



**METRO DO PORTO, S.A.**

**PARECER DO CONSELHO FISCAL**

**RELATIVO AO PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO PARA 2019**

*António Pó*



## ÍNDICE:

<u>I – Introdução .....</u>	<u>2</u>
<u>II – Responsabilidades .....</u>	<u>3</u>
<u>III – Análise .....</u>	<u>3</u>
<u>1.1 O plano de atividades e investimento .....</u>	<u>3</u>
<u>1.2 Demonstrações financeiras previsionais .....</u>	<u>3</u>
<u>1.3. Orientações do acionista .....</u>	<u>4</u>
<u>1.4. Orçamento integrado no OE e correspondência com o PAO 2019.....</u>	<u>5</u>
<u>1.4.1 Orçamento da Receita .....</u>	<u>6</u>
<u>1.4.2. Orçamento da Despesa .....</u>	<u>7</u>
<u>IV- Considerações Finais .....</u>	<u>8</u>
<u>V – Opinião/Parecer .....</u>	<u>9</u>

Antes P6



## 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, consequentemente, 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 2019 (PAO 2019), nos termos do disposto na alínea d) do n.º 1 do artigo 25.º dos seus Estatutos, tendo, ainda, em conta:

- o previsto na Circular Série A 1390, de 8 de agosto de 2018, 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 n.º 4219, de 14 de agosto de 2018, relativamente aos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) para 2019.

*António Ribeiro*



## II - Responsabilidades

O Conselho de Administração da MP elaborou e apresentou o PAO para 2019, 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, 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.

O Relatório e Parecer que emitimos teve, assim, em conta as considerações e conclusões apresentadas pelo ROC em documento de 11 de dezembro de 2018, dirigido a este CF.

## III – Análise

O CF procedeu à análise do PAO para 2019 apresentado pela MP, correspondente à versão 3, com a referência MP-1650485/18, datada de 22 de agosto de 2018, a qual, de acordo com o CA, foi elaborado tendo em consideração as instruções transmitidas pelo acionista Estado para a elaboração dos IPG 2019, através do Ofício nº 4219, de 14 de agosto de 2018, 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 278,45 M€ complementados por cerca de 50,4 M€ em material circulante, ascendendo ao valor global de 394,69 M€, que inclui outros investimentos, nomeadamente em infraestruturas do sistema de Metro Ligeiro (44,4 M€) e conservação e reparação (15 M€). A previsão do custo da expansão da rede supracitada para o horizonte 2018-2023 é de cerca de 307,65 M€.

O investimento projetado para 2019 ascende a 83,4 M€, dos quais 60,2 M€ se destinam a Projetos de Expansão da Rede, prevendo-se que o seu financiamento seja efetuado por dotações do PIDDAC (1,3 M€), por Fundo Ambiental (7,2 M€), por Fundos Comunitários (3,3 M€) e por financiamento do Estado ou Recursos Próprios (71,5 M€).

### 1.2 Demonstrações financeiras previsionais

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





### Demonstrações financeiras previsionais para 2019 (m€)

<b>Balanço</b>	
Ativo	1.995.881
Capital próprio	-2.784.871
Passivo	4.780.752
<b>Demonstração dos resultados</b>	
Rendimentos	150.699
Gastos	204.526
Resultado operacional	-53.827
Juros e Gastos similares (suportados/obtidos)	-130.662
Aumentos/reduções de Justo Valor	86.816
Imposto sobre o rendimento	-8
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-97.680</b>

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

Nos IPG elaborados, a empresa acautela o cumprimento do princípio financeiro da Eficiência Operacional fixado no Ofício nº 4219 da DGTF, de 14 de agosto de 2018, uma vez que prevê uma diminuição no peso dos gastos operacionais<sup>1</sup> no volume de negócios em 2019 face a 2018.

O crescimento do endividamento previsto será de 6,5%, quando, em termos globais, o acréscimo do endividamento das empresas públicas não deve ultrapassar 2%.

