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, alínea e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Sobre os elementos adicionais previstos no artigo 10º do Regulamento (UE) n.º 537/2014

Dando cumprimento ao artigo 10.º do Regulamento (UE) n.º 537/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, e para além das matérias relevantes de auditoria acima indicadas, relatamos ainda o seguinte:

a) Fomos nomeados Revisores Oficiais de Contas da Entidade pela primeira vez conforme deliberação unânime escrita datada de 23 de abril de 2018 para um mandato compreendido entre 2017 e 2018.

b) O órgão de gestão confirmou-nos que não tem conhecimento da ocorrência de qualquer fraude ou suspeita de fraude com efeito material nas demonstrações financeiras. No planeamento e execução da nossa auditoria de acordo com as ISAs mantivemos o ceticismo profissional e concebemos procedimentos de auditoria para responder à possibilidade de distorção material das demonstrações financeiras devido a fraude. Em resultado do nosso trabalho não identificámos qualquer distorção material nas demonstrações financeiras devido a fraude.

c) Confirmamos que a opinião de auditoria que emitimos é consistente com o relatório adicional que preparámos e entregámos ao Conselho Fiscal da Metro do Porto em 23 de maio de 2018.

d) Declaramos que não prestámos quaisquer serviços proibidos nos termos do artigo 77.º, n.º 8, do Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas e que mantivemos a nossa independência face à Entidade durante a realização da auditoria.

24 de maio de 2018

PricewaterhouseCoopers & Associados
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
representada por:

Hermínio António Paulos Afonso, R.O.C.

Senhores Acionistas,

Nos termos do disposto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (MP) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, compete-nos elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o Relatório e Parecer anual sobre o Relatório de Gestão, o Relatório de Governo Societário, 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 (CA), reportados a 31 de dezembro de 2017.

I - Introdução

A MP é uma empresa de transporte público de passageiros em sistema de metro ligeiro (SML), sendo concessionária desse sistema na Área Metropolitana do Porto (AMP) por um período de 50 anos.

Fazendo parte do Setor Empresarial do Estado (SEE), a MP é uma sociedade anónima que integra a carteira de participações financeiras do Estado, sendo regulada pelo Regime Jurídico do Setor Público Empresarial (RJSPE). Por outro lado, a MP faz parte das entidades que integram o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, encontrando-se, consequentemente, vinculada ao cumprimento das normas legais respeitantes à execução dos instrumentos de política orçamental pública.

II - Órgão de Fiscalização da empresa

Na Assembleia Geral ocorrida a 18-07-2016 foi deliberada e aprovada uma alteração ao artigo 24.º dos estatutos da MP, tendo a sociedade adotado o modelo de fiscalização previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 413.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC), segundo o qual os órgãos de fiscalização serão necessariamente compostos por um CF e por um Revisor Oficial de Contas (ROC) que não seja membro daquele órgão.

Após esta deliberação foi eleito, através de Deliberação Social Unânime por Escrito (DUE) datada de 24-07-2017[1], o CF para completar o mandato relativo ao triénio 2016/2018.

Por DUE de 23-04-2018 foi eleito o ROC para proceder à revisão oficial das contas da MP relativas aos exercícios de 2017 e 2018. A contratualização da prestação do serviço foi formalizado por contrato assinado entre o ROC e o CA em 15-05-2018.

III - Documentos de suporte

Apreciámos o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras individuais e o Relatório do Governo Societário. Procedemos, ainda, à apreciação da Certificação Legal das Contas (CLC) emitida pelo ROC em 24 de maio de 2018, que merece a nossa concordância. Segundo este

[1] Comunicada aos membros eleitos por carta de 18 de outubro de 2017.

documento, que expressa uma reserva e uma ênfase, as Demonstrações Financeiras individuais refletem, no essencial, a posição dos registos contabilísticos e apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da MP em 31 de dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilístico.
Tivemos, ainda, em consideração o Relatório adicional ao órgão de fiscalização emitido pelo ROC em cumprimento do disposto nos números 1, 2 e 6 do artigo 24.º da Lei n.º 148/2015, de 9 de setembro e do n.º 1 do art.º 63º doa Lei n.º 140/2015, de 7 de setembro.

