

# Relatório e Contas

# 2007





## ÍNDICE

**Mensagem do Presidente**

**Relatório de Gestão**

**O Metro do Porto em Números**

**6**

**Tempo de Balanço**

**8**

**Eventos 2007**

**10**

**O Metro e o Ambiente**

**12**

**O Metro e os seus Clientes**

**14**

Clientes

14

Serviço

17

Comunicação e Imagem do Metro do Porto

21

Evolução da Rede

22

**O Metro e os seus Colaboradores**

**26**

Estrutura Organizacional

26

Recursos Humanos

27

**O Metro e os seus Accionistas**

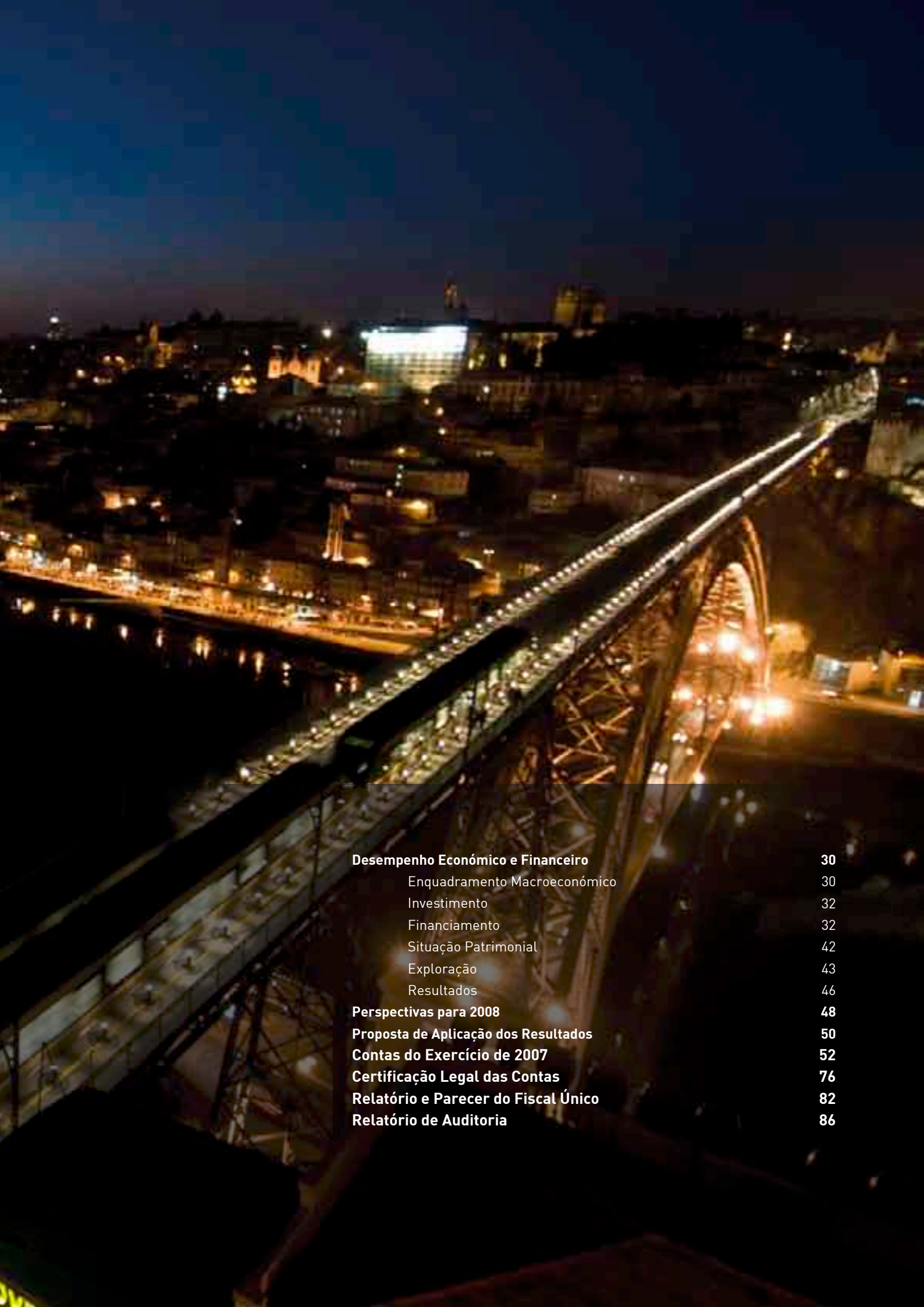
**28**

Estrutura Accionista

29

Composição dos Órgãos Sociais

29



<b>Desempenho Económico e Financeiro</b>	<b>30</b>
Enquadramento Macroeconómico	30
Investimento	32
Financiamento	32
Situação Patrimonial	42
Exploração	43
Resultados	46
<b>Perspectivas para 2008</b>	<b>48</b>
<b>Proposta de Aplicação dos Resultados</b>	<b>50</b>
<b>Contas do Exercício de 2007</b>	<b>52</b>
<b>Certificação Legal das Contas</b>	<b>76</b>
<b>Relatório e Parecer do Fiscal Único</b>	<b>82</b>
<b>Relatório de Auditoria</b>	<b>86</b>



## RELATÓRIO E CONTAS 2007

### MENSAGEM DO PRESIDENTE

Um ano de crescimento.

Assim se pode definir a actividade da Metro do Porto, S.A. ao longo do exercício de 2007, crescimento operacional, sustentado num assinalável aumento da procura. E, crescimento estrutural, face às decisões tomadas quanto à Segunda Fase da Rede, que abrem excelentes perspectivas futuras ao Sistema de Metro Ligeiro do Porto.

Em 2007, o Metro do Porto transportou mais de 48 milhões de clientes – mais 10 milhões do que em 2006, ou seja, mais 24,7%. Num período em que o Sistema se manteve estável, em que não houve abertura de novas linhas ou estações, esta taxa de crescimento da procura deve ser sublinhada como notável. E, significa que os cidadãos da Área Metropolitana continuam, ano após ano, a viajar de Metro. Neste novo, moderno e seguro transporte público.

O aumento do número de passageiros transportados, e a racionalização da oferta, conduziram a uma expressiva melhoria dos resultados operacionais. As receitas de exploração cresceram três vezes mais do que as despesas. Daí, a obtenção de uma taxa de cobertura das receitas sobre os custos operacionais, de 54,6% (mais 7,2 pontos percentuais do que no ano anterior). Trata-se de um valor altamente positivo, que não encontra paralelo nas contas da generalidade das empresas de serviço público de transporte de passageiros, tanto a nível do País, como mesmo a nível europeu.

Se, no presente Relatório, o sucesso operacional e comercial registado é notório, algumas das decisões mais relevantes, tomadas em 2007, só vão ter impacto concreto, e repercussão no terreno, nos próximos exercícios, sendo do maior relevo para a actividade desta sociedade.

No Relatório e Contas de 2006, havíamos afirmado que: «Estamos, continuamos a estar, preparados para os novos desafios que temos pela frente. A Segunda Fase do Metro do Porto está já estudada, planeada e projectada. O que esperamos para 2007 é a definição concreta de objectivos, meios e calendários».

Mais tínhamos referido que:

«São os accionistas os responsáveis por uma clarificação das metas que esta Empresa deve prosseguir futuramente. Conhecedores dos Estudos e Projectos para o desenvolvimento da Rede, por um lado, e, de certeza, cientes das naturais expectativas que os cidadãos da Área Metropolitana do Porto depositam na sua concretização, por outro lado, os Accionistas saberão, seguramente, tomar as melhores decisões e actuar na defesa do interesse comum das populações».

E, assim foi. Os Accionistas da Metro do Porto, S.A. tomaram decisões e definiram as linhas estratégicas de orientação da empresa, muito especialmente no que toca à expansão da Rede.

Em Maio de 2007, na sequência de negociações em que também participámos e interviemos, os Accionistas – Área Metropolitana do Porto e Estado –, formalizaram a assinatura do Memorando de Entendimento relativo ao desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto. Este documento, além de apontar para uma nova estrutura societária e para um novo modelo de governação da empresa, define o programa da Segunda Fase da Rede.

Os Accionistas determinaram o avanço da ligação ao concelho da Trofa, na Linha Verde, a construção da Linha de Gondomar, o prolongamento da Linha Amarela em Vila Nova de Gaia, e o reforço de ligações entre o Porto e Matosinhos. Do acordo alcançado entre a Junta Metropolitana e o Governo resulta, igualmente, um calendário muito claro, a que o Conselho de Administração, como lhe compete, tem vindo a dar cumprimento.

Foi à luz das orientações recebidas dos Accionistas que lançámos, em Outubro, o concurso público para a construção da Linha de Gondomar, entre o Estádio do Dragão e Venda Nova/Cabanas, cuja adjudicação, julgamos, poderá ser feita durante o primeiro semestre de 2008. As obras desta nova e importante linha poderão arrancar logo a seguir.

Temos também vindo a trabalhar no desenvolvimento dos projectos necessários à execução das outras linhas e extensões, nos já referidos termos. Em colaboração com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, foram realizados os estudos do que será a Segunda Fase da Rede, para que os Accionistas possam, agora, viabilizar o investimento e dar ao Metro do Porto um novo impulso de crescimento. Desde logo, com o também programado concurso público da subconcessão da operação e manutenção do Sistema. Concurso público que integrará, igualmente, a construção de algumas das novas linhas.

Está, portanto, em marcha, a Segunda Fase da Rede do Metro do Porto. Temos a certeza de que esta nova Fase continuará a ser marcada pelo sucesso que tem caracterizado este projecto. Em 2007, cumpriram-se cinco anos sobre a data da inauguração do Sistema (Dezembro de 2002). A sua fiabilidade e eficácia, os resultados operacionais crescentemente positivos e a adesão da população, são, seguramente, uma sólida garantia do retorno dos investimentos feitos.

Com a apresentação aos Accionistas deste Relatório e Contas de 2007, termina o mandato deste Conselho de Administração, a que tive a honra de presidir. É justo, neste momento, em que termina um ciclo da vida desta sociedade – iniciado no mandato anterior ao que agora se encerra –, deixar, aqui, algumas palavras de agradecimento.

Em primeiro lugar, uma palavra aos Accionistas, a todos os Accionistas – Junta Metropolitana do Porto, STCP, Estado Português, CP e Câmaras Municipais do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Gondomar. Sem a sua confiança, incentivo e apoio não teria sido possível projectar, construir e colocar em funcionamento, no curto espaço de seis anos, um Sistema de transporte público com a dimensão e a qualidade que são manifestas e reconhecidas no Metro do Porto. A excelente e profícua cooperação desenvolvida entre Accionistas, todos eles, e o Conselho de Administração, foi e é, sem dúvida, um factor decisivo para o êxito deste projecto.

Em segundo lugar, é justa uma palavra de reconhecimento aos Governos, quer ao actual, quer aos anteriores. Não enquanto representantes do Accionista Estado, mas enquanto tutela e decisores. Da parte dos sucessivos Governos, tivemos, também e sempre, abertura e disponibilidade, empenho e vontade para que este projecto avançasse. Aos Governos de Durão Barroso, Santana Lopes e José Sócrates, é justa e devida uma palavra de sincero agradecimento.

Um agradecimento, ainda, ao consórcio construtor, a Normetro, e a todos os parceiros, fornecedores e colaboradores da Metro do Porto, S.A.. Um grande projecto, como o que temos vindo a desenvolver, só é realizável com pessoas, com pessoas de qualidade, e com um vasto trabalho de equipa. A dedicação que todos os que estiveram ou estão envolvidos, nesta empreitada, sempre manifestada, justifica, igualmente, esta referência.

Por fim, deixo uma palavra de gratidão e apreço aos membros dos Órgãos Sociais desta empresa, com destaque, mais do que justo e merecido, aos meus colegas do Conselho de Administração e da Comissão Executiva. Os últimos seis (6) anos, foram anos de trabalho árduo e intenso. A obra está à vista, é admirada e reconhecida. E, valeu a pena!

O meu obrigado a todos os colegas dos Conselhos de Administração a que tive a honra de presidir.



Valentim Loureiro



## O METRO DO PORTO EM NÚMEROS



Rede [31/12]	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
Extensão (metros)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	0,0%
Estações	18	23	45	69	69	0,0%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
Efectivo Total (final exercício)	150	133	137	118	125	5,9%
Efectivo Total Médio	206	141	137	123	123	-0,1%

valores em milhares

Procura	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
<i>Sistema de Metro</i>						
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	24,7%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	245.921	21,5%
Percurso médio (metros)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	-2,6%

valores em milhares

Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
<i>Sistema de Metro</i>						
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6,3%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	6,3%
Velocidade comercial (km/h)	-	-	-	26,70	27,22	1,9%
Taxa de ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	16,3%	2,0 pp

Receita e Custo Operacional	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
<i>Sistema de Metro</i>						
Receita (m€)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	25,5%
Receita/Passageiro km (cent€)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	3,3%
Receita/Lugar km (cent€)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	18,1%
Custo Operacional (m€)	9.236	11.890	23.792	44.861	48.823	8,8%
Custo/Passageiro km (cent€)	34,88	25,57	24,79	22,16	19,85	-10,4%
Custo/Lugar km (cent€)	3,18	2,84	3,24	3,16	3,24	2,4%
Taxa de Cobertura	30,0%	44,3%	43,4%	47,4%	54,6%	7,2 pp

valores em milhares de euros

Resultados	2003	2004	2005	2006	2007	07/06
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-4,9%
<i>Antes de Amortizações</i>	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	14,0%
<i>Antes de IC's</i>	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-14,2%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-46,4%
Resultados Extraordinários	-110	1.186	636	759	960	26,4%
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-18,9%



TEMPO DE BALANÇO





2007 foi o primeiro ano completo em que esteve em exploração a rede configurada quatro anos antes, na reunião do Conselho de Ministros realizada em Julho de 2003 na cidade do Porto.

Abertura	Linha	Troço	Extensão	Estações
1 Jan 03	Azul	Trindade - Sr. Matosinhos	11.826	18
5 Jun 04	Azul	Estádio Dragão - Trindade	3.823	5
13 Mar 05	Vermelha	Senhora da Hora - Pedras Rubras	6.744	5
30 Jul 05	Verde	Fonte do Cuco - Fórum da Maia	5.984	6
17 Set 05	Amarela	Câmara de Gaia - Pólo Universitário	5.723	10
10 Dez 05	Amarela	João de Deus - Câmara de Gaia	405	1
<b>Aberturas 2005</b>			<b>18.856</b>	<b>22</b>
18 Mar 06	Vermelha	Pedras Rubras - Póvoa de Varzim	17.228	15
31 Mar 06	Verde	Fórum da Maia - ISMAI	4.484	4
31 Mar 06	Amarela	Pólo Universitário - Hospital S. João	1.180	2
27 Mai 06	Violeta	Ramal do Aeroporto	1.480	3
<b>Aberturas 2006</b>			<b>24.372</b>	<b>24</b>
<b>Rede em Operação</b>			<b>58.877</b>	<b>69</b>

Esta configuração do Sistema foi orçamentada pela primeira vez no orçamento da Empresa para o ano de 2004. A evolução do seu custo total (previsto nos sucessivos orçamentos anuais entretanto preparados) é apresentada no quadro seguinte, a par da evolução da respectiva execução. Consta-se uma variação inferior a 2% entre o orçamento plurianual de 2004 e o de 2008.

O quadro apresenta igualmente a evolução quer da extensão do Sistema em exploração comercial quer da procura que ele atraiu. Proporciona assim um resumo sugestivo do progresso das várias frentes de actividade da Empresa:

O custo médio por km à superfície em via dupla, excluindo estações especiais, ascende a 16,9 milhões de euros; o custo médio por km subterrâneo ascende a 24,4 milhões de euros sem estações especiais (29,3 milhões de euros por estação e 74,8 milhões de euros por km incluindo estações especiais). Estes custos unitários reconstituem 1.531 dos 2.409 milhões de euros<sup>1</sup>, do Orçamento Plurianual total para 2008. O restante montante corresponde a rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede<sup>2</sup>.

A taxa de cobertura dos custos directos de operação pelas receitas de tarifário tem vindo a melhorar continuamente e atingiu o valor recorde de 66,50% em Dezembro, sendo de 54,64% em 2007 em média anual.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
Orçamento Plurianual total com base no perímetro actual <sup>A</sup>			2.226	2.155	2.310	2.277	2.264	milhões de euros
Execução acumulada no final do ano <sup>A</sup>	703	1.002	1.348	1.690	2.001	2.105	2.249	milhões de euros
Via dupla em serviço no final do ano <sup>A</sup>	11,8	11,8	15,6	34,5	58,9	58,9	58,9	kms
Procura no ano	-	26	47	96	202	246	270	milhões Pkm

A - Não inclui a estimativa do custo de infraestruturas cuja construção, em 30 de Junho de 2007, ainda não se iniciou: os troços de João de Deus - Sto. Ovídeo, ISMAI - Trofa em via simples com possibilidade de duplicação e Dragão - Venda Nova, o interface no troço João de Deus - Sto. Ovídeo com a EN222 e as obras de adaptação no PMO de Guifões.

