



METRO DO PORTO, S.A.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

RELATIVO AO PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO PARA 2018



ÍNDICE:

I – Introdução	2
II – Órgão de Fiscalização da empresa	3
III – Responsabilidades.....	3
IV – Análise	3
1.1 O plano de atividades e investimento	4
1.2 Demonstrações financeiras previsionais	5
1.3. Orientações do acionista	5
1.4. Orçamento integrado no OE e correspondência com o PAO 2018.....	6
1.4.1 Orçamento da Receita	7
1.4.2. Orçamento da Despesa	8
V- Considerações Finais	9
VI – Opinião/Parecer	9

Handwritten signature



I – Introdução

A Metro do Porto, S.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.

A MP tem a seguinte estrutura acionista:

Acionistas	% Capital detido
Estado Português	40,0000%
Área Metropolitana do Porto	39,9993%
Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	16,6667%
CP – Caminhos de Ferro Portugueses	3,3333%
Município de Gondomar	0,0001%
Município da Maia	0,0001%
Município de Matosinhos	0,0001%
Município do Porto	0,0001%
Município da Póvoa de Varzim	0,0001%
Município de Vila do Conde	0,0001%
Município de Vila Nova de Gaia	0,0001%

Fazendo parte do Setor Empresarial do Estado (SEE), a MP é uma sociedade anónima que se encontra sujeita às orientações do acionista Estado dirigidas às empresas que integram a sua carteira de participações financeiras. Por outro lado, a MP faz parte das entidades que integram o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, encontrando-se, conseqüentemente, vinculada ao cumprimento das orientações do Estado no âmbito e para efeitos da elaboração e execução dos instrumentos de política orçamental pública.

Assim, na qualidade de Conselho Fiscal (CF) da MP, procedemos à apreciação do Plano de Atividades e Orçamento da empresa para 2018, nos termos do disposto na alínea d) do nº 1 do artigo 25º dos seus Estatutos, tendo, ainda, em conta:

- o previsto na Circular Série A 1387, de 3 de agosto de 2017, da Direção Geral do Orçamento (DGO), relativa às instruções para a preparação do Orçamento de Estado (OE) para 2018,
- as orientações emitidas pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), no Ofício nº 3708, de 7 de agosto de 2017, relativamente aos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) para 2018.



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, segundo o qual os órgãos de fiscalização serão necessariamente compostos por um Conselho Fiscal e por um Revisor Oficial de Contas que não seja membro daquele órgão.

Após esta deliberação foi eleita, através de Deliberação Social Unânime por Escrito (DUE) datada de 24-07-2017¹, o Conselho Fiscal para completar o mandato relativo ao triênio 2016/2018.

Por DUE de 23-04-2018 foi eleito o Revisor Oficial de Contas (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 - Responsabilidades

O Conselho de Administração da MP elaborou e apresentou o PAO para 2018, a qual inclui a identificação e divulgação dos pressupostos mais significativos que lhe serviram de base.

Face à relevância do PAO enquanto instrumento previsional da gestão de uma empresa como a MP que, para além de revestir a dupla natureza de empresa pública e de entidade pública reclassificada, assume um papel fundamental na resposta às necessidades de serviço público de transporte de passageiros, entendeu o CF por conveniente preceder a emissão do seu parecer sobre o mencionado documento da emissão pelo ROC, que integra o órgão de fiscalização da empresa nos termos do novo modelo de fiscalização aprovado pelos acionistas, de um relatório profissional e independente elaborado com os resultados do trabalho de verificação (i) da consistência e adequação dos pressupostos e estimativas contidos nos instrumentos de gestão previsional acima referidos e (ii) da isenção de distorções materialmente relevantes da informação previsional contida nos referidos instrumentos de gestão.

Na medida em que, conforme acima referido, o ROC foi eleito por DUE de 23-04-2018, datando a sua contratualização pela MP de 15-05-2018, apenas em 24-05-2018 foi possível ao ROC emitir as suas conclusões.

O Relatório e Parecer que emitimos teve em conta as considerações e conclusões apresentadas pelo ROC no mencionado documento.