IV - Análise da atividade e do desempenho económico e financeiro

Ao nível da procura, continuou-se a verificar em 2017 um aumento do número de validações, com um crescimento de 4,4% face ao ano anterior, atingindo os 60,6 milhões de validações de passageiros. Também ao nível do indicador passageiros.Km se regista um crescimento de 5,5% face a 2016. O aumento da procura permitiu um crescimento da receita de tarifário de 8,4%, o qual, associado ao reduzido aumento registado ao nível dos custos operacionais diretos (0,1%), conduziu a uma melhoria da taxa de cobertura direta (relação entre os dois indicadores) em 9,1 p.p., passando de 110,6% em 2016 para 119,7% em 2017.

Dada a anulação administrativa do contrato de subconcessão celebrado em outubro de 2015 com a Transdev Mobilidade, S.A., a operação e manutenção do sistema de metro ligeiro foi assegurada através do 5º aditamento do contrato de subconcessão celebrado com a Prometro, que vigorou até ao final do 1º trimestre de 2018. O lançamento de um concurso internacional de subconcessão, para a operação e manutenção do sistema de metro ligeiro entre 2018 e 2025, foi efetuado em 28 de junho de 2017, com adjudicação em 24 de novembro do mesmo ano. O contrato assinado com o Grupo Económico Barraqueiro, teve um valor global de 204,3 M€, inferior em 7,5 % ao preço de referência do Concurso. Com a entrada em vigor deste contrato estima-se (a preços de 2016) uma poupança anual de 3,2 M€.

Apesar do resultado operacional (EBIT) apurado continuar a ser negativo, no montante de 39,95 M€, assistiu-se a uma evolução favorável face ao ano anterior de cerca de 4,5 M€. De salientar que, de acordo com o contrato de serviço público celebrado com o Estado, a MP deixou de beneficiar de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público desde 2015.

Foi mantida a política de contração do nível do investimento, o qual se restringiu à conclusão dos projetos em curso e ascendeu a 1,0 M€ (5,6 M€ sem considerar a anulação/utilização das provisões constituídas em anos anteriores).

Ao nível do resultado líquido do período, a evolução foi favorável (+40 M€), ascendendo este a cerca de -96,7 M€. Para esta evolução contribuiu a redução do resultado financeiro em 35,5 M€, essencialmente decorrente de aumentos de justo valor[2].

Em termos patrimoniais, o total do ativo registou uma redução face ao ano anterior de 93,8 M€ (-4,5%), resultante, essencialmente, da diminuição do saldo da rubrica "Ativos intangíveis", no montante de 58,4 M€ e da rubrica de clientes em 38,8 M€. O capital próprio continua a apresentar um valor negativo, mantendo a tendência de deterioração, com uma diminuição de

[2] De acordo com a nota 17 do Anexo ao R&C, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados foi apurado por entidade independente, de acordo com a Norma IAS 39.

105,5 M€, em virtude essencialmente dos resultados negativos apurados. Ao nível do passivo, registou-se um aumento de 11,8 M€, decorrente essencialmente do aumento dos financiamentos obtidos (+236,2 M€), que está associado ao acordo celebrado entre as empresas de transporte (incluindo a MP), o Estado e o Banco Santander, em 2 de maio de 2017, que permitiu resolver o diferendo sobre o pagamento em atraso dos fluxos vencidos até aquela data dos swaps contratados junto do citado Banco, tendo ficado acordado um pagamento daquela dívida em duas parcelas, uma a realizar em maio de 2017 (136,5 M€) e o restante em janeiro de 2018. O citado Acordo além de prever o pagamento da mencionada dívida implicou o pagamento dos fluxos vincendos dos swaps deste Banco, com periodicidade trimestral. O aumento de empréstimos em dívida entre o final de 2016 e o final de 2017 foi compensado pela diminuição de outras rubricas do passivo, nomeadamente a rubrica de instrumentos financeiros derivados (-64,6 M€) e dívidas a pagar (-123,5 M€), ambos consequência do pagamento dos fluxos vencidos e vincendos dos swaps contratados junto do Banco Santander. Existiu igualmente uma diminuição das provisões (-32,3 M€).