Os 246 milhões de quilómetros percorridos pelos 48 milhões de passageiros transportados em 2007 ilustram o papel indispensável à vida quotidiana da metrópole portuense desempenhado por esta infraestrutura, seis anos apenas decorridos sobre o arranque em força da sua construção.

1 - 2.264 mil euros referentes a projectos cuja construção já se encontrava em curso em 30 de Junho de 2007 e 164 mil referentes a outros projectos.

2 - De entre as rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede, destacam-se o material circulante, parque de máquinas e oficinas de Guifões (PMO), Ponte Infante D. Henrique, o Parquemetro junto à estação Estádio do Dragão e custos de estrutura.

### MEMORANDO DE ENTENDIMENTO

Foi celebrado, em 21 de Maio de 2007, o Memorando de Entendimento entre a Junta Metropolitana do Porto e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, relativo ao desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto. Este documento, para além de avançar com as bases do entendimento estabelecido com a Tutela para a governação da sociedade Metro do Porto, S.A. (Metro do Porto), veio também definir o programa de expansão da rede no horizonte mais próximo:

- a) Ligação ao concelho da Trofa;
- b) Ligação ao concelho de Gondomar;
- c) Prolongamento da ligação ao concelho de Gaia;
- d) Reforço de ligações circulares nos concelhos de Matosinhos e Porto.

Este Memorando previa a alteração da estrutura accionista da Metro do Porto, até ao final de 2007, através de um aumento de capital social de 5.000.000,00 euros para 7.500.000,00 euros, a subscrever integralmente pelo accionista Estado. Em consequência, este accionista veria a sua participação, directa e indirecta, reforçada para 60% do capital societário.

### ESTUDOS DE ESTRATÉGIA

Concluída a primeira fase da rede, em 2006 e 2007 foram adjudicados estudos de estratégia e desenvolvimento da rede. A sua oportunidade foi realçada pelo teor de Memorando de Entendimento, devendo culminar em 2008 no envio ao Governo, para apreciação e decisão, do dossier relativo ao grande concurso para o programa de construção da segunda fase e operação da totalidade do sistema pós Março de 2009, estipulado nesse Memorando.

### ADJUDICAÇÃO DO TROÇO JOÃO DE DEUS – D. JOÃO II

A 9 de Abril de 2007, foi assinado o contrato com o Consórcio OFM – Obras Públicas, Ferroviárias e Marítimas, S.A. / ACA – Alberto Couto Alves, S.A. / Somafel, Engenharia e Obras Ferroviárias, S.A., para a construção do prolongamento da linha Amarela entre as estações João de Deus e D. João II (que ficará situada junto à EN222), com uma extensão de 500 metros e a construção de uma nova estação.

### RECORDES DE VALIDAÇÕES

Ao longo de 2007, o Sistema de Metro registou sucessivos recordes de validações, tendo alcançado em Outubro o máximo absoluto de 4.742 milhares de validações e em Novembro as maiores médias mensais de validações, com 154.591 validações diárias e uma média de 188.051 validações em dia útil.

### PROGRESSO DA INTERMODALIDADE (REDE STCP E INTEGRAÇÃO TARIFÁRIA)

A 1 de Janeiro de 2007, foi concluída a implementação da nova rede do operador de transporte público rodoviário, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto. Esta rede veio dar resposta à nova realidade de mobilidade na Área Metropolitana do Porto, em particular a convivência com o Sistema de Metro.

A par da implementação desta nova rede, o tarifário Andante passou a ser válido em toda a rede STCP, factor decisivo para a difusão e sucesso do projecto intermodal da Área Metropolitana do Porto (AMP). Mantém-se, no entanto, válido o tarifário monomodal desta operadora.

### CAMPANHAS COMERCIAIS

Em 2007, a Metro do Porto realizou um total de 35 Operações Especiais para responder a picos de procura gerados pelas mais diversas iniciativas que decorreram na Área Metropolitana. Ocorreram 23 operações especiais para jogos de futebol no Estádio do Dragão e 6 operações de resposta a eventos pontuais, como jogos do Leixões Sport Club, concertos ou o circuito da Boavista. Destacam-se ainda as operações Queima das Fitas, Senhor de Matosinhos, São João, Air Race, Natal e Passagem de Ano.



## ESTUDO ESTRATÉGICO

Na sequência da aprovação pelo Concelho de Administração em Julho de 2006 do documento intitulado “Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, S. A”, foi adjudicada em Novembro de 2006, a uma equipa da FEUP liderada pelo Prof. Paulo Pinho, a realização de um estudo estratégico. Após aturado trabalho, foi entregue em Julho de 2007 o relatório final intitulado “Programa Estratégico de Desenvolvimento do Metro do Porto”, enviado à tutela em Dezembro.

Na esteira desse relatório, foi adjudicada a realização dos consequentes estudos de procura, a qual estava já muito avançada no final do ano. No último trimestre, foram seleccionados os consultores jurídico e financeiro incumbidos de estruturar a PPP, através da qual se implementará a construção da segunda fase sistema e a sua operação pós Março de 2009 (tudo por um longo prazo), bem como a refinanciamento da primeira fase – caso o Governo acolha a orientação nesse sentido, expressa no acima referido documento “Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, S.A”. Graças à colaboração destas diversas entidades, será possível propor ao Governo um dossier completo e implementável para o grande concurso que, entretanto, através do Memorando de Entendimento, a Empresa foi chamada a preparar até ao final de 2007.

O “Programa Estratégico de Desenvolvimento do Metro do Porto” definiu como áreas susceptíveis de serem servidas pelo metro um anel com cerca de 12 km de raio traçado a partir do centro do concelho do Porto. A população e o emprego existentes nesta área correspondem a 940.905 habitantes e 441.708 postos de trabalho. O documento identifica onde se situam as áreas fundamentais ainda não servidas pelo sistema ferroviário actual (metro e comboio):

- **no Porto:**

- na área ocidental da cidade do Porto (nomeadamente Antunes Guimarães);
- a poente da Zona Empresarial de Ramalde; a nascente do Parque da Cidade;
- a sul da zona do Campo Alegre;
- na zona do Carvalhido / Constituição;
- numa faixa junto à Avenida Fernão Magalhães (que cruza a Areosa e que termina já fora do concelho);
- na zona comercial de Cedofeita; e
- na proximidade dos eixos de São Roque, Amial e Montes Burgos.

- **em Gondomar:** em áreas de Rio Tinto; nos centros de Fânzeres e S. Cosme; e em menor número na freguesia de Valbom;
- **em Matosinhos:** na zona de S. Mamede de Infesta/ Padrão da Légua; e na freguesia de Leça da Palmeira;
- **na Maia:** em Pedrouços e Águas Santas (junto à Areosa); e, perto do centro da cidade, nas freguesias de Vermoim e Gueifães;
- **em Vila Nova de Gaia:** na faixa que se prolonga desde a Avenida da República até Vila d’Este; numa zona mais ocidental, junto à Ponte da Arrábida, que abrange também a freguesia de Canidelo; e (com menor importância) em Oliveira do Douro (na proximidade da Ponte do Freixo).

O “Programa” propõe uma rede de linhas que acrescenta cerca de 41 kms à rede existente, por um custo adicional estimado em cerca de 1500 milhões de euros. Aumentariam em consequência e de forma acentuada o número de intersecções e interfaces. A população servida aumentaria de 240 mil para 437 mil pessoas. As linhas propostas são:

- a extensão da linha Azul a Gondomar;
- linha circular ;
- linha Senhor de Matosinhos - (Boavista) - S. Bento;
- a extensão da linha Amarela para Norte, até à estação da Senhora da Hora;
- a extensão da linha Amarela para Sul, até Vila d’Este
- linha Oliveira do Douro – (Arrábida) - Senhor de Matosinhos.



O METRO E O AMBIENTE





A Metro do Porto apresentou em Setembro o seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, relativo ao ano de 2006, onde reflecte o trabalho desenvolvido ao longo dos últimos anos, mostrando que, na implementação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana, a par do desempenho económico, estiveram permanentemente presentes preocupações ambientais e sociais.

Imbuído da preocupação de dar a conhecer, aos seus Clientes, à Comunidade, aos Investidores e a outros parceiros estratégicos, o seu desempenho no domínio ambiental, social e económico, é também apresentado, a par deste Relatório de Gestão, o Relatório de Sustentabilidade relativo ao ano de 2007.

O impacto social e ambiental do Sistema de Metro Ligeiro fez-se sentir positivamente em diversos domínios, não se esgotando na melhoria das condições de mobilidade na Área Metropolitana do Porto, na diminuição nos tempos de deslocação e na melhoria da qualidade do ar, sendo visível também na requalificação urbana das áreas envolventes ao canal do Metro.

Calcula-se que, ao longo de 2007, o Sistema de Metro tenha gerado reduções de emissões que, numa perspectiva muito conservadora (por assumir que toda a sua procura provem do transporte colectivo em autocarro), ascenderam a:

- 39 Toneladas de monóxido de carbono (CO);
- 26 Toneladas de hidrocarbonetos (HC);
- 332 Toneladas de óxidos de azoto (NOx);
- 15 Toneladas de partículas.

Já o contributo do Sistema de Metro para a poupança da energia foi de cerca de 9.200 Tep (toneladas equivalentes a petróleo). Os ganhos de tempo são superiores a 4 milhões de horas.

Ao nível da construção, a Metro do Porto aplica um Sistema de Acompanhamento Ambiental para a Obra, com base nos requisitos da Norma NP EN ISO 14001:2004, recorrendo sempre que possível a empresas certificadas em matéria de ambiente.

No âmbito do processo de avaliação de impacte ambiental do projecto de duplicação das linhas da Póvoa e Trofa e do prolongamento da linha de metro ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, foi elaborado um plano de monitorização do ruído que contempla a realização da primeira campanha de monitorização do ruído resultante da circulação do Metro. Para esta campanha de monitorização foram já efectuadas as medições dos níveis de ruído de acordo com o estabelecido no DL.9/2007 de 17 de Janeiro, cujo relatório de monitorização será concluído em 2008.

Na sequência do lançamento do concurso público para a construção da linha de Gondomar, troço Estádio do Dragão – Venda Nova, e no âmbito do processo de avaliação de impacte ambiental em curso, foi elaborado o Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução – RECAPE.

Está ainda em curso o processo de concurso para a elaboração do Estudo de Impacte Ambiental – EIA da linha Boavista – Laborim.

Durante o ano de 2007, na construção da Variante do Corgo em Azurara - Vila do Conde, foram realizados trabalhos de escavação de um sítio com ocupação pré-histórica datável da Idade do Bronze, numa área de 2.000m<sup>2</sup> de escavação. Neste local, realizou-se uma nova campanha de escavações (numa área de 3.500m<sup>2</sup>) que permitiu documentar uma posterior ocupação tardo romana do sítio. Foram ainda emitidos os relatórios finais relativos aos trabalhos realizados no Corgo (Azurara) em 2005, e na fase final da intervenção em S. Bento, também realizados em 2005.

## O METRO E OS SEUS CLIENTES

### CLIENTES SISTEMA DE METRO LIGEIRO

2007 foi o primeiro ano, desde o início da exploração, em que a procura do Sistema não foi influenciada por alterações na rede. A configuração actual da rede, em operação integral desde 27 de Maio de 2006, foi definida na reunião do Conselho de Ministros realizada em Julho de 2003 na cidade do Porto e conta com 69 estações ao longo de 58,9 Km.

Para 2007, adoptou-se um novo critério de tratamento estatístico das validações, excluindo-se as de um mesmo cartão no mesmo validador separadas por menos de dez minutos. Apesar deste novo critério, manteve-se em 2007, como em todos os anos anteriores, o crescimento acentuado da procura apurada, registando-se um total de 245,9 milhões de passageiros km, 21,5% mais do que no ano anterior. Face ao percurso médio registado de 5.106 metros por passageiro (redução de 2,6% do percurso médio face a 2006), o número acima corresponde a um total de 48,1 milhões de validações, valor 24,7% superior ao registado em 2006.

Este nível de crescimento de procura gerou um grande desafio, sobretudo em hora de ponta: dar-lhe resposta com a frota existente.

A implementação da nova rede da STCP, em Janeiro de 2007, e a sua integração no sistema intermodal Andante, impulsionaram o crescimento da procura do Metro. As validações do primeiro trimestre do ano, relativamente ao trimestre anterior, registaram um crescimento médio de 15% nas principais estações com rebatimento entre autocarro e Metro, nomeadamente nas estações 24 de Agosto, Casa da Música, Hospital de S. João, João de Deus, Marquês e Trindade.

Os recordes absolutos de procura no último trimestre de 2007, bem como o crescimento de 16,8% dos passageiros km entre os segundos semestres de 2006 e 2007 – períodos com a mesma rede em exploração comercial – são sinais claros da crescente adesão da população ao Sistema de Metro.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2006 e 2007, bem como a sua evolução ao longo de 2007. Os números do terceiro trimestre resultam da queda de deslocações sazonal, em virtude do tradicional período de férias.

Média de Validações	2006	2007	1º Trimestre 2007	2º Trimestre 2007	3º Trimestre 2007	4º Trimestre 2007
Dia Útil	128.547	160.085	154.927	160.983	133.651	177.354
Fim de Semana e Feriados	57.150	70.046	61.458	74.922	60.816	76.500
Mensal	105.856	131.963	126.886	132.611	112.505	145.114

A estação da Trindade, no cruzamento das cinco linhas do Sistema de Metro Ligeiro, é o ponto central do Sistema. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao troço comum das restantes linhas do Sistema, contabiliza-se ao longo de 2007 um total de 9,6 milhões de validações, 19,9% das validações anuais, das quais cerca de 77% são transbordos. Retirando os transbordos, as três principais estações da rede são, além da Trindade, as estações Casa da Música e João de Deus, com captações muito semelhantes (cerca de 2 milhões de passageiros por ano).

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

Estação	Entradas no Sistema	Entradas/ Validações
Trindade	2.241.923	23,41 %
Casa da Música	2.021.639	69,05 %
João de Deus	1.970.704	83,14 %
Bolhão	1.703.674	76,70 %
São Bento	1.453.287	72,47 %
Estádio do Dragão	1.342.334	79,53 %
Campanhã	1.182.292	65,30 %
Sra. da Hora	1.078.518	56,07 %
Marquês	1.004.349	80,28 %
Sete Bicas	986.208	81,60 %
Carolina Michaelis	881.203	82,02 %
24 de Agosto	849.404	73,63 %
Aliados	837.290	77,96 %
Francos	825.956	87,52 %
IPO	739.288	89,68 %



## PERFIL DO UTILIZADOR E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2007

Resultado da realização de 1.492 entrevistas entre 23 e 29 de Novembro de 2007, o estudo «Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação 2007» levado a cabo pela DOMP, identifica a rapidez, conforto/comodidade, pontualidade, economia e a frequência dos veículos como os pontos fortes do serviço do Metro do Porto. Os resultados deste estudo apontam para um índice global de satisfação de 75,6%.

De acordo com os resultados deste estudo, o «cliente tipo» do Sistema de Metro, será uma mulher, com menos de 24 anos, solteira, pertencente à classe média e residente no concelho do Porto. O sexo feminino representará 51,8% do universo dos Clientes, contra 48,2% do sexo masculino. O peso dos jovens no conjunto dos utilizadores é igualmente muito significativo: 40,3% têm entre 15 e 24 anos, 21,8% têm entre 25 e 34 anos e 12,8% têm entre 35 e 44 anos.

Relativamente ao concelho de residência, 31,0% dos Clientes do Metro habitam no Porto, 15,9% em Vila Nova de Gaia, 15,2% em Matosinhos, 9,2% na Maia, 6,8% em Gondomar e 5,4% na Póvoa de Varzim.

O Metro apresenta-se como uma revolução nos hábitos na vida dos cidadãos da Área Metropolitana do Porto já que 36,9% afirma usar menos o automóvel. O Metro é preferencialmente utilizado nas deslocações de e para o trabalho (51,9%), para ir às compras (33,9%), para passear (32,3%) e para ir para a escola (28,4%).



### **PARK & RIDE**

No que se revelou uma medida pioneira em Portugal, o sistema Park & Ride do Metro do Porto oferece desde 2006 a integração total, entre o título de transporte e o título de estacionamento, no mesmo cartão de tecnologia sem contacto Andante.

O sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto conta já, ao longo de toda a rede em exploração, com um total de 21 parques de estacionamento e uma capacidade global real de 2.322 lugares.

Assinala-se a abertura em 2007 do parque da estação Parque Maia, através de protocolo estabelecido com a Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M. e com benefícios directos para Clientes frequentes do Metro do Porto aderentes ao sistema intermodal Andante.