IV – Análise

O CF procedeu à análise do PAO para 2018 apresentado pela Metro do Porto correspondente à versão 3, com a referência MP-1536789/17, datada de 28 de novembro de 2017 e assinada em 13 de dezembro do mesmo ano, a qual, de acordo com o CA, foi elaborado tendo em

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



consideração as instruções transmitidas pelo acionista Estado para a elaboração dos IPG 2018, através do Ofício nº 3708, de 7 de agosto de 2017, da DGTF.

1.1 O plano de atividades e investimento

Para o horizonte 2018-2022 estão previstos investimentos de substituição e manutenção em várias infraestruturas em operação, assim como investimentos na expansão da rede do Sistema de Metro Ligeiro no valor de 293 M€, ascendendo ao valor global de 345 M€.

Segundo o documento, os novos investimentos encontram-se previstos no Plano Nacional de Reformas².

Os dois novos investimentos com expressão material (superior a 10 M€) foram objeto de análise custo-benefício, que conclui pela viabilidade económica de ambos, sendo, porém, o retorno financeiro na ótica dos projetos negativo em ambos os casos. A criação da linha G, com uma extensão de 2,8 km, correspondente ao troço Boavista/Casa da Música – Praça da Liberdade/São Bento apresenta menor risco do ponto vista económico, sendo que a análise de sensibilidade indica um risco de resultados económicos negativos, com uma variação da procura de 38% ou uma variação do custo de investimento de 68%. O prolongamento da Linha amarela, numa extensão de 3,1 km, no troço Santo Ovídeo – Vila Este, apresenta maior risco do ponto vista económico, sendo que a análise de sensibilidade indica um risco de resultados económicos negativos, com uma variação da procura de 20% ou uma variação do custo de investimento de 29%. Nestas circunstâncias é aconselhável um controlo apertado na execução do investimento ao nível dos custos, especialmente no último projeto referido.

O investimento projetado para 2018 ascende a 21,6 M€, dos quais 5,7 M€ se destinam a Projetos de Expansão da Rede (estudos), prevendo-se que o seu financiamento seja efetuado

²Confirmado em <https://www.portugal.gov.pt/upload/ficheiros/i007132.pdf>
In Plano Nacional de Reformas 2016-2022 (atualização de abril 2018):

(...)

3. PRINCIPAIS RESPOSTAS AOS DESAFIOS ECONÓMICOS E SOCIAIS

(...)

3.3. VALORIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

(...)

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

A alteração dos padrões de mobilidade dos portugueses constitui uma preocupação central na política de transportes urbanos encetada pelo Governo. Tendo em consideração a elevada dependência do transporte individual, reforçada pelos baixos níveis de intermodalidade dos transportes urbanos, e pelo reduzido desenvolvimento de outros meios de transporte, o Governo tem promovido políticas que potenciam a transformação dos comportamentos e práticas de mobilidade dos portugueses, apostando em soluções assentes na transferência modal e na eficiência energética enquanto indutores dessa mudança.

Após a conclusão dos processos de transferência da gestão dos transportes urbanos coletivos rodoviários para o nível metropolitano na Área Metropolitana do Porto (STCP) e para o município de Lisboa (CARRIS), importa agora proceder à revisão dos contratos de serviço público das empresas de transporte urbano do setor empresarial do Estado, dando maior transparência e sustentabilidade à sua atividade operacional. Em 2018, continuará o investimento na capacitação das autoridades de transporte a nível municipal e intermunicipal, agora reforçado pela constituição do Fundo para o Serviço Público de Transportes (Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro), que constitui um elemento crítico para o sucesso do novo modelo de organização do setor do transporte público de passageiros em Portugal.

Neste contexto, são de destacar os projetos de expansão do Metropolitano de Lisboa (ML) e Metro do Porto (MP), obras fundamentais para a competitividade das metrópoles nacionais, para a afirmação do transporte público e a consequente descarbonização das cidades. Prevê-se o lançamento dos concursos destas obras no segundo semestre de 2018, devendo as empreitadas iniciar-se no primeiro semestre de 2019.