O reconhecimento da necessidade de provisões para fazer face à substituição de equipamentos e infraestruturas, foi alterado em 2016. Com efeito, a MP procedeu à elaboração de projeções dos custos de manutenção/substituição a incorrer até ao final da concessão para todos os ativos afetos à sua função como concessionária, tendo apurado um valor de provisão acumulada de cerca de 220 M€. Porém, a empresa decidiu manter em 2016 o valor registado nas contas de 2015 (521 M€).
O reconhecimento de provisões foi mantido em 2017 com o apuramento de um valor de provisões brutas de 521 M€, inalterado face a 2016, não reconhecendo o diferencial de cerca de 326 M€ de euros face ao novo modelo, considerando que este deve ser testado em anos futuros. Esta situação originou a inclusão de uma reserva pelo ROC na certificação legal das contas deste ano, por considerar que nestas circunstâncias não se encontra em posição de concluir, com o necessário rigor, sobre a razoabilidade dos valores das provisões relativas à renovação de ativos.

Relativamente ao processo Bonus Malus[3] foi constituída uma provisão correspondente a apenas 50% do montante em contencioso com a AT (7,1 M€)[4].

Os ativos intangíveis respeitantes ao direito de exploração comercial do serviço de transporte público de passageiros até ao final de 2048 (1.830 M€) foram objeto de teste de imparidade pela MP, concluindo-se pela ausência da mesma. A CLC integra, porém, uma ênfase a este respeito, na medida em que um dos pressupostos em que assentou o teste de imparidade corresponde à atribuição pelo concedente de apoio financeiro para assegurar a cobertura financeira dos encargos decorrentes do financiamento e manutenção pesada da infraestrutura, não tendo sido ainda celebrado o correspondente contrato programa.

À semelhança dos anos anteriores e não obstante o valor negativo dos capitais próprios e de fundo de maneio, a Administração continuou a adotar o princípio da continuidade na elaboração das demonstrações financeiras, o que pressupõe que, no futuro, o apoio financeiro dos acionistas, designadamente do Estado, será mantido[5]. Conforme consta do balanço

[3] Faturação à Prometro, que implicou a liquidação de IVA, cujo reembolso foi solicitado pela MP à Autoridade Tributária, encontrando-se o processo em contencioso.
[4] Poderá justificar-se o reforço desta provisão caso a probabilidade de recuperação do IVA se revele reduzida. Face ao valor envolvido, esta situação não traduzirá, porém, uma alteração materialmente relevante nas contas da empresa.
[5] A este respeito o ROC referiu na CLC a necessidade do apoio continuado dos acionistas para se conseguir o reequilíbrio económico e financeiro da concessão.

reportado a 31 de dezembro de 2017, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando, assim, a empresa abrangida pelo disposto no artigo 35º do CSC. Por conseguinte, deverão os acionistas deliberar sobre esta matéria, conforme decorre da legislação referida[6].

Por decisão da Entidade Estatística da União Europeia, a MP integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, fazendo o seu orçamento parte do Orçamento do Estado para 2017. A empresa já encerrou as contas de gerência, evidenciando-se no quadro infra a execução orçamental e os desvios face à dotação inicial.