O controlo de acessos no interface Parque Metro da estação Estádio do Dragão encontra-se activo desde 15 de Agosto de 2006, tendo registado em 2007 um total de 109.045 entradas e, dentro da sua capacidade de 850 lugares, uma correspondente ocupação média diária de 403 veículos. De assinalar também que no parque deste interface a taxa de ocupação paga variou em 2007 entre os 24% no mês de Agosto e os 55% no mês de Novembro.

No que respeita os restantes interfaces Park & Ride de utilização gratuita da rede do Metro do Porto, as taxas de ocupação são diferenciadas consoante a localização e sazonalidade: registaram-se comumente valores de ocupação total no parque da estação Senhora da Hora; taxas acima de 85% na estação Parque Maia; acima dos 70% em Botica e Pedro Hispano; e acima ou muito próximas dos 50% nos parques das estações de Araújo, Crestins, Custóias e Parque Real.

### **FUNICULAR DOS GUINDAIS**

Registaram-se, durante o ano, 386,6 mil validações no Funicular dos Guindais, a que correspondem 108,2 mil passageiros km. Estes valores representam um crescimento de 22,6% face a igual período de 2006.

Manteve-se o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, com 39,4% das validações a ocorrerem em dia não útil. Em termos diários, registou-se um número médio de 1.331 validações em dia não útil, para um valor médio global de 1.057 validações. O número médio de validações em dia útil foi de 931 validações, 69,9% do valor registado em dia não útil.

Em termos mensais, o pico de utilização ocorreu em Agosto, com 61,9 mil validações, 16% da utilização anual do Funicular.

Os picos diários de ocupação ocorrem nos dias 23 e 24 de Junho, por ocasião da operação especial de S. João, e entre 30 de Agosto e 1 de Setembro, por ocasião da realização da Red Bull Air Race entre as margens de Porto e Vila Nova de Gaia.







## SERVIÇO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

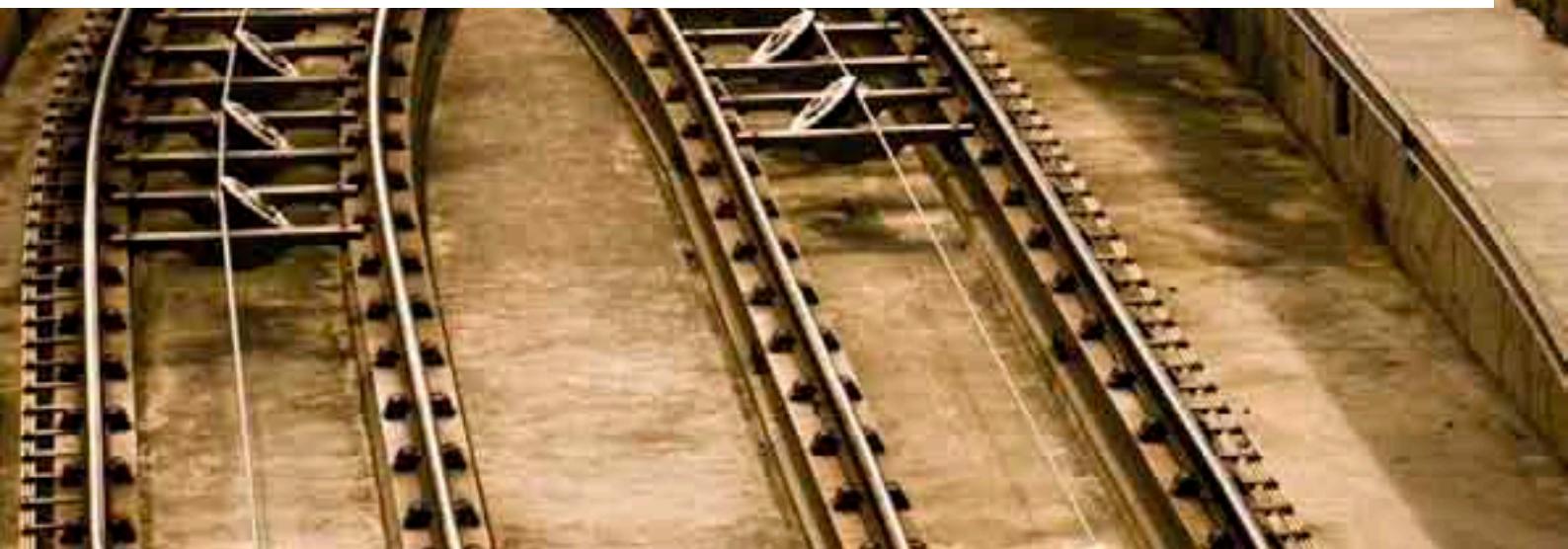
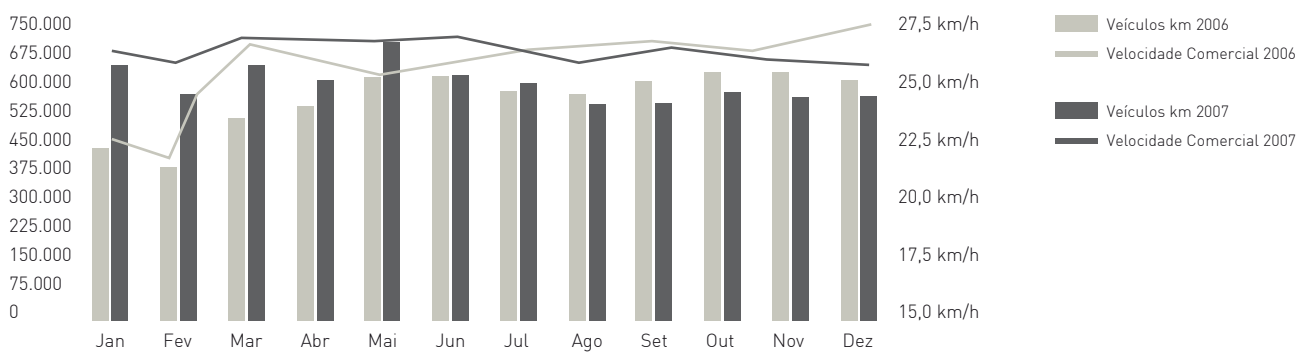
Em 2007 foram oferecidos 6.974 milhares de veículos km (equivalentes a simples). Com uma capacidade de transporte de 216 passageiros por carruagem (80 dos quais em lugares sentados), a este valor de oferta correspondem 1.506 milhões de lugares km. Face à oferta registada em 2006, registou-se um crescimento de 6,3% dos kms percorridos. Este indicador é naturalmente condicionado pelo calendário de aberturas em 2006, a última das quais ocorrida em Maio de 2006.

A entrada em vigor do novo horário de Inverno, em Setembro, representou também a introdução de um novo modelo de exploração, mais flexível, optimizando-se a distribuição de material circulante, com a afectação de

veículos duplos a ser gerida em função da procura real dos serviços e não da linha. Tal resultou num esquema de operação inovador, ao colocar no terreno uma oferta não simétrica e mais ajustada à dinâmica da procura, permitindo atender às necessidades e pedidos dos Clientes, como por exemplo, a afectação de veículos duplos à linha Azul em horas de ponta.

Este novo modelo, possibilitado pela revisão do contrato de operação celebrado com o adjudicatário, contribuiu para a melhoria registada em 2007 na taxa média de ocupação dos veículos e na taxa de cobertura dos custos operacionais pela receita.

### Operação Sistema Metro Ligeiro



A velocidade comercial média global, apurada a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2007 a 27,22 km/h. A velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) ascendeu em 2007 aos 28,53 km/h.

A tabela seguinte apresenta a evolução destes valores para cada uma das ligações oferecidas pela Metro do Porto:

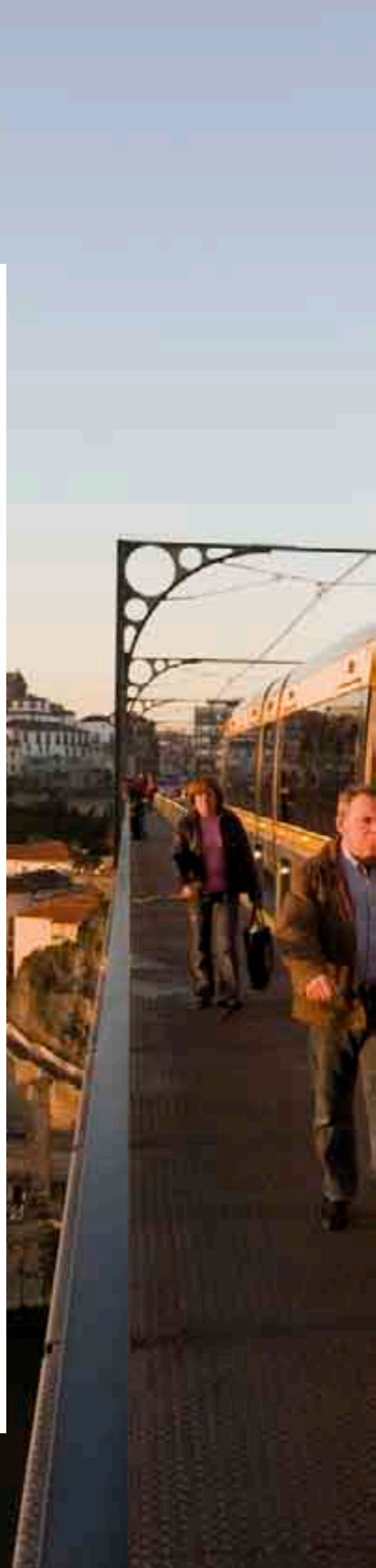
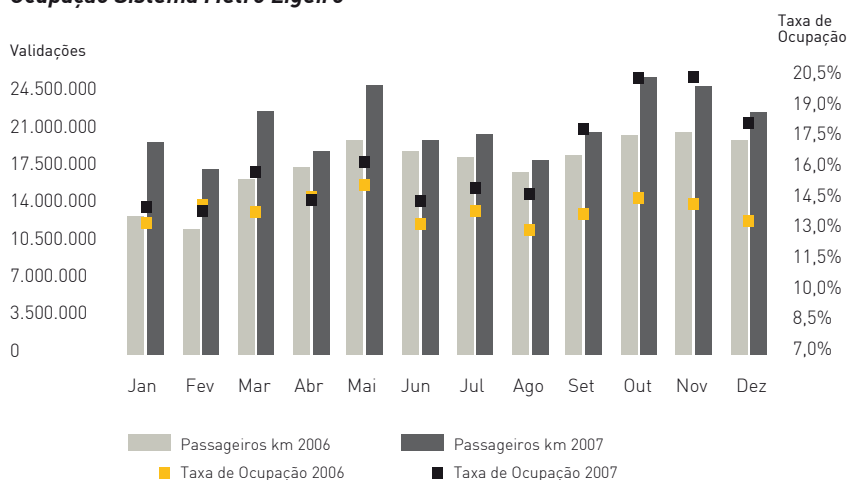
Velocidade Comercial	2006	2007
Linha Azul	23,54 km/h	23,18 km/h
Linha Vermelha	31,16 km/h	32,17 km/h
Linha Verde	27,48 km/h	27,28 km/h
Linha Amarela	21,58 km/h	21,47 km/h
Linha Violeta	27,02 km/h	27,31 km/h
Global	26,70 km/h	27,22 km/h
Passageiros	28,03 km/h	28,53 km/h

Para o cálculo destas velocidades concorre o tempo de percurso entre estações e o tempo de paragem nas estações (com excepção do tempo de paragem nos *terminus*).

Dos veículos kms percorridos ao longo do ano, 18,4% foram efectuados em serviços da ligação a Matosinhos, 33,1% da ligação à Póvoa, 20,7% da ligação à Maia, 18,2% da ligação a Gaia e 9,6% da ligação ao Aeroporto.

A taxa de ocupação global ascendeu a 16,3%, um crescimento de 2,0 pp face a igual período de 2006.

### Ocupação Sistema Metro Ligeiro





O pico mensal foi registado em Novembro, com uma ocupação de 19,71%. É igualmente atingido em Novembro o pico de ocupação média mensal por faixa horária, 30,85%, ocorrido na faixa horária 8h – 9h. Os picos de ocupação média mensal por faixa horária oscilaram ao longo de 2007 entre as faixas horárias 8h – 9h e 17h – 19h. Os valores oscilam entre os 23,32% registados em Agosto e o pico já referido no mês de Novembro.

Mês	Pico Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	24,83 %	8h-9h
Fevereiro	24,27 %	8h-9h
Março	27,27 %	8h-9h
Abril	23,84 %	18h-19h
Maio	27,22 %	8h-9h
Junho	24,12 %	8h-9h
Julho	24,23 %	18h-19h
Agosto	23,32 %	18h-19h
Setembro	27,62 %	18h-19h
Outubro	30,75 %	8h-9h
Novembro	30,85 %	8h-9h
Dezembro	28,14 %	17h-18h

Os valores acima indicados correspondem à média de ocupação no Sistema, considerando todos os dias da semana, a totalidade da rede e ambos os sentidos. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente taxas de ocupação acima dos 55% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis).

Ocorreram ao longo do ano oitenta e nove acidentes de circulação. Tendo em conta o nível de oferta, regista-se uma taxa de 0,13 acidentes por 10.000 kms percorridos, taxa 35,1% superior ao verificado no ano de 2006.

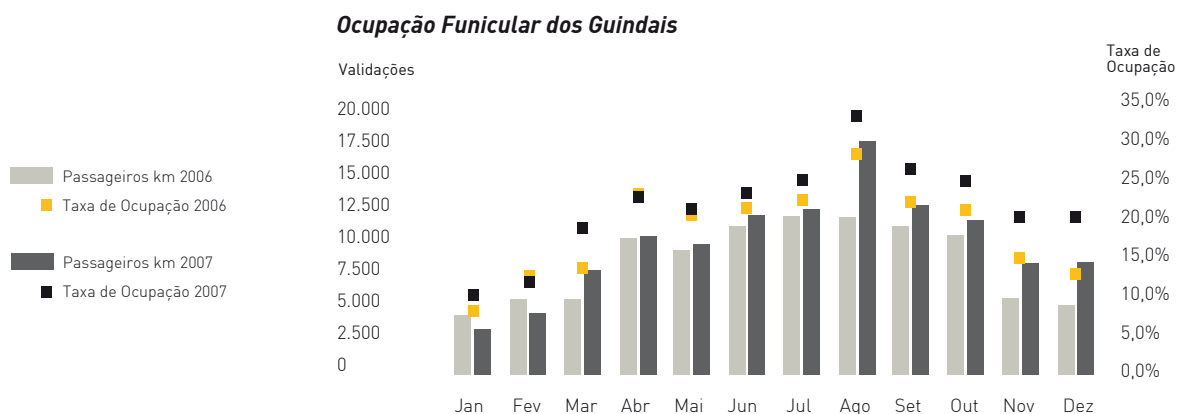
### FUNICULAR DOS GUINDAIS

A capacidade de transporte instalada é, em regime normal, de mil e quinhentas pessoas, por dia e por sentido de marcha. A frequência de passagem é de 10 minutos, ao longo de todo o horário, rondando o tempo de viagem os dois minutos.

Ao longo de 2007, foram realizadas 37.135 viagens, a que corresponde uma oferta de 519.890 lugares km, marginalmente superior ao valor registado em 2006 (crescimento de 0,8% do volume de oferta).

Apurou-se, ao longo de 2007, uma taxa média de ocupação do Funicular de 20,8%. Face a 2006, e tendo em conta o forte crescimento da procura deste serviço, verificou-se um crescimento de 3,71 pp na taxa de ocupação anual.

Reflectindo o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, as taxas de ocupação mostram-se superiores nos dias não úteis, com uma taxa de ocupação anual média de 25,2%, ficando-se pelos 18,7% em dias úteis.





## COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

As actividades de comunicação, durante o ano de 2007, envolveram a realização de eventos nos espaços públicos da rede, contribuindo para a valorização do serviço prestado. As parcerias estabelecidas com diversas instituições de vocação cultural e social resultaram numa elevada regularidade de acontecimentos culturais nas estações – mais de meia centena durante o ano – proporcionando aos Clientes do Sistema o contacto habitual com diferentes formas de expressão artística e cultural.

Foram concretizados projectos em parceria com entidades como o Teatro Nacional S. João, Fundação Calouste Gulbenkian, Universidade Católica do Porto, Ministério da Justiça, Federação Académica do Porto, Coliseu do Porto, Teatro Municipal Rivoli, Feira do Livro do Porto, Fundação de Serralves, Casa da Música, Festival Porto Cartoon, Festival de Curtas-Metragens de Vila do Conde, Instituto Politécnico do Porto, Associação Espaço T, Ministério da Educação e Banco Alimentar contra a Fome. Foi celebrado ainda um protocolo de cooperação com o Ministério da Cultura, para a divulgação de acções culturais de âmbito nacional na rede do Metro do Porto.