(...)

No caso do Metro do Porto a expansão da rede contempla e a expansão da Linha Amarela de Santo Ovídeo a Vila Este, a qual permitirá servir zonas densamente povoadas do concelho de Vila Nova de Gaia, assegurando ainda o acesso ao Hospital Santos Silva em Gaia, e a criação da nova linha, Linha Rosa, que ligará a Casa da Música a S. Bento, e que permitirá criar uma maior articulação da rede e servir zonas chave da cidade do Porto, de elevada procura. Os investimentos na expansão do MP incluem a aquisição de material circulante, sendo esperados elevados níveis de retorno do investimento em termos económico-financeiros."



por dotações do PIDDAC (1,3 M€), por Fundos Comunitários (4,2 M€) e por financiamento do Estado (16,1 M€).

1.2 Demonstrações financeiras previsionais

O quadro seguinte sintetiza as demonstrações financeiras previsionais, elaboradas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC):

Demonstrações financeiras previsionais para 2018 (m€)

Balanço

Ativo	1 962 033
Capital próprio	- 2 935 364
Passivo	4 897 397

Demonstração dos resultados

Rendimentos	84 070
Gastos	139 041
Resultado operacional	-54 971
Rendimentos e gastos financeiros	-125 078
Imposto sobre o rendimento	-20
Resultado líquido do período	-180 069

Na elaboração das demonstrações financeiras previsionais não foi considerado qualquer gasto/rendimento decorrente da variação do justo valor dos *swaps* em carteira.

Adicionalmente, não foi estimado qualquer reforço da provisão existente para renovação dos ativos afetos à concessão, dado que a revisão técnica da estimativa de gastos com manutenção desses ativos concluiu que o montante da provisão reconhecida excede substancialmente o valor que virá a ser necessário até ao final do horizonte do orçamento.

1.3. Orientações do acionista

Conclui-se que nos IPG elaborados, a empresa acautela o cumprimento dos seguintes princípios financeiros fixados no Ofício nº 3708 da DGTF :

- PRC, com redução face a 2016 dos gastos com:
 - Deslocações, ajudas de custos e alojamento
 - Contratação de estudos, pareceres e consultadoria
- Redução face a 2016 dos gastos com a frota automóvel e manutenção do número de veículos face a 2017;

Por sua vez não é assegurado o respeito pelos demais objetivos financeiros referenciados no mencionado ofício:



- O EBITDA previsto para 2018 diminui face a 2017;
- Prevê-se um aumento no peso dos gastos operacionais³ no volume de negócios face a 2016;
- Prevê-se um aumento do EBIT face a 2016;

Quanto ao endividamento remunerado:

- Prevê-se um crescimento de cerca de 5,2%, resultando a variação da dívida remunerada das seguintes necessidades financeiras (em termos líquidos):

	m€
Acréscimo de endividamento	
Défice de exploração	20 870
Encargos financeiros	46 206
Encargos com swaps	115 687
Investimento	12 049
Variação do endividamento	194 812

- Salienta-se, porém, que o Lei do OE 2018 especifica no Artigo 56.º n.º 1 que "O crescimento global do endividamento das empresas públicas fica limitado a 2 %", eliminando, assim, a necessidade de cumprimento individual deste indicador.

Relativamente aos recursos humanos (gastos, número e divulgação de informação) são cumpridas as orientações do acionista,

1.4. Orçamento integrado no OE e correspondência com o PAO 2018

De acordo com o previsto no PAO, as necessidades totais de financiamento para 2018 ascendem ao montante total de 868,6 M€, com a seguinte discriminação:

Necessidades de Financiamento da MP - 2018 (m€)

Reembolso de empréstimos do Estado	583.709
Outras amortizações de dívida	90.062
Encargos financeiros	46.206
Défice de exploração	20.870
Investimento	12.049
Variação de caixa	0
Encargos com swaps	115.687
Necessidades de financiamento	868.583

Face à sua natureza de EPR, o orçamento de 2018 da MP integra o Orçamento do Estado para 2018, ao qual se acedeu por consulta ao site da Direção-Geral do Orçamento (DGO).