EXECUÇÃO DO OE/2017 DA METRO DO PORTO

Unidade: euro

DESPESAS	Dotação inicial	Execução em 2017	Variação execução/ Dotação inicial
ATIVIDADES			
Despesas com Pessoal	4.555.276	4.875.553	320.277
Aquisição de bens e serviços	59.619.667	58.506.446	-1.113.222
Juros e outros encargos	0	13.675.893	13.675.893
Outras despesas correntes	6.052.916	0	-6.052.916
operações extra-orçamentais	0	2.746.485	2.746.485
Sub-total	**70.227.859**	**79.804.376**	**9.576.517**
PROJETOS			
Aquisição de bens e serviços	-	-	-
Juros e outros encargos	60.733.620	225.560.442	164.826.822
Outras despesas correntes	3.116.951	185.810	-2.931.142
Aquisição de bens de capital	28.501.686	16.026.584	-12.475.102
Transferências de capital	0	0	0
Ativos financeiros	3.000	2.333	-667
Passivos financeiros	503.737.852	314.394.092	-189.343.760
Sub-total	**596.093.109**	**556.169.260**	**-39.923.849**
TOTAL DA DESPESA	**666.320.968**	**635.973.636**	**-30.347.332**

Unidade: euro

RECEITAS	Dotação inicial	Execução em 2017	Variação execução/ Dotação inicial
ATIVIDADES			
Taxas multas e outras penalidades	49.641	4.683.354	4.633.713
Transferências correntes	2.819.526	2.827.596	8.070
Vendas de bens e serviços correntes	44.824.902	48.661.947	3.837.045
Outras receitas correntes	9.480.622	5.811.231	-3.669.391
Passivos financeiros	19.677.168	3.041.835	-16.635.333
Reposições não abatidas nos pagamentos	-	5.860.660	5.860.660
Saldo da gerência anterior	-	10.502.926	10.502.926
Operações extra -orçamentais	-	3.469.565	3.469.565
Sub-total	**76.851.859**	**84.859.114**	**8.007.255**
PROJETOS			
Rendimentos de propriedade	1.990.442	1.864.562	-125.881
Outras receitas correntes	3.328.068	2.039.969	-1.288.099
Transferência de capital	1.593.022	1.137.500	-455.522
Passivos financeiros	589.181.577	554.458.165	-34.723.412
Saldo da gerência anterior	-	4.389.981	4.389.981
Sub-total	**596.093.109**	**563.890.177**	**-32.202.933**
TOTAL DA RECEITA	**672.944.968**	**648.749.290**	**-24.195.678**

[6] De salientar, no entanto, que o orçamento da MP integrado no OE 2018 inclui dotações destinadas à coberturas das necessidades financeiras da empresa.

Salienta-se:

- A execução orçamental, quer da receita, quer da despesa, revelou-se inferior ao orçamento aprovado em sede de OE;
- A despesa com passivos financeiros foi inferior ao orçamentado em 189,3 M€, por força da prorrogação do pagamento das amortizações dos empréstimos do Estado vencidas em 30 de novembro de 2017 para 31 de maio de 2018;
- O reforço das rubricas de juros e outros encargos por força da necessidade de pagamento dos encargos com swaps contratados junto do Banco Santander, o qual foi possível por contrapartida da redução registada em "passivos financeiros".

V - Cumprimento de obrigações legais

A MP tem procurado dar cumprimento às obrigações legais e regulamentares a que se encontra vinculada, enquanto empresa pública, tal como é especificado no relatório de gestão. No entanto, constata-se o incumprimento dos seguintes objetivos, segundo informação da empresa:

- Não foi respeitado o limite de 3% para o acréscimo de endividamento fixado no Orçamento do Estado para 2017[7] e no Ofício Circular acima referido. Com efeito, a dívida remunerada líquida registou em 2017 um acréscimo de 7% face ao ano anterior, devido essencialmente aos pagamentos associados aos swaps contratados junto do Banco Santander, conforme evidenciado no quadro seguinte:

(valores em milhares de euros)

Passivo remunerado (€)	2017	2016	Var. Absol.	Var. %
Dívida bruta	3 614 451	3 378 234	236 217	7,0%
Bonificação de juros	2 081	2 326	-245	-10,5%
Dívida líquida/remunerada	3 612 370	3 375 908	236 462	7,0%

Com os ajustamentos previstos no Decreto-Lei de Execução Orçamental para 2017, o acréscimo de endividamento foi de 6,7%.