No ano do quinto aniversário da primeira linha comercial do Sistema de Metro Ligeiro, foi publicado o livro «A História do Metro do Porto» – um registo dos principais momentos e factos da vida do projecto, desde a época em que começou a ser idealizado até à actualidade – lançado em Dezembro e disponível nas principais livrarias de todo o País. Foi realizado um novo vídeo institucional da Metro do Porto, com versões em português e em inglês, retratando o estado de desenvolvimento do projecto. O quinto aniversário da inauguração do Sistema, em 7 de Dezembro, foi assinalado por um conjunto de eventos em toda a rede – música, dança, teatro, performance, instalações e exposições – oferecendo aos Clientes uma programação artística diversificada, fazendo deste aniversário um dia de festa no Metro. Paralelamente, o momento ficou também marcado por um concerto da Orquestra Nacional do Porto, na Casa da Música que, para além da representação institucional, contou ainda, entre os convidados, com os 50 Clientes mais antigos de assinatura mensal Andante.

Em Dezembro, no dia 12, a Metro do Porto e a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto organizaram conjuntamente a Conferência “O Desafio da Expansão do Metro do Porto”, um evento que reuniu alguns dos principais especialistas nacionais em transportes e planeamento, bem como os presidentes do Conselho de Administração e da Comissão Executiva da Empresa e o presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte. Nesta conferência, participada por mais de quatro centenas de assistentes, foram apresentados e debatidos opções e modelos estratégicos para o desenvolvimento da rede do Metro. Para além das questões organizativas, esta acção envolveu um vasto trabalho de comunicação, de que resultou um amplo retorno mediático.

A Metro do Porto recebeu em 2007 numerosas visitas de delegações estrangeiras, com o objectivo de conhecerem o projecto e valorizarem-se com a sua experiência acumulada.

No que toca à área das relações públicas, merecem destaque as acções desenvolvidas em torno do arranque da obra de extensão da linha Amarela à nova estação D. João II, em Vila Nova de Gaia, informando e sensibilizando as partes interessadas para as diversas fases da obra, alterações da circulação automóvel e acções de minimização dos impactos. Acção semelhante foi desencadeada relativamente à conclusão das obras de compatibilização urbana da linha Amarela no seu terminos Norte, na zona da Asprela.

A componente editorial e informativa manteve uma actividade estável e regular, designadamente através dos canais *newsletter* Infometro, *newsletter* digital Vaivém, serviço SMS Metro, *web site* [www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt) e canal Metro TV. De resto, o trabalho de comunicação foi especialmente dedicado à promoção das mais de trinta operações especiais levadas a cabo durante o ano.

Destaca-se finalmente a apresentação dos novos títulos Andante – o Tour 1 dia e o Tour 3 dias – em Maio. Este título de transporte intermodal é válido nos operadores aderentes ao sistema Andante. Sem qualquer limite de zonas, de viagens ou de número de validações, o Andante Tour está disponível em duas versões: 1 dia (24 horas após a primeira validação) e 3 dias (72 horas após a primeira validação).



## **EVOLUÇÃO DA REDE** **EVOLUÇÃO DOS TRABALHOS**

### **Linha B – Estádio do Dragão – Póvoa de Varzim**

Foram concluídos diversos trabalhos de compatibilização urbana do Sistema entre as estações de Santa Clara e S. Brás.

Foi ainda executado o acesso definitivo ao parque poente da estação Varziela.

### **Linha C – Estádio do Dragão – ISMAI**

Concluíram-se os trabalhos do novo término da estação do ISMAI, criando-se condições adicionais para estacionamento de veículos, bem como instalações técnicas de apoio à exploração.

Concluíram-se os trabalhos mais significativos das obras de compatibilização urbana nas zonas adjacentes à estação da Zona Industrial e a sul da estação Parque Maia.

### **Linha D – D. João II – Hospital de S. João**

Iniciaram-se, no terceiro trimestre de 2007, os trabalhos de construção do prolongamento da linha Amarela, entre a estação João de Deus e a D. João II (EN222), estando prevista uma extensão de 500 metros e a construção de uma estação.

Concluíram-se os trabalhos de compatibilização urbana nos concelhos do Porto e Matosinhos, nomeadamente os novos acessos à estação Pólo Universitário.

Concluíram-se igualmente as obras de compatibilização urbana adjacente às estações IPO e Hospital de S. João. Foram contratadas e consignadas as obras para a cobertura da Trincheira do Hospital de São João.

### **PMO Guifões**

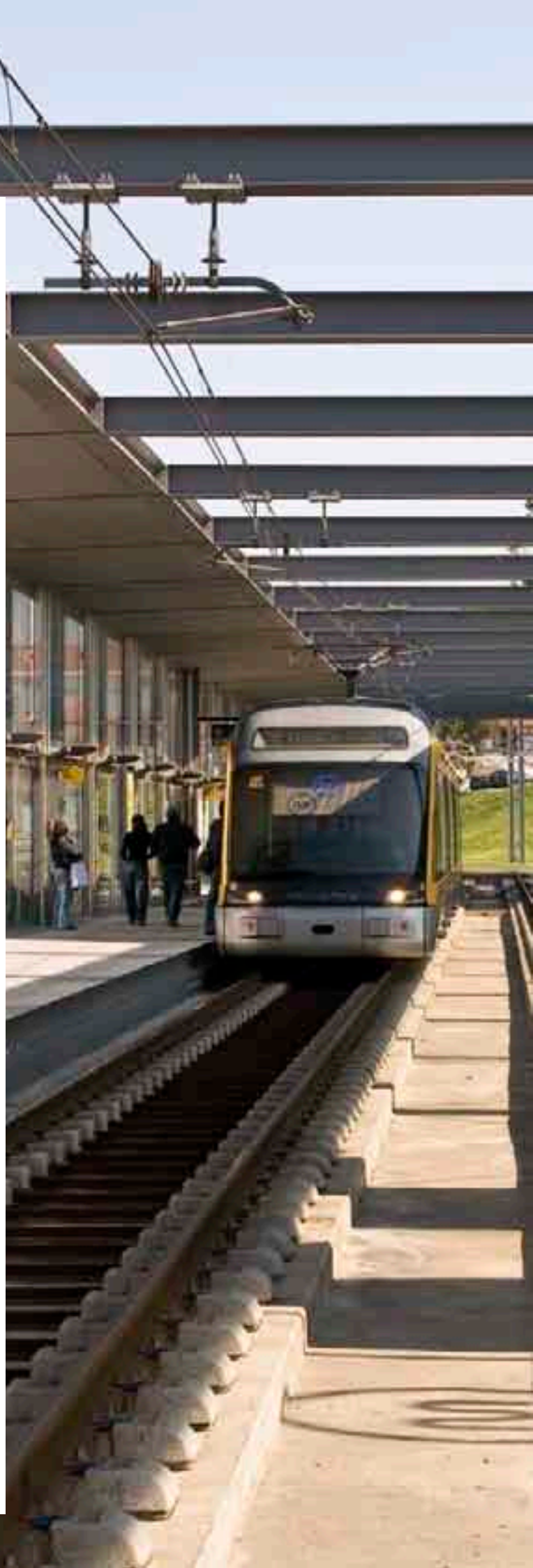
Foram lançados os concursos de construção da plataforma superior e acessos ao PMO de Guifões e de ampliação da oficina de grandes reparações (OGR), para tornar possível o acondicionamento da nova frota de material circulante *Tram Train*.

Foram também executados trabalhos de contenção e consolidação dos taludes.

### **Obras para aumento das condições de segurança da Rede construída**

Foram executados os concursos públicos para eliminação das passagens de nível da Rua do Corgo em Azurara, e da EN 104 em Árvore, ambas na linha Vermelha,

Foram executadas as obras de concepção e construção da variante à Rua da Mota em Vilar do Pinheiro e as obras de concepção e construção do arruamento florestal para acesso poente à estação Espaço Natureza, ambas na linha Vermelha.





## AS OBRAS DE COMPATIBILIZAÇÃO URBANA DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

É indispensável repor a funcionalidade do espaço urbano afectado pela construção do Sistema de Metro. Porém, a evidência do princípio nem sempre tem correspondência na sua aplicação prática. Lorenz intitulou *"Does the flap of a butterfly's wings in Brazil set off a tornado in Texas?"* a sua comunicação ao Congresso da *American Association for the Advancement of Science* em 1972. Os sistemas meteorológicos que ocupavam esse matemático, pioneiro da teoria do caos, assemelham-se nesse aspecto aos sistemas urbanos – os efeitos que nestes tem a construção do metro ligeiro de superfície nem sempre são directos e locais. Certo é que a não resolução atempada das questões ou dilemas desta natureza tem impactos potencialmente catastróficos na aprovação de projectos, consignação de terrenos, etc – em suma, no ritmo de construção do empreendimento, nas possibilidades de responsabilização de empreiteiros, na efectiva disponibilização do serviço de metro às populações.

A Metro do Porto foi cuidadosa e eficaz na gestão deste tipo de obras (que representam menos de 12,5% do investimento total), compatibilizando o cumprimento dos prazos estabelecidos nas Bases da Concessão com a regular e detalhada prestação de contas ao accionista Estado. Não obstante, as obras desta natureza revelaram-se polémicas, tendo inclusivamente uma auditoria do Tribunal de Contas chegado a opinar que elas se encontravam fora do objecto social da empresa.

Surpreendida, por um lado, por essa polémica e atendendo, por outro, quer ao disposto no Despacho Conjunto nº 925/2005 de 20 de Outubro dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, quer ao carácter agora mais marginal e menos indiscutível de alguns projectos desta natureza sobre os quais se tornou necessário em 2007 tomar uma decisão, decidiu o Conselho de Administração submeter à apreciação da Administração Central um conjunto de obras:

- 2ª Fase da Compatibilização Urbana no Troço Vila do Conde – Póvoa de Varzim;
- Fase da Compatibilização Urbana no Troço Vila do Conde – Póvoa de Varzim;
- Interface em Vila do Conde;
- Estação de Modivas Norte e respectivos acessos;
- Expropriação de Oficinas, Serviços Administrativos e Canil da Câmara Municipal de Vila do Conde;
- Vias Paralelas ao Viaduto Maia Norte;
- Cobertura Provisória da Trincheira do *Terminus* de S. João;
- Construção Nova Estação Modivas Norte - Vila do Conde.

Todas estas obras, excepto a última, que aguarda ainda pronúncia, mereceram a decisão favorável da tutela, numa confirmação adicional de que a política anteriormente seguida não se mostra [bem pelo contrário] excessivamente generosa.

## PROJECTOS EM PREPARAÇÃO

Dando seguimento ao trabalho já realizado em 2007 na área dos estudos e projectos para a expansão e melhoramento da rede, a Metro do Porto espera ser autorizada a iniciar em 2008 a construção do primeiro prolongamento da rede, mais propriamente a linha de Gondomar, que será construída, nesta fase, até à Venda Nova.

A par da construção desta linha, a Metro do Porto dará continuidade ao desenvolvimento de projectos e obras, respondendo assim às necessidades de optimização do seu serviço, bem como aos compromissos resultantes do Memorando de Entendimento celebrado a 21 de Maio de 2007 entre a Junta Metropolitana do Porto e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Destes estudos e projectos destacam-se os seguintes:

### **Linha Maia – Trofa (Prolongamento da Linha Verde )** **10,8 km - 7 Estações**

Para a elaboração do projecto, foi realizado um concurso público que contempla as soluções de via simples (com salvaguarda de futura duplicação) e de via dupla.

Esta será uma linha desenhada à medida dos novos veículos *Tram-Train* tanto no traçado como nas infra-estruturas a projectar, o que permitirá ganhos significativos nos tempos de viagem entre estações, procurando sempre uma integração amigável na paisagem urbana.

Uma vez terminado o projecto, estarão reunidas as condições, por parte da Metro do Porto, para o lançamento desta empreitada que, e de acordo com o referido Memorando de Entendimento, será inserida no concurso público internacional para a atribuição da segunda fase do Sistema.

### **Linha Porto – Gaia (Prolongamento da Linha Amarela para Sul, entre D. João II e Santo Ovídeo)** **610m – 1 Estação**

O Prolongamento da linha Amarela (D), faz parte dos projectos considerados no Memorando de Entendimento para a segunda fase de expansão e o concurso para a realização desta empreitada deverá seguir autonomamente face aos restantes projectos considerados.

No ano de 2008, a linha Amarela vai ser dotada de mais uma estação no seu extremo sul, a estação D. João II, projectando-se o prolongamento desde esta estação até Santo Ovídeo. Após várias abordagens ao tipo de articulação pretendida para o traçado do metro, acautelando o trânsito pedonal e garantindo as necessidades de circulação rodoviária, chegou-se a uma solução que passa essencialmente pela criação de três níveis distintos. O canal implantar-se-á sob a obra de arte já existente, o trânsito rodoviário de ligação ao IC2 passa a um nível inferior ao da estação de metro e mantêm-se os arruamentos laterais de acesso à rotunda de Santo Ovídeo agora reperfilada aproveitando o alargamento da laje da obra de arte existente para cobertura da estação e implementação dos acessos mecanizados à estação.

Prevê-se assim a construção de uma estação em Santo Ovídeo, de cais laterais bastante mais largos do que o habitual, ajustados à sua função de estação *terminus*, e com fácil acessibilidade a partir dos arruamentos envolventes. Esta libertação do perfil da obra de arte para o Metro permite ainda um melhor enquadramento paisagístico do canal através da criação de zonas verdes envolventes.

O canal do metro irá ainda prolongar-se para sul cerca de 220m de modo a permitir a inversão de veículos.

### **Linha Porto – Maia (Prolongamento da Linha Amarela para Norte)** **9km – 12 Estações**

Projectou-se uma linha cujo traçado consegue vencer a barreira dos grandes eixos viários, nomeadamente a N12 (Estrada da Circunvalação) a A3 e A4, sem perder a qualidade de serviço aos principais centros populacionais e zonas de maior crescimento populacional como Milheiros, Gueifães, Lavrador, Chantre e Parque da Maia, tendo nesta última o seu *terminus* e a possibilidade de transbordo para a linha Verde.

Esta linha está também pensada para permitir no futuro uma expansão até ao Aeroporto, ligando-se à actual linha E - Violeta.

### **Linha Gaia – Porto (Linha Laranja )** **7,5 km - 9 Estações**

A Metro do Porto iniciou, ainda durante a construção da primeira fase, o desenvolvimento de um estudo para uma nova linha Gaia -Porto, que servisse uma faixa de território situada a poente da linha Amarela.

Embora o Memorando de Entendimento não refira especificamente esta linha, a Metro do Porto pretende estabelecer as soluções de traçado para este estudo, permitindo assim o seu desenvolvimento ou aproveitamento futuro.

### **Estudo de Viabilidade de novos corredores para reforço das Ligações Circulares nos concelhos Porto e Matosinhos**

No âmbito dos estudos preparatórios do concurso público internacional para a nova subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, a Empresa promoveu análise de novas vias de expansão da rede. Concluiu-se, em tais estudos, pelo imperativo do reforço da transversalidade e circularidade de rede e também da sua densificação no espaço urbano da cidade do Porto. Esta orientação acabou por ser igualmente expressa no texto do Memorando de Entendimento.

Projecta-se aprofundar em 2008 a análise de viabilidade dos novos corredores para posteriormente comparar com o projecto já desenvolvido, optando assim pelo cenário que melhor responda às necessidades quer da própria rede em termos operacionais, quer das populações em termos de procura do serviço.



### **Estudo Comparativo entre as ligações “Venda Nova B – Gondomar” e “Campanhã – Gondomar via Valbom”**

Em cumprimento do estabelecido no Memorando de Entendimento cumpre à Empresa estudar as vias alternativas de acesso da rede ao centro de Gondomar. Para esse efeito, foi promovido o estudo de comparação das ligações alternativas ao centro do concelho, seja pelo prolongamento da linha já posta a concurso e que termina na estação Venda Nova – B, seja por uma nova ligação a partir de Campanhã passando por Valbom.