De notar que a variação da dívida remunerada resulta das seguintes necessidades financeiras (em termos líquidos):

		m€
<b>Acréscimo de endividamento</b>		
Défice de exploração	6 914	
Encargos financeiros sem swaps	41 739	
Encargos financeiros relativos a swaps	86 817	
Valor líquido da colateral USCLB	33 918	
Investimento	78 136	
<b>Variação do endividamento</b>	<b>247 524</b>	

<sup>1</sup> Gastos com CMVMC + FSE + Gastos com pessoal.

*Handwritten signature: Rui F. R. B.*



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

- Resultados líquidos e EBIT positivos no período compreendido entre 2019-2021;
- Plano de Redução de Custos (PRC), com redução dos valores de 2019 face a 2018 dos gastos com:

- Pessoal;
- Deslocações, ajudas de custos, alojamento e custos associados à frota automóvel;
- Contratação de estudos, pareceres e consultadoria.

O acréscimo destes gastos operacionais apenas poderá ocorrer em situações excecionais e devidamente fundamentadas em análise custo-benefício, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das Finanças, em sede de apreciação deste PAO 2019.

- O número de veículos automóveis ao serviço da empresa previstos para 2019 aumenta face a 2018, pelo que deve ser demonstrada a sua imprescindibilidade, a ser autorizada no âmbito da aprovação do PAO 2019;
- O recrutamento de novos colaboradores previsto para 2019 deverá ser acompanhado de uma análise custo-benefício, que não foi apresentada, devendo ficar demonstrado a impossibilidade de satisfazer as necessidades da empresa por recurso a pessoal que se encontre efetivamente a desempenhar funções em 1 de janeiro de 2019;

Consequentemente, foi apresentado pela MP um pedido de dispensa dos princípios financeiros fixados no Ofício nº 4219 da DGTF, com exceção do Princípio da Eficiência Operacional.

#### 1.4. Orçamento integrado no OE e Correspondência com o PAO 2019

Face à sua natureza de EPR, o orçamento de 2019 da MP integra o Orçamento do Estado para 2019, sendo que os valores reportados em sede de PAO são consistentes com a proposta de OE de 2019, tendo o CA emitido a respetiva declaração de conformidade.

De acordo com o previsto no PAO, as necessidades totais de financiamento para 2019 ascendem ao montante total de 788,9 M€, com a seguinte discriminação:

##### Necessidades de Financiamento da MP - 2019 (m€)

Reembolso de empréstimos do Estado	491 082
Outras amortizações de dívida	50 274
Encargos financeiros	128 556
Défica de exploração	6 914
Investimento	78 136
Variação de caixa	0
Valor líquido da colateral USCLB	33 918
<b>Necessidades de financiamento</b>	<b>788 880</b>





#### 1.4.1 Orçamento da Receita

No PAO para 2019 foram assumidos diversos pressupostos, destacando-se:

- O acréscimo do número de validações no Sistema de Metro Ligeiro de 1,5% em 2019 e um aumento de receita por validação de 1,4%, face ao ano anterior, traduzindo uma receita da bilhética de 48,6 M€;
- A operação do Funicular dos Guindais transitará para a Câmara Municipal do Porto em 2019;
- O prazo médio de recebimento da receita dos títulos de transporte previsto é de 45 dias;
- Não se preveem subsídios à exploração, apenas receitas provenientes de Indemnizações Compensatórias associadas à aplicação do Tarifário Social, já incluídas nos valores de receita de bilhética supramencionada (2,7 M€ em 2018 e 2019);
- São ainda previstos montantes anuais referentes à imputação de subsídios para investimentos, no montante de 16,7 M€ para 2019 (sem impacto em tesouraria);
- Está previsto um desfecho favorável dos processos de impugnação judicial das liquidações adicionais de IVA, a ocorrer em 2020;
- As outras receitas correntes correspondem essencialmente a devoluções de IVA;
- O refinanciamento da dívida ao Estado por novos empréstimos do Estado;
- Em 2019 será constituída uma conta caucionada (prestação de colateral relativo ao financiamento de USCLB – US Cross Border Lease de 2002 e de 2003, que prevê contratualmente a sua prestação em caso de alteração do rating da República Portuguesa para níveis inferiores a A pela Standard & Poor's ou A2 pela Moody's) composta por US Treasury bonds no valor estimado de 90,6 M€, a financiar pela DGTF no valor de 33,9 M€ e a 56,7 M€ a receber do Premier International Funding, CO, e que estão incluídos nas receitas respeitantes a Transferências de Capital;
- As receitas de financiamentos não remunerados (contabilizados em Transferências de Capital) incluem:
  - i) PIDDAC - 1,3 M€ – dividido entre Sistema de Metro Ligeiro e Obras Complementares e obras associadas ao PEDU;
  - ii) Fundo Ambiental - 3,4 M€ no âmbito do financiamento da extensão da Rede de Metro e 3,8 M€ relativos à aquisição de Material Circulante;
  - iii) Cofinanciamento a projetos aprovados no âmbito do Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (SAMA) de 30 mil euros;
  - iv) Cofinanciamento relativo às obras associadas aos Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano (PEDU) - 1,4 M€;
  - v) Cofinanciamento pelo Programa Operacional da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR) à extensão da Rede de Metro – 1,9 M€.

A receita incluída na proposta de OE\2019, de acordo com o reporte da MP no PAO 2019 é de:



#### Receita no OE 2019 – PAO 2019 (m€)

Capítulo	OE/2019	Peso relativo OE/2019
Taxas, multas e outras penalidades	39	0,00%
Rendimentos de propriedade	1 672	0,18%
Transferências correntes	2 820	0,30%
Venda de bens e serviços correntes	52 213	5,58%
Outras receitas correntes	21 779	2,33%
Passivos financeiros	788 881	84,29%
Transferências de capital	68 551	7,32%
<b>Receita total</b>	<b>935 953</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Metro do Porto



#### 1.4.2. Orçamento da Despesa

Ao nível da despesa foi assumido, designadamente:

- A estimativa de um montante mensal de 3,1 M€ de pagamento da subconcessão (cerca de 37,4 M€ anuais);
- Um prazo médio de pagamentos de 45 dias;
- Que as necessidades de financiamento serão colmatadas com empréstimos a conceder pela DGTF, sendo devidos juros à taxa de 0.994% para os novos contratos, sendo as operações relacionadas com o Material Circulante sujeitas a taxa de 2.0%;
- Que a expansão da Rede de Metro, terá um impacto de 60 M€ em 2019, enquanto a renovação de infraestruturas terá um impacto de 14 M€;
- Um aumento da previsão de custos com pessoal em 2019 para 5,4 M€, decorrente da contratação de 5 colaboradores, que atualmente se encontram em estágio profissional, acrescida de 8 novos colaboradores. A evolução dos custos com pessoal também deriva da eliminação da redução salarial decorrente do artigo 11.º da Lei 12-A/2010, de 30 de junho (redução de 5% do vencimento mensal ilíquido dos titulares de cargos políticos) e do aumento global dos encargos em 3,5% decorrente do descongelamento das valorizações remuneratórias;

*Handwritten signature and initials: "António B/D"*





- Ao nível dos Honorários considera-se, para 2019, o montante de 1,5 M€ referente a honorários de assessores jurídicos e financeiros das contrapartes no âmbito do contrato de US Cross Border Lease (USCBL);
- Dos 130,2 M€ de juros e outros encargos previstos para 2019 (o valor líquido das necessidades de financiamento ascende a cerca de 128,5 M€, face a uma receita prevista relativa à atividade financeira, de cerca de 1,7 M€), 87,9 M€ dizem respeito a juros à Banca (essencialmente swaps), 41,1 milhões juros à DGTF e 1,2 M€ a outros encargos da dívida da MP;
- A rubrica de Passivos Financeiros inclui o montante de 90,6 M€, a aplicar em US Treasury bonds associado à prestação de colateral nas operações de USCBL de 2002 e 2003.