- O prazo médio de pagamento a fornecedores (PMP), calculado nos termos da RCM nº 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, e DL n.º 65-A/2011, de 17 de maio, registou em 2017 uma descida para 48 dias (-26 dias; -35,1%), o que permite considerar superado o objetivo definido na referida RCM[8];

[7] Segundo o artigo 45.º da Lei n.º 42/2016 (OE 2017), o crescimento do endividamento das empresas públicas, considerando o financiamento remunerado corrigido pelo capital social realizado, fica limitado a 3 %, podendo este limite ser excedido por empresas públicas que tenham por objeto a prestação de serviço público de transporte coletivo de passageiros, nos termos do decreto-lei de execução orçamental. O Decreto-lei de Execução Orçamental, especifica no artigo 125.º que, para efeitos do disposto no artigo 45.º da Lei do Orçamento do Estado, durante o ano de 2017, não são considerados para o cálculo do crescimento do endividamento das empresas públicas que tenham por objeto a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros, os aumentos de endividamento resultantes de (a) aumento das necessidades de manutenção de infraestruturas, sistemas técnicos e material circulante não compensadas por via do capítulo 50 — Projetos, desde que previstos no plano de atividades e orçamento da empresa e de (b) aumento de investimentos não compensados por via do capítulo 50 — Projetos, desde que previstos no plano de atividades e orçamento da empresa.

8 Na medida em que o PMP do ano anterior 2016 excedeu os 45 dias, em sede de Assembleia Geral de acionistas realizada em 24 de julho de 2017 o acionista Estado recomendou, porém, ao Conselho de

- Não foi produzido Relatório anual sobre prevenção de corrupção;
- Relativamente aos objetivos estabelecidos no artigo 124º do Decreto-Lei nº 25/2017 (Decreto-Lei de Execução Orçamental de 2017), de 3 de março, verifica-se que estes não foram integralmente cumpridos, com as seguintes menções:
  - O peso dos gastos operacionais no volume de negócios aumentou 5% em 2017, ou seja ultrapassou o limite de 2% de crescimento passível de ser validado pela tutela setorial, conforme disposto no n.º 8 do citado artigo. A empresa fundamenta este resultado com a necessidade de realização de despesa de manutenção das infraestruturas, sistemas técnicos e, sobretudo pela revisão de 960.000 km do material circulante, que foram adiados nos anos anteriores, embora este procedimento criasse constrangimentos à qualidade de serviço e eventualmente na segurança;
  - Os Gastos com Pessoal, corrigidos dos efeitos previstos no citado artigo do Decreto-Lei de Execução Orçamental, foram superiores a 2016 em 6%. No entanto, face ao disposto na alínea c) do n.º 5 do citado artigo, esta obrigação pode ser excecionada pela tutela setorial.

VI - Relatório do governo societário

De acordo com artigo 54.º, n.º 1, do RJSPE, a Empresa apresenta o relatório de boas práticas de governo societário de forma autonomizada e de acordo com o modelo disponibilizado no site da Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial (UTAM). Nestes termos, o relatório apresentado divulga: i) a missão, objetivos e políticas da empresa; ii) referências à estrutura de capital da empresa; iii) informação sobre participações sociais; v) informação detalhada sobre os órgãos sociais e o modelo de governo adotado, assim como da estrutura funcional, órgão de fiscalização e dos auditores externos; v) apresentação da organização interna da empresa e dos aspetos essenciais do controlo interno e da gestão de riscos, assim como da legislação a que está sujeita, e ainda do código de ética aprovado e em vigor; vi) informação sobre remunerações; vii) informação sobre transações com partes relacionadas e outras; viii) análise da sustentabilidade da empresa; ix) informação sobre a avaliação do governo societário:

- Nos termos do n.º 1 alínea b) do artigo 14.º dos Estatutos da MP compete à Assembleia Geral eleger os órgãos sociais e seus titulares;
- Em Assembleia Geral realizada no dia 25 de janeiro de 2016 foram eleitos os membros do CA e da Mesa da Assembleia Geral para o triénio de 2016-2018 e fixado o respetivo estatuto remuneratório;
- Em Assembleia Geral realizada em 18 de julho de 2016 foi deliberada e aprovada a alteração ao artigo 24.º dos Estatutos da MP, tendo a sociedade adotado o modelo previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 413.º do CSC, ou seja, o Órgão de Fiscalização será necessariamente composto por um CF e por um ROC, que não seja membro daquele órgão. Nesta sequência e por via de DUE, datada de 24 de julho de 2017, foram eleitos os membros do CF para completar o mandato relativo ao triénio de 2016-2018 e fixado o estatuto remuneratório;
- Face à nova redação do artigo 24.º dos Estatutos da MP e no que respeita ao ROC, resulta do disposto na alínea f) n.º 3 do artigo 3 da Lei n.º 148/2015, de 9 de setembro, que o órgão de fiscalização das entidades de interesse público deve selecionar os

Administração: "reduzir o prazo médio de pagamentos, até ao limite de 45 dias, nos termos do programa pagar a tempo e horas; ...".. A recomendação não foi, pois, cumprida.

revisores oficiais de contas ou sociedades de revisores oficiais de contas a propor à assembleia geral para eleição e recomendar justificadamente a preferência por um deles, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (EU) n.º 537/2014, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014;

- Assim, o atual CF da MP realizou um procedimento de seleção de ROC para revisão oficial das contas da MP relativas aos exercícios económicos de 2017 e 2018, mediante a apresentação de carta convite, em 4 de dezembro de 2017, a três Sociedades de Revisores Oficiais de Contas, o que permitiu a seleção, concluída no seu relatório de 5 de fevereiro de 2018, e que resultou na recomendação aos acionistas da PwC – PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., para eleição como ROC efetivo da empresa, para acompanhar o mandato em curso do CA, de 2016-2018, em 27 de fevereiro de 2018. Os acionistas decidiram nomear a referida Sociedade de revisores oficiais de contas, através de DUE, de 23 de abril de 2018;
- Relativamente a recomendações recebidas no âmbito do governo societário, na Assembleia Geral da MP, realizada a 24 de julho de 2017, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, recomendou: "... Apresentar, no prazo de 90 dias, o relatório anual de prevenção da corrupção, previsto na recomendação n.º 1/2009 do Conselho de Prevenção da Corrupção; ...";
- Pese embora tenha sido aprovado pelo CA, a 13 de janeiro de 2010, o Plano de Prevenção de Riscos de Gestão da MP, 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 (http://www.metrodoporto.pt/pages/328), não foi produzido o relatório anual referente ao exercício de 2017;
- Em relação a medidas concretas no que respeita ao Princípio da Igualdade do Género, conforme estabelecido no n.º 1 da RCM n.º 19/2012, de 23 de fevereiro, realça-se que o respetivo Plano de Igualdade foi aprovado, mas ainda não ocorreu a sua implementação.

O CF entende que o relatório de boas práticas de governo societário cumpre, em termos gerais, os requisitos legais estabelecidos, incluindo a estrutura e divulgações requeridas.

VII – Parecer

Face ao acima exposto;

Pese embora o não cumprimento de algumas das disposições legais a que a empresa se encontra vinculada, o qual foi, todavia, e no geral, fundamentado;

Não obstante a reserva e a ênfase incluída na CLC:

somos de Parecer que:

1º 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 2017;

2º pode ser aprovado o Relatório de Governo Societário;

3º pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão;

Porto, 28 de maio de 2018

O Conselho Fiscal

A Presidente

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Os Vogais

Eng. António Maria Silva Caetano

Dr. Pedro Manuel Mota Carecho Grilo

17

METRO DO PORTO, S.A.

Av. Fernão de Magalhães, 1862
7º Andar
4350-158 Porto

Telefone 225 081 000
Fax 225 081 001
Contribuinte 503 278 602
Registo nº 51498/41018 (2ª CRCP)
Capital Social 7.500.000 euros

www.metrodoporto.pt
metro@metro-porto.pt

Edição, Propriedade e Design METRO DO PORTO, S.A.
Impressão Multitema
Exemplares 30
Ano de Edição 2018
Depósito Legal 441304/18
ISSN 1645-1694