### **Melhoramento das condições de Interface na estação Senhora da Hora**

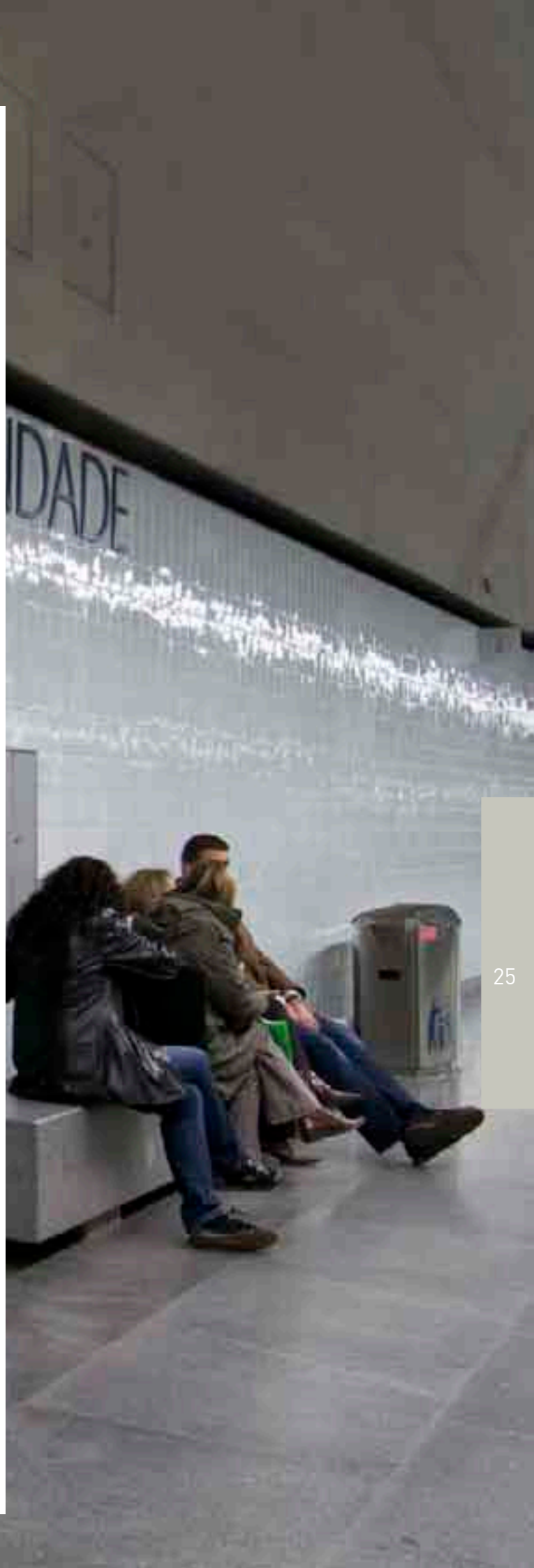
Pretende-se com este projecto responder à necessidade premente de oferecer melhores condições de conforto aos Clientes na utilização do Metro e na sua interligação com o transporte privado e transporte público, nomeadamente com os autocarros.

Assim, o projecto a desenvolver irá considerar principalmente o aumento da capacidade das plataformas, a utilização da terceira via já construída, para fins comerciais, e a cobertura integral de todas as zonas de embarque e atravessamentos pedonais. Paralelamente deverão ser equacionadas as medidas necessárias à manutenção e melhoramento das condições de conforto e serviços adicionais prestados aos Clientes face ao aumento sucessivo da procura tais como o reforço do número de bancos de espera, reforço do número de papeleiras, reforço das máquinas de venda automática de títulos e de validadores, reforço do número de painéis de informação ao Cliente, possibilidade de instalação de módulo com máquinas de venda e ATM (multibanco), bem como outros equipamentos que permitam responder de modo eficaz às novas necessidades deste interface.

### **Melhoramento das ligações entre os modos metro e comboios, nas estações General Torres em Gaia e na estação Lourinha em Gondomar**

Em alguns pontos da sua rede, o Metro aproxima-se das linhas do comboio, criando pontos naturais de transbordo entre os dois modos de transporte. Fazem parte deste grupo as estações Campanhã, na linha Azul, General Torres, na linha Amarela, e Lourinha, no prolongamento da linha Azul em Gondomar. Na estação General Torres não foi ainda possível criar as condições desejáveis para um transbordo confortável entre a estação ferroviária e a estação do Metro. Embora já tenham sido realizados vários estudos por parte da Metro do Porto, que visam estabelecer uma ligação directa entre ambas, pretende-se agora compatibilizar esse estudo com os planos da REFER para a mesma infra-estrutura.

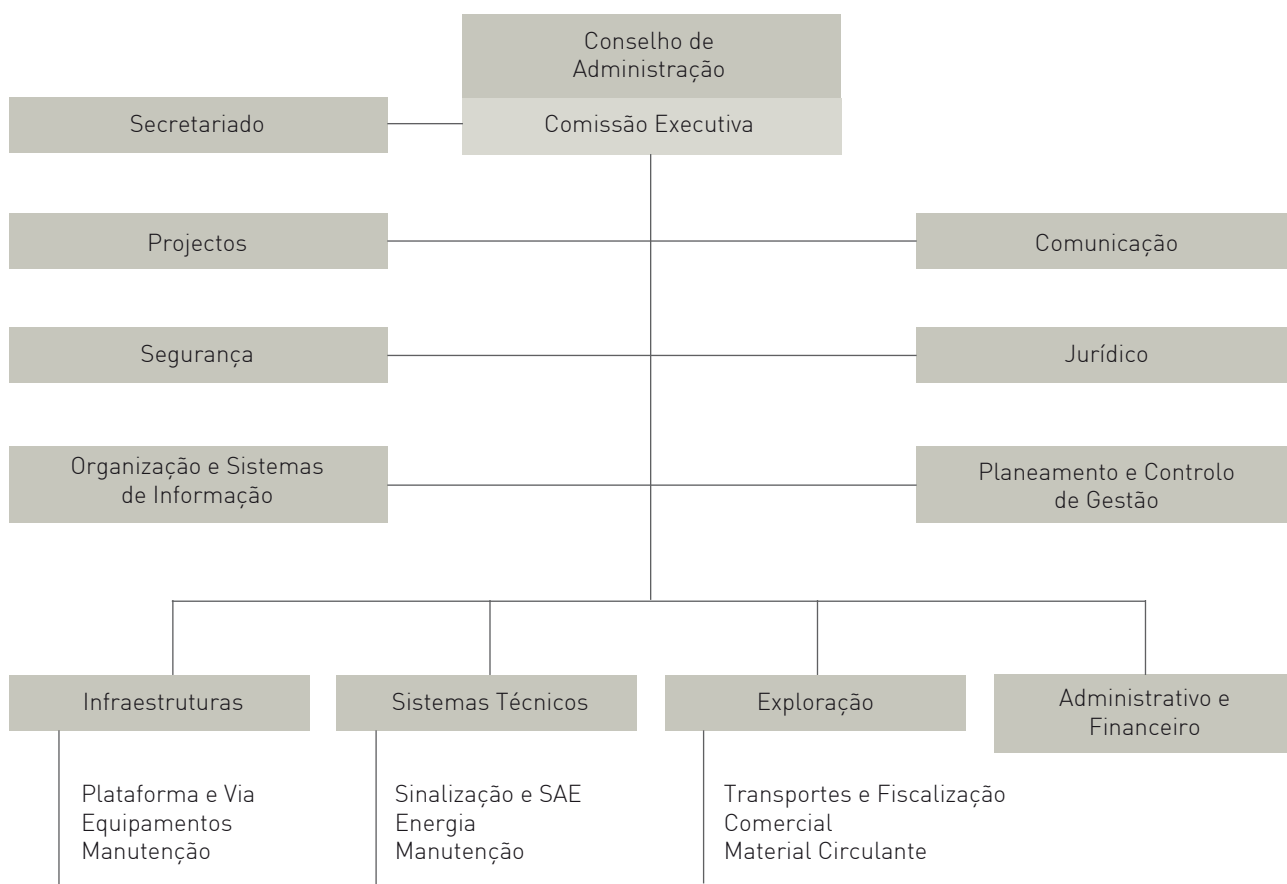
No que diz respeito à estação Lourinha, esta estabelece uma relação de proximidade bastante atractiva com a estação Rio Tinto da REFER. Pretende-se assim estudar uma ligação pedonal, o mais directa possível, entre estações contemplando ainda a hipótese de integrar entre elas uma área para interface com os autocarros.



# O METRO E OS SEUS COLABORADORES

## ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Não se registou qualquer alteração na estrutura organizacional da Empresa no decorrer do exercício.



Luis Meireles / Luis Bianchi de Aguiar / Nuno Ortigão  
Jorge Morgado / Raúl Bonito / Victor Silva / António Brandão



João Rebelo / Nuno Atelua / Manuel Paulo Teixeira / Paulo Braga Lino /  
Manuel Alegre / Joaquim Carmona / Almeida Teixeira / Coutinho dos Santos

## RECURSOS HUMANOS

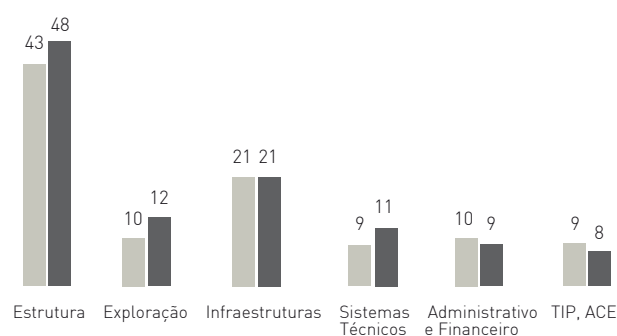
A Metro do Porto contava, no final de 2007, com 125 Colaboradores (dos quais apenas 101 exerciam funções na Empresa), para um efectivo médio ao longo do ano de 123 Colaboradores, valor idêntico ao de Dezembro de 2006.

	2004	2005	2006	2007	07/06
<b>Efectivo Total (31/12)</b>	133	137	118	125	5,93%
Excluindo CP/REFER	112	121	102	109	-6,86%
Excluindo CP/REFER e destacados no TIP, ACE	103	111	93	101	8,60%
<b>Efectivo Total Médio</b>	141	137	123	123	-0,07%
Quadros Técnicos	60,6%	60,6%	71,2%	70,4%	-0,8pp

No efectivo total a 31 de Dezembro de 2007, estão incluídos 8 Colaboradores que exercem funções no TIP, ACE; estão igualmente incluídos 16 casos pendentes de funcionários da CP e da REFER, transferidos para a Metro do Porto no âmbito de protocolo assinado, em Setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER. Decorrente deste protocolo, a Metro do Porto suportou até esta data um custo total de 14.574 milhares de euros (em salários e indemnizações por rescisão). Este protocolo contempla a cobertura financeira por parte do Estado "para custear as acções objecto deste protocolo".

A distribuição do efectivo entre departamentos, a 31 de Dezembro de 2006 e 2007, é a seguinte:

**Estrutura Pessoal em 31 de Dezembro**  
(excluindo funcionários CP e REFER)



## PROTOCOLOS

Dando continuidade ao protocolo celebrado com o Centro de Reabilitação Profissional de Gaia, foi realizado um estágio complementar de formação, na área de desenho e medições.

Foi também celebrado um acordo de cooperação com a AIESEC Porto, da Faculdade de Economia do Porto, que abrangia dois estágios curriculares.

Durante o ano, ocorreu ainda a realização de um estágio profissional, em associação com o IEFP - Instituto do Emprego e Formação Profissional, com o objectivo de completar e aperfeiçoar as competências sócio-profissionais dos jovens qualificados, através da frequência de um estágio em situação real no mundo do trabalho.

Os Colaboradores da Metro do Porto possuem um elevado nível de qualificação, sendo que a 31 de Dezembro de 2007 66,4% dos seus Colaboradores possuem licenciatura ou graduação superior (76,1%, se excluídos os funcionários CP/REFER).

Outra das características do quadro de pessoal da Metro do Porto é a sua juventude. A idade média em 2007 era de 37,9 anos de idade (excluindo o pessoal CP / REFER). Não considerando pessoal CP/REFER, 67,0% dos Colaboradores têm até 40 anos de idade.



## O METRO E OS SEUS ACCIONISTAS



Narciso Miranda / Rui Rio / Mário de Almeida / Valentim Loureiro / Duarte Vieira / Juvenal Peneda / Oliveira Marques

## ESTRUTURA ACCIONISTA

A Junta Metropolitana do Porto, organismo que compreende todos os municípios da Área Metropolitana do Porto, é o accionista maioritário da Empresa. Os municípios dos concelhos abrangidos pelo Sistema de Metro – Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa do Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia – participam simbolicamente no capital social da Empresa.

O Estado Português é o terceiro maior accionista directo, com uma participação de 10%. A Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e os Caminhos de Ferro Portugueses, empresas detidas pelo Estado e parceiros estratégicos da Metro do Porto no projecto intermodal em curso na Área Metropolitana do Porto, detém participações de 25% e 5% do capital social, respectivamente.

No decurso do exercício, não ocorreram alterações na estrutura societária da Empresa, apesar do estabelecido no Memorando de Entendimento, o seu capital social manteve-se assim representado por 1.000.000 de acções de valor nominal de 5 euros e distribuído da seguinte forma:

Accionistas	%
Junta Metropolitana do Porto	59,9993
STCP	25,0000
Estado Português	10,0000
CP	5,0000
Câmara Municipal de Gondomar	0,0001
Câmara Municipal da Maia	0,0001
Câmara Municipal de Matosinhos	0,0001
Câmara Municipal do Porto	0,0001
Câmara Municipal da Póvoa do Varzim	0,0001
Câmara Municipal de Vila do Conde	0,0001
Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia	0,0001

## COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Não se registaram alterações na composição dos órgãos sociais da Empresa, sendo a actual composição resultado da Assembleia Geral realizada a 10 de Março de 2004. Os órgãos sociais da Empresa completam, com o exercício de 2007, o seu mandato estatutário.

### MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

#### Presidente:

Eng. António Gonçalves Bragança Fernandes

#### Vice-Presidente:

Dr. José Macedo de Vieira

#### Secretário:

Sr. José Barbosa Mota

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

#### Presidente:

Major Valentim dos Santos de Loureiro

#### Vogais:

Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Sr. José Narciso Rodrigues de Miranda

Prof. Manuel de Oliveira Marques (Presidente da Comissão Executiva)

Eng. José Manuel Duarte Vieira (Comissão Executiva)

Eng. Juvenal Silva Peneda (Comissão Executiva)

### FISCAL ÚNICO

#### Efectivo:

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas: António Magalhães & Carlos Santos, SROC, representada pelo Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos

#### Suplente:

Dr. José Rodrigues de Jesus – R.O.C.

## ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

O ano de 2007 ficou marcado pela interrupção do ritmo de crescimento, robusto, da actividade económica e comércio mundiais (destacando-se o forte dinamismo das economias dos mercados emergentes e em desenvolvimento, em particular da China, Índia, Rússia, Médio Oriente e de alguns países do continente Africano). O abrandamento da economia mundial deu-se no segundo semestre de 2007, resultado da mudança brusca da percepção de risco, por parte dos agentes económicos em geral, e dos investidores nos mercados financeiros, em particular.

Este fenómeno de aumento acentuado da incerteza em torno da evolução do enquadramento económico no futuro, desencadeado pela continuada deterioração do mercado hipotecário de alto risco dos Estados Unidos da América, cujas implicações na economia mundial não são ainda evidentes, obrigou à intervenção conjunta dos Bancos Centrais dos Estados Unidos da América, Europa, Inglaterra, Suíça e Canadá.

Observou-se igualmente um agravamento da incerteza a nível geopolítico que, em conjunto com a acentuada desvalorização do dólar e a quebra nas reservas de “crude” e produtos destilados norte-americanos, teve repercussões na escalada do preço das matérias primas e da energia nos mercados internacionais, com destaque para o aumento do preço do petróleo, dos bens alimentares e dos metais preciosos.

De acordo com as previsões publicadas no *World Economic Outlook de Outubro* de 2007, do Fundo Monetário Internacional, estima-se que o PIB mundial cresça cerca de 5,2% em 2007 e 4,8% em 2008, contra os 5,4% registados em 2006, reflectindo um abrandamento da actividade económica e comércio mundiais, com maior impacto na generalidade das economias avançadas. De acordo com a mesma fonte, a inflação estimada permanece controlada à escala global, situando-se dentro dos 2,1% nas economias avançadas. No que diz respeito à evolução do comércio mundial, o Fundo Monetário Internacional estima ainda um forte abrandamento das importações e exportações em 2007, que se irá manter em 2008, efeito com maior impacto nas economias avançadas.

A nível da economia mundial destacam-se, as economias desenvolvidas dos EUA, Japão e do eurosistema, e a economia emergente da China. Nos EUA, os efeitos adversos da crise do mercado de crédito hipotecário de alto risco provocaram um arrefecimento na actividade económica, apesar da forte aceleração das exportações, impulsionada pela depreciação do dólar, e da manutenção dos níveis do consumo interno, suportada pelo dinamismo do emprego e dos salários. As previsões publicadas no referido *World Economic Outlook* estimam um crescimento do PIB norte-americano na ordem dos 1,9% em 2007 e 2008. No Japão, o arrefecimento da economia resulta em larga medida

da dificuldade em erradicar a espiral deflacionista e da anemia da procura interna. Em contrapartida, durante o ano de 2007, destacou-se o desempenho da economia Chinesa, que revelou um grande dinamismo.