Agrupamento	Valor OE/2019	Peso relativo OE/2019
Despesas com o pessoal	5.426	0,58%
Aquisição de bens e serviços correntes	66.829	7,14%
Juros e outros encargos	130.227	13,91%
Outras despesas correntes	11.470	1,23%
Aquisição de bens de capital	96.256	10,28%
Ativos financeiros	644	0,07%
Passivos financeiros	625.100	66,79%
<b>Despesa total</b>	<b>935.953</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Metro do Porto

A repartição da despesa evidencia o peso dos passivos financeiros decorrentes da amortização dos financiamentos obtidos, que representam cerca de 67% do total da despesa, assumindo um peso de 81% na despesa total quando analisados conjuntamente com os juros e outros encargos. Salienta-se que o peso da despesa de aquisição de bens de capital aumentou substancialmente em 2019, face à expansão da rede de metro ligeiro, que inclui novo material circulante. Nesta ano acresce à previsão do início da obra o investimento em Ativos associados à conta caucionada, em termos líquidos, que garante a operação de USCBL, de cerca de 33,9 M€.

## V. Considerações Finais

Relevam-se as seguintes considerações:

- **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 2019, 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.



- **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 IPGs 2019 da MP está de acordo com a informação registada pela empresa no Sistema de Orçamento de Estado (SOE).

- **Reservas do ROC da MP sobre as contabilizações do PAO 2019**

O ROC da empresa emitiu as seguintes reservas sobre as contabilizações subjacentes ao PAO 2019 da MP:

1. Não foi estimado qualquer reforço da provisão existente para renovação dos ativos afetos à concessão. Salienta-se ainda que carece de aferição final a conclusão sobre a circunstância de a provisão já reconhecida para renovação dos ativos ser excessiva face às necessidades esperadas no horizonte do presente orçamento;
2. Os valores apresentados como rédito de construção incluem valores de conservação e reparação que não deverão ser reconhecidos como incremento do ativo ao abrigo da IFRIC 12. Estes valores deverão ser reconhecidos como utilização da provisão para renovação;
3. Os encargos financeiros relacionados com Swaps estimados para 2022 são superiores à estimativa de Justo Valor existente no final de 2021<sup>2</sup>.

## **VI – Opinião/Parecer**

Empresas como a MP, 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 dar continuidade a um novo ciclo de expansão da rede, que passa em 2019 pelo início da obra (com os respetivos impactos financeiros), 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. A operação de USCBL, de cerca de 33,9 M€, contribui para um aumento dos Ativos de igual valor financiado por empréstimos do Estado.

As Demonstrações Financeiras integradas no PAO evidenciam que em 2019, quer o fundo de maneo, quer o capital próprio serão negativos, nos montantes de -396,8 M€ e -2.784,9 M€, respetivamente, relevando que a continuidade das operações está dependente da intervenção dos acionistas no âmbito do reequilíbrio económico-financeiro da concessão.

A eventual aprovação da proposta para o OE/2019 indicará a intenção do Estado em prosseguir o financiamento da empresa.

<sup>2</sup> O ROC estima esta diferença em cerca de 42 M€.





Deve observar-se que os novos investimentos na rede do sistema de metro ligeiro e respetivo material circulante estavam já referenciados no PAO 2018, tendo a RCM n.º 168-A/2018, de 6 de dezembro, procedido à aprovação da aquisição e manutenção de 18 novas composições de material circulante pela MP, sendo o seu financiamento assegurado por empréstimos do Estado e por dotações do Fundo Ambiental.

Assim, face às observações apresentadas no presente documento, e caso se entenda que merecem aprovação os pedidos de excecionamentos apresentados pela MP relativamente aos princípios enunciados pela DGTF para efeitos da elaboração dos IPG 2019, entende o CF que o PAO 2019 reúne condições para ser aprovado, atentas as reservas emitidas pelo ROC.

Porto, 13 de dezembro 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