³ Gastos com CMVMC + FSE + Gastos com pessoal (sem indemnizações)



A MP refere que o PAO para 2018 foi ajustado de acordo com o orçamento proposto pelo Governo e aprovado pela Assembleia da República. No entanto, o ajustamento não foi integral, na medida em que:

- o os Passivos financeiros subjacentes ao PAO excedem em 7,7 M€ a dotação do OE 2018;
- o as outras receitas correntes subjacentes ao PAO são inferiores em 2,2 M€ em relação à dotação do OE 2018.

1.4.1 Orçamento da Receita

No PAO para 2018 foram assumidos diversos pressupostos, destacando-se:

- o o acréscimo do número de validações no Sistema de Metro Ligeiro de 1% em 2018, face ao ano anterior, traduzindo uma receita da bilhética de 43,8 M€.
- o a não estimativa de qualquer receita a título de Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte;
- o a execução da sentença relativa ao bónus malus do contrato Prometro, com o recebimento de 4,5 M€ em 2018, não tendo sido considerada a recuperação do IVA referente ao malus originalmente faturado;
- o a estimativa de 2,8 M€ relativo a Indemnizações Compensatórias referentes ao tarifário social;
- o a não consideração do recebimento do saldo relativo ao Memorando de Entendimento com a Câmara Municipal do Porto;
- o o refinanciamento da dívida ao Estado por novos empréstimos do Estado.

No OE 2018 a receita é de 939,1 M€, enquanto no PAO é superior em 5,5 M€ (944,6 M€).

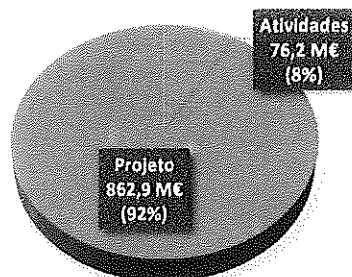
Receita no OE 2018 – PAO 2018 (m€)

Capítulo	Valor OE/2018	Peso relativo OE/2018	Valor PAO 2018*	Peso relativo PAO 2018	Variação OE/2018-PAO 2018
Taxas, multas e outras penalidades	13	0,00%	13	0,00%	0
Rendimentos de propriedade	1.828	0,19%	1.828	0,19%	0
Transferências correntes	2.820	0,30%	2.820	0,30%	0
Venda de bens e serviços correntes	50.485	5,38%	50.485	5,34%	0
Outras receitas correntes	17.566	1,87%	15.334	1,62%	2.233
Passivos financeiros	860.836	91,67%	868.583	91,95%	-7.747
Transferências de capital	5.543	0,59%	5.543	0,59%	0
Receita total	939.091	100,00%	944.605	100,00%	-5.514

* Subjacente aos valores projetados pela MP no PAO 2018.



Repartição da Receita do OE 939,1 M€



1.4.2. Orçamento da Despesa

Ao nível da despesa foi assumido, designadamente:

- um prazo médio de pagamentos de cerca de 45 dias;
- as estimativas de pagamentos de swaps em cerca de 115,7 M€, que incluem, nomeadamente, os contratos celebrados com o Banco Santander e cujos pagamentos resultam do acordo celebrado em 2017, entre as empresas de transporte envolvidas no litígio, este Banco e o Estado;
- que as necessidades de financiamento serão colmatadas com empréstimos a conceder pela DGTF, sendo devidos juros à taxa de 1,5%.