Na área euro, e de acordo com as previsões publicadas no Boletim Mensal de Dezembro de 2007, do Banco Central Europeu, o crescimento do PIB das economias que integram o eurosistema ter-se-á situado entre 2,4% e 2,8%, estimando-se para o ano de 2008 um crescimento do PIB entre 1,5% a 2,5%. Para o arrefecimento das economias da área euro concorrem os efeitos adversos da apreciação do euro e do crescente aumento da concorrência mundial, pressionando negativamente as exportações, e a desaceleração da procura interna, agravada pelo aumento dos custos de financiamento das empresas e particulares.

A economia portuguesa apresentou um crescimento modesto, embora acima do registado no ano anterior. De acordo com o Boletim de Inverno 2007, do Banco de Portugal, estima-se um crescimento de 1,9% do PIB português em 2007 e de 2,0% em 2008. A recuperação da economia portuguesa caracterizou-se pelo desempenho favorável da procura interna, que reflecte a aceleração do investimento empresarial, a consistência do consumo privado e a trajectória descendente da inflação, para valores que rondarão, segundo o mesmo estudo do Banco de Portugal, os 2,4% em 2007 e os 2% em 2008. Segundo as previsões de Outono de 2007 da OCDE, destacou-se ainda durante o ano a diminuição do défice público para os 3% do PIB, resultado das políticas continuadas de consolidação orçamental das finanças públicas, levadas a cabo pela Administração Central e, pela negativa, a persistência do desemprego em níveis elevados, estimados em 7,9%.

Verificou-se uma acentuada turbulência no mercado monetário, fruto da crise que se fez sentir no mercado de crédito hipotecário de alto risco dos Estados Unidos da América no segundo semestre de 2007, originando perdas significativas no balanço de várias instituições financeiras e problemas de liquidez. Durante o primeiro semestre do ano, as taxas de juro de médio e longo prazo descreveram uma trajectória ascendente. Contudo, durante o segundo semestre, assistiu-se à intervenção activa dos principais bancos centrais, com fortes injeções de capital por parte dos Estados Unidos da América, Europa e Reino Unido. A Reserva Federal Americana anunciou, em Setembro de 2007, um corte nas taxas de juro de referência de 50pbs. Apesar desta medida, a continuada deterioração dos mercados financeiros levou ao anúncio de mais cortes, sendo que a taxa dos *fed-funds* encerra o ano nos 4,25% (5,25% em Janeiro de 2007). O Banco Central Europeu interrompeu o ciclo gradual de subida das taxas de juro, depois de ter aumentado a sua taxa directora em 50 pbs, para os 4% (3,5% em Janeiro de 2007).



Acompanhando as consequências da crise financeira e a consequente mudança da percepção de risco por parte dos agentes económicos, aumentou a procura dos mercados obrigacionistas de dívida pública, por parte dos investidores. A evolução das taxas de juro dos títulos de dívida pública nos Estados Unidos da América e Alemanha mostram sinais de inversão da sua tendência ascendente, especialmente depois do segundo semestre. O aumento acentuado da incerteza em torno da evolução do enquadramento económico futuro provocou também um alongamento dos *spreads* em todos os segmentos de crédito, com especial incidência junto do crédito de maior risco.

No mercado das matérias-primas, o ano caracterizou-se pela evolução ascendente do preço do petróleo, dos produtos agrícolas e dos metais preciosos. O aumento do preço do petróleo reflectiu o contexto de incerteza geopolítico actual, os fracos níveis das reservas mundiais de petróleo e a falta de abertura da OPEP para aumentar os níveis de produção. Este factor assumiu, já em 2007, grande relevância para o sector do transporte de passageiros, relevância que pode ainda aumentar pelo seu efeito continuado cumulativo.



dante

## INVESTIMENTO

O nível de investimento da Metro do Porto ascendeu em 2007 a 81,7 milhões de euros. Em termos acumulados, o investimento realizado no projecto alcançou os 2.113 milhões de euros.

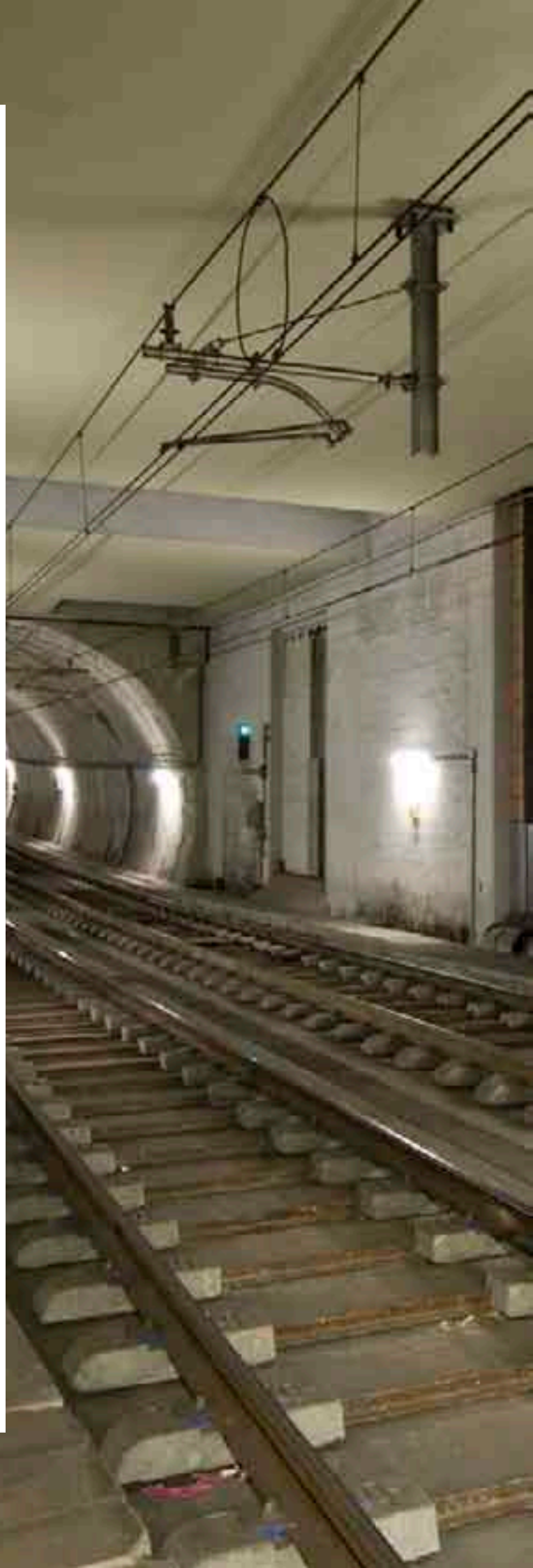
## FINANCIAMENTO

O projecto do Sistema de Metro tem sido confrontado, nos anos mais recentes, com fortes dificuldades no seu financiamento. Com a conclusão da quase totalidade das obras em curso ao longo do ano de 2006, estas restrições assumiram uma ainda maior acuidade.

Prosseguiram e intensificaram-se em 2007 as diligências junto do Governo, no sentido de serem adoptadas soluções de financiamento estruturado mais ajustadas à realidade do projecto, em termos de condições e prazos. Tais diligências não mereceram resposta. Em particular, não foi tomada nenhuma posição quanto à operação de *leasing* estruturado sobre o novo material circulante (para a qual a Empresa apresentou oportunamente proposta firme obtida mediante consulta ao mercado).

A Empresa tem também desenvolvido esforços conducentes ao aumento do financiamento a fundo perdido (proveniente do PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central e dos Fundos Comunitários), que viu o seu peso reduzido de 43,9%, inicialmente previstos, para 25,6%.

Os impasses e constrangimentos que se abatem sobre a Metro do Porto, relativamente à definição de uma base de financiamento estrutural, têm conduzido ao reforço das linhas de financiamento intercalar.



### **FEDER – FUNDO EUROPEU DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

Foi instruído em Junho deste ano, um pedido de pagamento no âmbito do Terceiro Quadro Comunitário de Apoio, com um total de comparticipação de 2,4 milhões de euros.

Encontra-se ainda em dívida a comparticipação referente à totalidade dos 15º e 16º pedidos de pagamento (apresentados em 2006) e parte do 14º pedido (reportado em 2005). No total, a comparticipação ainda não reembolsada ascende, no final de 2007, a 31,2 milhões de euros.

O projecto apresenta no final do primeiro semestre de 2007 uma execução financeira de 100%, face à comparticipação máxima prevista de 315,7 milhões de euros (taxa de comparticipação de 38,45%).

O quadro seguinte representa a evolução do financiamento obtido do FEDER – QCA III:

A 19 de Outubro de 2007, foi enviada nova versão da reprogramação do projecto candidatado ao FEDER, cuja versão inicial tinha já sido remetida a 18 de Outubro de 2006. A versão final prevê o aumento do investimento elegível de 821,1 milhões de euros para 832,8 milhões de euros, mantendo-se a taxa de comparticipação nos 38,45%, resultando assim o aumento da comparticipação em 4,5 milhões de euros. Ainda não foi recebida qualquer comunicação relativa à aceitação do pedido de reprogramação.

A versão final da reprogramação foi apresentada em reunião ocorrida na CCDRN, a 5 de Novembro, com a presença da Comissão de Acompanhamento da Concessão do Sistema de Metro Ligeiro do Porto, a qual manifestou concordância com os princípios em que a reprogramação assenta e recomendou o prosseguimento activo da análise do processo pelos serviços competentes, por forma a submetê-lo atempadamente à Comissão Europeia.

Em Agosto de 2007, foi conhecido o projecto de decisão final da Comissão Europeia, relativo à auditoria ao projecto candidatado ao FEDER: "Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase". Nesse documento é comunicada a intenção de proceder a uma correcção financeira de 125,9 milhões de euros. Desse montante a Metro do Porto concorda com a correcção de 6,0 milhões de euros, tendo-a já realizado, não se conformando com a correcção pretendida pela Comissão Europeia no montante de 119,9 milhões de euros. A Metro do Porto fez uso do seu direito de contraditório apresentando a 19 de Outubro de 2007, e dentro do prazo fixado para o efeito, observações sobre esse projecto de decisão, reiterando a posição de considerar injustificadas as correcções financeiras propostas pela Comissão. Não é ainda conhecida a decisão final da Comissão Europeia.

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento Elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida (1)
Situação a 31/12/2006	Out/00 - Abr/06	814.971	313.356	284.482	28.875
17º Pedido	Abr/06 - Set/06	6.985	2.352	0	2.352
		<b>821.957</b>	<b>315.708</b>	<b>284.482</b>	<b>31.227</b>

(1) Dívida no final de 2006 referente ao 16º, 15º e parte do 14.º pedido de pagamento.



## **AUDITORIA AO SISTEMA DE METRO LIGEIRO DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO – 2ª FASE**

A auditoria aos procedimentos de contratação pública aplicados na realização de despesas do projecto candidato ao FEDER: “Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase” decorre desde Outubro de 2005. Numa primeira fase, foi desenvolvida pela Empresa BDO, indigitada pela DGDR – Direcção Geral de Desenvolvimento Regional, sendo posteriormente repetida e estendida a pedidos de pagamento (entretanto preparados pela Metro do Porto), pela já referida Empresa BDO, agora indigitada pela IGF – Inspecção-Geral de Finanças.

As missões de auditoria desenvolvidas culminaram no projecto de decisão final da Comissão Europeia conhecido em Agosto de 2007, questionando 125,9 milhões de euros da despesa apresentada. Desse montante a Metro do Porto, S.A. concorda com a objecção relativamente a 6,0 milhões de euros, tendo inclusivamente procedido à correspondente correcção. Já quanto aos restantes 119,9 milhões de euros não concede na defesa da elegibilidade das correspondentes despesas, pelo que apresentou, a 19 de Outubro de 2007, observações fundamentadas ao projecto de decisão final da Comissão Europeia, estando a aguardar a tramitação do respectivo processo que conduzirá à decisão final dessa Entidade.



## O PROCESSO

O projecto de decisão final da Comissão Europeia foi enviado à Representação Permanente de Portugal junto da UE, por carta datada de 10 de Agosto de 2007, com a indicação de que poderia conduzir à suspensão da ajuda comunitária ao referido projecto e que as Autoridades Portuguesas eram instadas a apresentar observações e a efectuar correcções ou melhorias, informando a Comissão sobre as medidas tomadas no prazo de dois meses contados da data da recepção da carta pela Representação Permanente de Portugal junto da UE. Concluía a notificação solicitando que fosse dado conhecimento à Metro do Porto, S.A. daquela correspondência de modo a poder transmitir as suas observações, uma vez que, como beneficiário final, poderia vir a ser afectado negativamente. Apesar disso, a Metro do Porto não foi notificada da referida correspondência e do relatório em causa, apenas lhe tendo sido dado conhecimento informal desse documento no dia 25 de Setembro de 2007, isto é, mais de um mês e meio após a sua recepção pelas Autoridades Portuguesas, o que condicionou o exercício do seu direito de defesa, mesmo assim exercido em devido tempo.

O relatório final da BDO, de Dezembro de 2006, no qual a Comissão baseia o referido projecto de decisão, não é do conhecimento da Metro do Porto, que por isso ignora, para além das considerações sumárias constantes do projecto, os motivos subjacentes a algumas posições da Comissão Europeia. Por essa razão não foi viável a apresentação de uma defesa tão completa quanto possível, relativamente às questões controvertidas.

Nos sumários dos argumentos da Metro do Porto apresentados pela Comissão no projecto de decisão, esta refere-se sempre à resposta do beneficiário enviada em 25 de Setembro de 2006. As explicações ou argumentos posteriormente apresentados pela Metro do Porto no contraditório ao projecto de relatório final da BDO (contraditório datado de 17 de Novembro de 2006) não são referidos pela Comissão. Daqui parece poder concluir-se que a Comissão não tinha conhecimento desse contraditório no momento em que formulou o seu projecto de decisão.

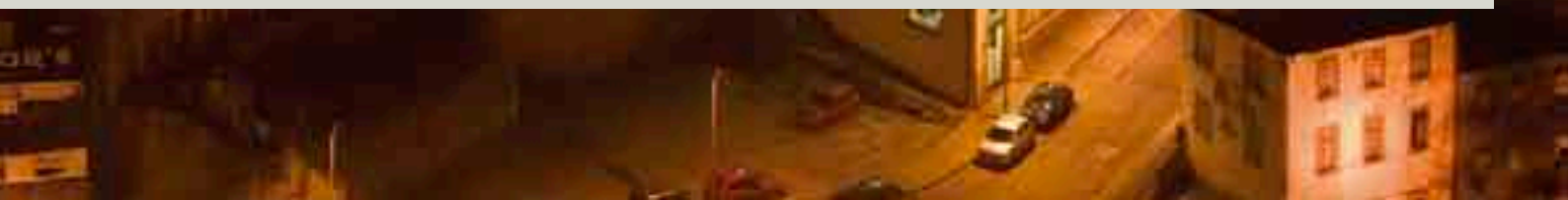
Foram enviados pela Metro do Porto à IGF, a 27 de Março de 2007, três pareceres técnicos relativos às questões contestadas na auditoria, os quais tinham sido protestados juntar pela Metro do Porto no segundo contraditório (de 17 de Novembro de 2006). O projecto de decisão final da Comissão Europeia nunca faz referência a estes documentos, pelo que também é forçoso concluir não ter a Comissão conhecimento deles.

## O CONTEÚDO

A verba controvertida mais significativa diz respeito às despesas incorridas com o 1º Aditamento ao Consórcio Normetro, ACE, assinado a 6 de Setembro de 2001. Esta despesa e esse aditamento estão previstos na candidatura apresentada em Junho de 2001 ao co-financiamento pelo FEDER do projecto "Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase", aprovada pela Comissão Europeia em Junho de 2002, pelo que não era expectável a sua contestação. A este respeito a Comissão Europeia afirma que cabe ao *"Estado-Membro garantir a conformidade das operações co-financiadas com a legislação e as políticas da CE"*.

A Comissão Europeia sempre recebeu regularmente informação precisa e fiável sobre o 1º Aditamento, pelo que – depois de aprovado o financiamento e tendo decorrido um lapso de tempo de 5 anos desde essa aprovação sem que a sua legalidade tenha sido posta em causa – esse financiamento se consolidou nas suas expectativas como um verdadeiro direito concedido.

O principal argumento invocado no projecto de decisão da Comissão é, e passamos a citar: *"a empresa Metro do Porto, S.A. descurou o planeamento das obras uma vez que não assegurou – como parece evidente nos documentos disponibilizados – o acordo de todos os terceiros afectados pelas obras de metro (...) que deviam concordar com as obras propostas no caderno de encargos..."*. Esse argumento baseia-se em presunções, tanto mais injustificadas quanto nunca fora anteriormente apresentado nos relatórios de auditoria submetidos a contraditório. Nas observações apresentadas pela Metro do Porto esta demonstrou, documental e compreensivamente, que a Empresa agiu sempre diligentemente, tendo estabelecido contactos numerosos, sucessivos e sistemáticos com todas as Câmaras Municipais da Área Metropolitana do Porto e outras entidades (nomeadamente REFER e Junta Autónoma de Estradas) abrangidas pela rede, previamente ao lançamento do concurso para a concepção e construção do sistema e à assinatura do subsequente contrato – tendo inclusivamente dado cópia a cada uma do dossier do Concurso. Recordase ainda que a Metro do Porto realizou um processo de consulta pública do Estudo de Impacto Ambiental (EIA), onde as Câmaras foram chamadas a intervir no processo de elaboração e tiveram oportunidade de se manifestar relativamente ao projecto.



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

Até 31 de Dezembro de 2007, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 87,6 milhões de euros.

(valores em milhares de euros)

Projecto	1996/03	2004	2005	2006	2007	Total
Sistema de Metro Ligeiro	53.389	12.750	12.252	9.250	0	87.641
Ponte Infante	33.760	0	0	0	0	33.760
Tram Train	0	0	0	0	8.000	8.000
<b>Total</b>	<b>87.148</b>	<b>12.750</b>	<b>12.252</b>	<b>9.250</b>	<b>8.000</b>	<b>129.400</b>

A 21 de Setembro de 2006, foi comunicada à Metro do Porto a atribuição de uma dotação de 8 milhões de euros em quadro de PIDDAC 2007 para o projecto *Tram Train*. A 5 de Dezembro de 2007, foi feita a requisição de fundos, tendo ocorrido ainda em 2007 a transferência da verba atribuída ao projecto.

A 31 de Agosto de 2007 foi comunicada a atribuição de uma dotação ao projecto *Tram Train* de 8 milhões de euros no quadro PIDDAC 2008.

### **BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO**

Encontram-se integralmente utilizadas as verbas contratadas junto do Banco Europeu de Investimento, no total de 743,7 milhões de euros.

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto prevêm, no número 5 da Base XIII, o limite de 200 milhões de contos (1.000 milhões de euros) para o montante das garantias e avales prestados pelo Estado. Se assumirmos a interpretação de que neste montante se incluem os empréstimos BEI e as operações de locação estruturada sobre o material circulante (no montante de 250 milhões de euros), qualquer endividamento que careça de garantia ou aval do Estado depende de alteração das Bases de Concessão.

Note-se que, nos termos do número 5 da Base XIII, o limite às garantias e avales a prestar pelo Estado se aplica a empréstimos para além dos financiamentos referidos no nº1 da mesma Base. Os avales e garantias já prestados destinam-se a financiamentos previstos no número 1 da Base XIII.

Não obstante, solicitou já a Metro do Porto, em 21 de Junho de 2005, posição reiterada a 26 de Outubro de 2006 e a 16 de Fevereiro de 2007, a alteração do limite atrás referido de forma a ser possível a utilização da verba aprovada pelo BEI ainda remanescente (60 milhões de euros) e a contratação de verbas adicionais necessárias para o financiamento dos projectos aprovados.

A linha de crédito a que se reportam os 60 milhões de euros não desembolsados fora aprovada em 29 de Outubro de 2002. De acordo com regulamentos internos do BEI, as linhas de crédito caducam quatro anos após a data de aprovação, ou seja, em 29 de Outubro de 2006.

A 19 de Janeiro de 2007 foi comunicado à Metro do Porto a aprovação, por parte do Conselho de Administração do Banco Europeu de Investimento, da extensão deste prazo por um período adicional de dois anos, isto é, até 29 de Outubro de 2008.

(valores em milhares de euros)

Contrato - BEI I	Data do Contrato	Valor
Tranche A	16/Nov/98	99.760
Tranche B	26/Mar/01	100.000
Tranche C	05/Nov/01	100.000
Tranche D	15/Mai/02	243.930
<b>Sub Total</b>		<b>543.690</b>
Contrato - BEI II	Data do Contrato	Valor
Tranche A	29/Nov/04	120.000
Tranche B	16/Dez/04	80.000
<b>Sub Total</b>		<b>200.000</b>
<b>Total</b>		<b>743.690</b>



## FUNDO DE COESÃO

Foram instruídos, ao longo do ano, seis pedidos de pagamento ao abrigo do projecto de ligação do Aeroporto à Linha da Póvoa duplicada, co-financiado pelo Fundo de Coesão, com um total de comparticipação de 19,5 milhões de euros. A comparticipação dos 10º a 13º Pedidos - que se encontram já na Direcção-Geral de Política Regional e envolvem uma comparticipação de 11 milhões de euros - está dependente do resultado da auditoria ao projecto desenvolvida pela KPMG, indigitada pela DGDR e iniciada em 2006. Os 14º e 15º Pedidos foram remetidos no segundo semestre do mesmo ano e encontram-se em fase de análise na Intervenção Operacional de Acessibilidades e Transportes (IOAT).

Face à comparticipação máxima prevista, de 67,7 milhões de euros, o projecto apresenta, no final do ano, uma execução financeira de 83%.

O quadro seguinte representa a evolução do financiamento obtido do Fundo de Coesão:

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento Elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida (1)
Situação a 31/12/2006	Mar/05-Out/05	48.868	36.651	35.417	-6.167
10º Pedido	Mar/05-Out/05	4.493	3.370	0	3.370
11º Pedido	Nov/05-Dez/05	3.753	2.815	0	2.815
12º Pedido	Nov/05-Fev/05	1.476	1.107	0	1.107
13º Pedido	Mar/05-Jun/06	4.938	3.703	0	3.703
14º Pedido	Mar/06-Fev/07	7.055	5.291	0	5.291
15º Pedido	Jul/06-Set/07	4.297	3.223	0	3.223
		<b>74.879</b>	<b>56.159</b>	<b>35.417</b>	<b>13.341</b>

(1) O valor negativo a 30 de Dezembro de 2006 resulta do adiantamento prestado em Setembro de 2004.

Em Agosto de 2007, foi enviado à IOAT o segundo pedido de reprogramação do projecto. O investimento elegível foi reduzido de 90,2 milhões de euros para 79,6 milhões de euros, mantendo-se inalterado o valor de comparticipação de 67,7 milhões de euros, em resultado de um aumento de 10pp na taxa de comparticipação. Esta reprogramação encontra-se em análise pela Comissão Europeia aguardando-se decisão quanto à aprovação da mesma.

À semelhança do projecto candidatado ao FEDER, foi conhecido em Agosto o projecto de decisão final da Comissão Europeia, relativo à auditoria ao projecto "Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada" candidatado ao Fundo de Coesão. A correcção financeira definida nesse documento é de 42,1 milhões de euros (comparticipação de 31,6 milhões de euros). A Metro do Porto manifestou o seu desacordo ao projecto de decisão, através de carta datada de 4 de Outubro de 2007. Não é ainda conhecida a decisão final da Comissão Europeia.

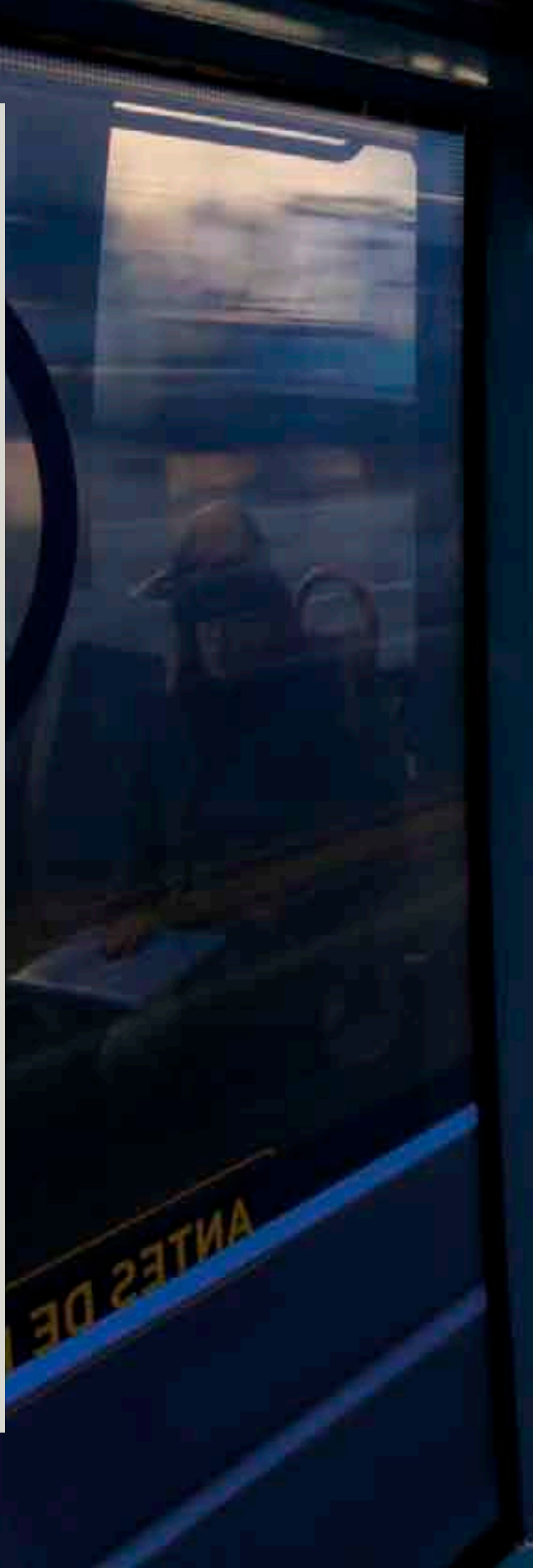
### **AUDITORIA AO PROJECTO LIGAÇÃO DO AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO À LINHA DA PÓVOA DUPLICADA**

A auditoria ao projecto candidatado ao Fundo de Coesão: "Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada" iniciou-se em 2006 e foi conduzida pela empresa KPMG, indigitada pela então DGDR – Direcção Geral de Desenvolvimento Regional.

Foi conhecido em Agosto o projecto de decisão final da Comissão Europeia referente a este projecto, no qual se faz saber a intenção de proceder a uma correcção financeira de 42,1 milhões de euros (comparticipação de 31,6 milhões de euros), dos quais 41,9 milhões de euros são referentes a despesas do 3º Aditamento ao contrato com o Consórcio Normetro, ACE.

A contestação deste aditamento põe em causa a expectativa que legitimamente foi criada pela Metro do Porto de que teria direito ao correspondente financiamento, já que tal aditamento estava previsto e tinha sido aprovado na candidatura do projecto "Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada". A Comissão Europeia afirma (no projecto de decisão final) que cabe ao "Estado-Membro garantir a conformidade das operações cofinanciadas com a legislação e as políticas da CE". A Metro do Porto expôs, nas observações emitidas a respeito do projecto de decisão, que a Comissão Europeia sempre recebeu regularmente informação precisa e fiável sobre o 3º aditamento, pelo que - depois de aprovado o financiamento e tendo decorrido um lapso de tempo de 4 anos desde essa aprovação sem que a sua legalidade tenha sido posta em causa - esse financiamento se consolidou como um verdadeiro direito concedido.

O projecto de decisão final da Comissão Europeia foi enviado à Representação Permanente de Portugal junto da UE, por carta datada de 2 de Agosto de 2007, com a indicação de que poderia conduzir à suspensão da ajuda comunitária ao referido projecto e que as Autoridades Portuguesas eram instadas a apresentar observações e a efectuar correcções ou melhorias, informando a Comissão sobre as medidas tomadas no prazo de dois meses contados da data da recepção da carta pela Representação Permanente de Portugal junto da UE. Concluía a notificação solicitando que fosse dado conhecimento à Metro do Porto, S.A. daquela correspondência de modo a poder transmitir as suas observações, uma vez que, como beneficiário final poderia vir a ser afectado negativamente. Apesar disso, a Metro do Porto apenas foi notificada pelo IFDR da referida correspondência e do relatório em causa através de carta datada de 27 de Agosto de 2007, o que condicionou o exercício do seu direito de defesa, mesmo assim exercido em devido tempo.



### **PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL**

Tendo em vista o financiamento do conjunto de alterações ao projecto, aprovadas pelo Governo em 2001, o accionista 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	<b>49.880</b>

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.

### **PRESTAÇÕES DO CONCEDENTE**

Foram conhecidos a 16 de Novembro os novos planos de contas aprovados em Espanha, nomeadamente, um geral (real decreto 1514/2007, de 16 de Novembro), e outro para as PME's (real decreto 1515/2007, de 16 de Novembro), planos esses que se declaram em conformidade com as Directivas Comunitárias. Estes planos vêm clarificar, de forma expressa, o entendimento do Legislador Espanhol que, à semelhança do já instituído na França, declara que os subsídios ao investimento devem ser considerados no capital próprio da empresa.

Esta prática, consagrada na legislação francesa e espanhola, vem sendo seguida pela Metro do Porto, S.A., tendo motivado reserva no relatório de auditoria às contas da Empresa, pelo auditor independente.

A Metro do Porto, S.A. solicitou ao Tribunal de Contas, em 21 de Dezembro de 2007, a reapreciação do assunto e as diligências necessárias para que a normalização portuguesa ainda em estudo tenha em consideração os entendimentos de entidades idóneas, designadamente os legisladores francês e o espanhol.



## **FINANCIAMENTO INTERCALAR**

Face às restrições ao financiamento estruturado dos investimentos aprovados, a que acresce a inexpressiva compensação pelo serviço público prestado, a Metro do Porto tem sentido uma necessidade crescente de recurso a financiamento bancário intercalar.

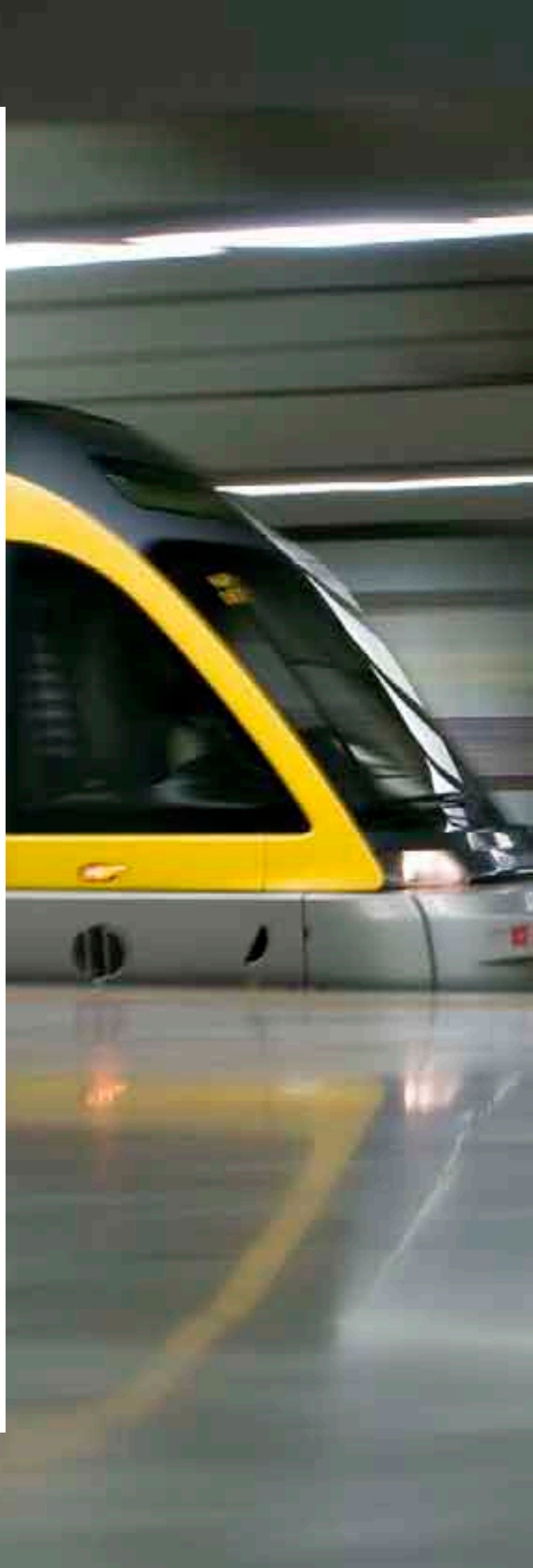
Estas restrições foram agravadas em 2007, em resultado dos processos de auditoria aos fundos comunitários, que (não tendo produzido ainda resultados conclusivos) bloqueiam o acesso aos fundos atribuídos e ainda não desembolsados.

Assim sendo, o investimento global em 2007 de 81,7 milhões de euros foi financiado com recurso a financiamento intercalar, com excepção da comparticipação de 8 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2007 à aquisição de 30 *Tram Trains*.

Acresce ainda a não compensação pelo Estado da disponibilização da infraestrutura, nomeadamente na cobertura dos encargos financeiros dos contratos de financiamento com o BEI e das rendas de locação operacional, líquidas dos proveitos de manutenção, que ascenderam em 2007 a 30,1 milhões de euros e 11,5 milhões de euros, respectivamente.