Despesa prevista para 2018 no OE 2018 – PAO 2018 (m€)

Agrupamento	Valor OE/2018	Peso relativo OE/2018	Valor PAO 2018*	Peso relativo PAO 2018	Variação OE/2018-PAO 2018
Despesas com o pessoal	4.547	0,48%	4.547	0,48%	0
Aquisição de bens e serviços correntes	63.560	6,77%	66.099	7,00%	-2.538
Juros e outros encargos	162.395	17,29%	163.735	17,33%	-1.340
Outras despesas correntes	12.573	1,34%	12.642	1,34%	-68
Aquisição de bens de capital	29.000	3,09%	30.568	3,24%	-1.568
Ativos financeiros	3	0,00%	3	0,00%	0
Passivos financeiros	667.013	71,03%	667.013	70,61%	0
Despesa total	939.091	100,00%	944.605	100,00%	-5.514

A repartição da despesa evidencia o peso dos passivos financeiros decorrentes da amortização dos financiamentos obtidos, que representam cerca de 71% do total da despesa, assumindo um peso de 88% na despesa total quando analisados conjuntamente com os juros e outros encargos.



V. Considerações Finais

Relevam-se as seguintes considerações

- **Sobre o Decreto-Lei de execução orçamental de 2018**

Em 15 de maio de 2018 foi publicado o Decreto-Lei n.º 33/2018 (Decreto-Lei de Execução Orçamental) que, relativamente às empresas do SEE, integra algumas disposições distintas das orientações emitidas pelo acionista Estado para a elaboração dos IPG 2018, destacando-se:

- O EBITDA e o EBIT deixam de ser indicadores de referência;
- O ano de referência do indicador gastos operacionais/volume de negócios passa a ser 2017;
- Relativamente ao PRC, prevê-se a possibilidade de ocorrência de um acréscimo dos gastos em situações excecionais devidamente sustentadas em análise custo-benefício, mediante autorização do membro responsável pela área das Finanças, em sede de apreciação do Plano de Atividades e Orçamento da empresa.

- **Sobre o Financiamento da empresa**

Nos termos da legislação em vigor, designadamente do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial (RJSPE), enquanto EPR a empresa só pode recorrer ao crédito de instituições financeiras multilaterais, não podendo recorrer a crédito junto da banca comercial. Assim, ao nível do orçamento 2018, é assumido como pressuposto que as necessidades de financiamento da MP serão asseguradas, no essencial, por empréstimos a obter junto da DGTf, com exceção dos fundos comunitários e transferências do Estado (PIDDAC).

- **Sobre a Declaração de conformidade**

Na declaração de conformidade emitida nos termos solicitados no ofício de orientações do acionista e na Circular da DGO, a empresa refere que o projeto de orçamento subjacente à versão 3 dos IPG 2018 não se encontra totalmente alinhada com a versão aprovada em sede de OE.

Ora, tratando-se de uma EPR, é fundamental a confirmação desta consistência.

VI – Opinião/Parecer

Empresas como a Metro do Porto, cuja atividade visa assegurar o desenvolvimento de projetos públicos e prestar um serviço de interesse económico geral, têm enfrentado pesadas dificuldades no âmbito da implementação de planos de redução de necessidades de financiamento, por força, quer do histórico enviesamento do modelo adotado para o financiamento dos projetos desenvolvidos, quer pela restrição, ao nível do equilíbrio da exploração, subjacente à prestação de um serviço público.



No caso da MP, assume ainda relevância a circunstância de se pretender iniciar um novo ciclo de expansão da rede, assim como o impacto dos pagamentos relativos a swaps contratados junto do Banco Santander que, por via do acordo celebrado entre o Estado, as empresas de transporte e este Banco, em 2 de maio de 2017, conduzem a um maior desequilíbrio do nível de endividamento junto do Estado.

O PAO evidencia que, quer o fundo de maneiço, quer o capital próprio são negativos, relevando que a continuidade das operações está dependente da intervenção dos acionistas no âmbito do reequilíbrio económico-financeiro da concessão.

O OE 2018 revela a intenção do Estado em prosseguir o financiamento da empresa por via da concessão de empréstimos.

Assim, face às observações apresentadas no presente documento, entende o CF que o PAO reúne condições para ser aprovado, no pressuposto de ser previamente ajustado em conformidade com as dotações aprovadas em sede de OE 2018.

Na eventualidade de esse ajustamento conduzir ao não cumprimento de alguma disposição/objetivo a que a empresa se encontre vinculada, deverá, ainda, ser acautelada a sua fundamentação/dispensa.

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