Depois de, em 2006, terem sido celebrados contratos de financiamento de médio e longo prazo no valor de 380 milhões de euros, foram celebradas em 2007 três operações de refinanciamento da dívida existente no montante de 200 milhões de euros, em montantes repartidos por prazos de cinco e de vinte anos.

A Empresa dispunha, no final do exercício, de 339,3 milhões de euros de facilidades de curto prazo, incluindo adiantamentos por conta de fundos comunitários, utilizando 231,7 milhões de euros (face a 265,4 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2006).



## CONTRATO PROGRAMA

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, nomeadamente no n.º 1 da Base XV, prevêm a atribuição por parte do Estado de “indemnizações compensatórias na medida em que estas, adicionadas às receitas de uma exploração levada a cabo segundo critérios de eficiência, eficácia e economicidade, se revelem necessárias ao funcionamento do sistema de transporte em regime de serviço público”. Estas indemnizações, e de acordo com o n.º 2 da Base XV, “serão objecto dos seguintes contratos-programa a celebrar entre o Estado e a concessionária: a) O primeiro, a ser celebrado no prazo de 18 meses a contar da publicação do diploma que aprova as presentes bases, respeitante ao período inicial de operação do Sistema”.

Por iniciativa da Metro do Porto, e na sequência de uma apresentação informal em Julho de 2002, foi apresentada em Setembro de 2002 uma primeira proposta formal de contrato programa. Esta proposta veio a ser reformulada ainda em 2002, não tendo a Empresa conhecimento de quaisquer pareceres sobre essa reformulação.

Em 2003, primeiro ano de operação comercial do Sistema, não foi recebido qualquer montante a título de indemnizações compensatórias. Os valores entretanto atribuídos para os exercícios de 2004 a 2007 apresentam-se pouco mais do que simbólicos, mantendo-se objectiva e dificilmente explicável a forma como foram apurados.

Neste contexto, e por forma a dar cumprimento à recomendação constante do relatório de Auditoria Técnico - Financeira à Metro do Porto elaborado pela Inspecção - Geral de Finanças, segundo a qual caberia à Metro do Porto “apresentar em 2005 ao Governo e à Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, uma proposta sobre as obrigações de serviço público e respectivo financiamento”, a Metro do Porto remeteu em Dezembro de 2005 nova proposta de contrato programa. Esta nova proposta teve acolhimento idêntico ao reservado às anteriores.

O quadro seguinte resume os montantes de indemnizações compensatórias, entretanto atribuídas à Metro do Porto.

### Indemnizações Compensatórias

(valores em milhares de euros)

2004	2005	2006	2007	Total
4.730	2.246	4.403	10.359	<b>19.738</b>

## FINANCIAMENTO DA LINHA ANTAS-GONDOMAR

Foi lançado em Outubro de 2007 o Concurso Público para a construção da linha de Gondomar, entre o Estádio do Dragão e Venda Nova, dando cumprimento ao estipulado a esse respeito no Memorando de Entendimento e conforme o despacho conjunto dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 28 de Setembro de 2007, o qual estipula que:

*“É autorizado o lançamento do Concurso Público para a construção do Troço Estádio do Dragão – Venda Nova, da Linha de Gondomar, bem como a realização das despesas inerentes ao lançamento do mesmo”.*

## POLÍTICA DE GESTÃO DA EXPOSIÇÃO AO RISCO DE TAXA DE JURO

No âmbito de uma estratégia de gestão activa da exposição ao risco de taxa de juro, e face à elevada volatilidade dos mercados financeiros ao longo de 2007, prosseguiram-se as actividades de monitorização da evolução dos mercados financeiros, de forma a procurar otimizar a política de cobertura seguida.

Em particular, foi acompanhado o desempenho das estruturas de cobertura de risco em carteira, monitorizando-se a sua evolução e procurando soluções de optimização num período de grande volatilidade de taxas que já se sentia desde o ano anterior.

Nesse cenário, foi contratada, em Janeiro de 2007, uma operação de reestruturação do primeiro instrumento contratado em Março de 2003, um *plain vanilla swap* sobre a primeira tranche do contrato de locação operacional.

Em Agosto de 2007, foi contratada uma nova operação de cobertura, consubstanciada em dois contratos complementares, associada à operação de financiamento a longo prazo realizada na mesma data e por um prazo de vinte anos.

No seu conjunto, as operações contratadas tendo em vista a gestão da exposição ao risco de taxa de juro permitiram, em 2007, uma redução do custo de financiamento de 7,7 milhões de euros.

## SITUAÇÃO PATRIMONIAL

Em resultado da conclusão, em 2006, das principais obras de implementação do Sistema de Metro Ligeiro, registou-se em 2007 uma redução significativa do esforço de investimento da Empresa. A principal alteração da situação patrimonial da Empresa resulta das restrições ao financiamento estruturado, nomeadamente com o não reforço das verbas de financiamento a fundo perdido, pelo que se regista um contínuo crescimento do endividamento da Metro do Porto.

(valores em milhares de euros)

Situação Patrimonial	2005	2006	2007	07/06
Imobilizado (líquido)	1.434.112	1.690.847	1.722.600	1,9%
Existências	162	272	0	-100,0%
Dívidas de Terceiros - Curto Prazo	63.890	52.329	28.139	-46,2%
Disponibilidades	5.061	2.565	3.294	28,4%
Acréscimos e Diferimentos	286.698	272.674	258.186	-5,3%
<b>Activo</b>	<b>1.789.923</b>	<b>2.018.688</b>	<b>2.012.220</b>	<b>-0,3%</b>
Capital Social	5.000	5.000	5.000	0,0%
Prestações Acessórias	179	179	179	0,0%
Ajustamentos de Capital em Filiais Associadas	0	0	55	-
Prestações do Concedente	402.883	463.561	471.561	1,7%
Resultados Transitados	-67.581	-138.916	-261.188	-88,0%
Resultado Líquido do Exercício	-71.335	-122.155	-145.189	-18,9%
<b>Situação Líquida</b>	<b>269.146</b>	<b>207.669</b>	<b>70.418</b>	<b>-66,1%</b>
Provisões	10.766	10.766	12.556	16,6%
Dívidas a Terceiros - Médio e Longo Prazo	970.948	1.341.246	1.453.090	8,3%
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo	423.396	343.213	371.925	8,4%
Acréscimos e Diferimentos	115.667	115.794	104.230	-10,0%
<b>Passivo</b>	<b>1.520.777</b>	<b>1.811.019</b>	<b>1.941.802</b>	<b>7,2%</b>
<b>Situação Líquida e Passivo</b>	<b>1.789.923</b>	<b>2.018.688</b>	<b>2.012.220</b>	<b>-0,3%</b>

Do lado do activo, regista-se um crescimento de 4,6% do imobilizado bruto face a Dezembro de 2006. Nas dívidas de terceiros a curto prazo, destaca-se o aumento em 6,0 milhões de euros de dívidas de clientes (constituídas na sua quase totalidade por valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE), bem como a redução em 30,8 milhões nas dívidas de Estado e outras entidades públicas, em consequência da maior periodicidade na realização dos reembolsos de IVA.

Do lado do capital próprio, regista-se um crescimento de 1,7% da rubrica Prestações do Concedente. Esta variação é resultado da comparticipação de 8 milhões de euros proveniente da comparticipação no quadro do PIDDAC 2007 ao projecto *Tram Train*.

A evolução do endividamento a longo prazo reflecte as operações de financiamento intercalares no montante de 200 milhões de euros já referidas, líquida da transferência para curto prazo de financiamentos a liquidar em 2008.

Em termos agregados, e excluindo a dívida junto do Banco Europeu de Investimento, regista-se um crescimento do endividamento bancário da Metro do Porto em 166,3 milhões de euros, para um total de 811,7 milhões de euros (incluindo 44,4 euros de adiantamentos por conta de fundos comunitários).

Não existem dívidas em mora ao Estado e outros entes públicos, incluindo à Segurança Social.



## EXPLORAÇÃO

A conta de exploração de 2007 do Sistema de Metro Ligeiro evidencia, face a 2006, uma melhoria da margem bruta de exploração em 6,2%, fruto do aumento da taxa de ocupação do sistema e das alterações introduzidas na gestão da oferta de serviço de transporte. Em termos absolutos, o Sistema evidencia em 2007 uma margem bruta negativa em 22,1 milhões de euros, para uma margem líquida negativa de 80,6 milhões de euros (agravamento de 2,3%).

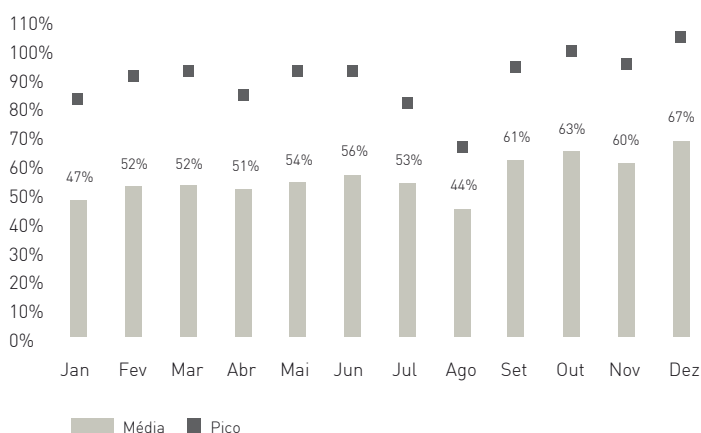
(valores em milhares de euros)

Conta de Exploração Metro	2005	2006	2007	07/06
Vendas e Prestação de Serviços	10.326	21.263	26.678	25,5%
Custo das Vendas e Prestação de Serviços	23.792	44.861	48.823	8,8%
Margem Bruta	-13.466	-23.598	-22.145	6,2%
Taxa de Cobertura	43,4%	47,4%	54,6%	7,2 pp
Margem Líquida	-43.143	-78.811	-80.645	-2,3%
<b>Resultado de Exploração</b>	<b>-60.458</b>	<b>-121.357</b>	<b>-141.348</b>	<b>-16,5%</b>

Pelos motivos acima expostos, constata-se uma melhoria significativa da taxa cobertura dos custos das vendas e prestações de serviços, concluindo-se o ano com uma taxa de cobertura de 54,6%. Este rácio compara as receitas de tarifário com os custos directos de operação.

A taxa de cobertura acima é uma taxa média anual do Sistema. Analisando esta taxa por faixa horária, constatamos taxas de cobertura médias mensais, nas horas de ponta, consistentemente acima dos 80%.

### Taxa de Cobertura





Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, conclui-se por taxas de cobertura inferiores a 30% no ramal de ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e nos extremos das linhas, com excepção no extremo sul da linha Amarela. As maiores taxas de cobertura, que excedem os 70%, atingem-se nos troços mais centrais da rede, nomeadamente em grande parte do troço comum.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2007 a 26,7 milhões de euros, (mais 25,5% que no ano anterior). A estes valores correspondem receitas de 55,39 centimos por validação (subida marginal de 0,6% face ao período homólogo), 10,85 centimos por passageiro km (subida de 3,3%) e 1,77 centimos por lugar km (subida significativa de 18,1%).

O custo das vendas e prestações de serviços ascende a 48,8 milhões de euros, dos quais 91,8% relativos ao contrato de operação Normetro, 5,5% relativos ao contrato de fiscalização da operação e os restantes relativos a comissões pagas ao TIP, ACE. Face a 2006, regista-se um aumento de 8,8% dos custos das vendas e prestações de serviços (repartidos entre crescimentos de 4,6% nos custos Normetro, 140,3% do custo com o contrato de fiscalização da operação – este contrato teve início em Junho de 2006 – e 48,8% nos fees pagos ao TIP, ACE – resultado do forte crescimento da procura e da receita gerida por esta entidade).

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta, em 2007, um custo operacional por lugar km oferecido de 3,24 centimos (mais 2,4% que em igual período de 2006) e de 19,85 centimos por passageiro km (redução de -10,4%).

A repartição por linha da conta de exploração do sistema mostra as margens líquidas apresentadas na tabela ao lado:

Margem Líquida	2007	%
Linha Azul	-14.820	18,4%
Linha Vermelha	-27.132	33,6%
Linha Verde	-16.561	20,5%
Linha Amarela	-13.275	16,5%
Linha Violeta	-8.856	11,0%

(valores em milhares de euros)

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2007, uma margem bruta negativa de 415,6 mil euros e uma margem líquida negativa em 437,6 mil euros (aggravamentos face a 2006 de 0,7% e 2,3%, respectivamente).

(valores em milhares de euros)

Conta de Exploração Funicular	2005	2006	2007	07/06
Vendas e Prestação de Serviços	137,9	175,7	212,2	20,7%
Custo das Vendas e Prestação de Serviços	356,0	588,6	627,8	6,7%
Margem Bruta	-218,1	-412,8	-415,6	-0,7%
Taxa de Cobertura	38,7%	29,9%	33,8%	3,9 pp
Margem Líquida	-410,2	-427,6	-437,6	-2,3%
<b>Resultado de Exploração</b>	<b>-659,3</b>	<b>-792,0</b>	<b>-1.004,2</b>	<b>-26,8%</b>

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 212,2 mil euros, o que corresponde a 40,82 cêntimos por lugar km e 1,96 euros por passageiro km (evoluções face ao período homólogo de 19,8% e -1,5%, respectivamente).

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,21 euros por lugar km oferecido e de 5,80 euros por passageiro km transportado, em termos acumulados (evoluções face ao período homólogo de 5,9% e -13,0%, respectivamente).

O Parque Metro, na estação Estádio do Dragão, apresenta em 2007 uma margem bruta marginalmente positiva e uma margem líquida negativa em 402,0 mil euros.

(valores em milhares de euros)

Conta de Exploração Parque Metro	2006	2007	07/06
Vendas e Prestação de Serviços	25,0	71,0	184,5%
Custo das Vendas e Prestação de Serviços	17,9	42,9	140,0%
Margem Bruta	7,1	28,1	297,1%
Taxa de Cobertura	139,6%	165,5%	25,9 pp
Margem Líquida	-154,3	-402,0	-160,6%
<b>Resultado de Exploração</b>	<b>-218,3</b>	<b>-562,5</b>	<b>-157,7%</b>



## RESULTADOS

Pese embora a evolução francamente positiva da taxa de cobertura da operação do Sistema de Metro Ligeiro, sustentada pelos crescimentos acentuados da receita do serviço de transporte e da taxa de ocupação dos veículos, a inadequada estrutura de financiamento da Empresa, com uma excessiva utilização de soluções de financiamento intercalares, condiciona o desempenho da conta de resultados da Empresa.

(valores em milhares de euros)

<b>Resultados</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>07/06</b>	<b>IPG's 2007</b>	<b>IPG's %</b>
Fornecimento e Serviços Externos	58.098	75.130	79.240	5,5%	87.023	91,1%
Custos com Pessoal	5.965	5.708	6.301	10,4%	6.137	102,7%
Amortizações	22.659	40.815	50.475	23,7%	63.736	79,2%
Custos Financeiros	26.532	42.334	61.561	45,4%	55.511	110,9%
Impostos	1.216	4.048	3.037	-25,0%	0	-
Outros Custos	467	304	110	-63,8%	11	1004,1%
<b>Custos</b>	<b>114.936</b>	<b>168.339</b>	<b>200.724</b>	<b>19,2%</b>	<b>212.418</b>	<b>94,5%</b>
Prestações de Serviços	14.435	25.854	30.995	19,9%	30.723	100,9%
<i>Transporte Público de Passageiros</i>	<i>10.350</i>	<i>21.272</i>	<i>26.555</i>	<i>24,8%</i>	<i>25.707</i>	<i>103,3%</i>
<i>Manutenção Veículos LEP</i>	<i>3.609</i>	<i>3.728</i>	<i>3.801</i>	<i>1,9%</i>	<i>4.000</i>	<i>95,0%</i>
<i>Publicidade em Espaços Comerciais</i>	<i>183</i>	<i>269</i>	<i>366</i>	<i>36,4%</i>	<i>384</i>	<i>95,4%</i>
<i>Outras</i>	<i>294</i>	<i>585</i>	<i>273</i>	<i>-53,3%</i>	<i>633</i>	<i>43,1%</i>
Subsídios à Exploração	2.246	2.403	10.359	331,1%	162.541	6,4%
<i>Exploração Sistema Metro Ligeiro</i>	<i>2.246</i>	<i>2.403</i>	<i>10.359</i>	<i>331,1%</i>	<i>89.051</i>	<i>11,6%</i>
<i>Renda de Infraestrutura</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-</i>	<i>73.490</i>	<i>0,0%</i>
Trabalhos para a Própria Empresa	24.920	15.789	12.128	-23,2%	13.469	90,0%
Proveiros Financeiros	836	877	870	-0,9%	629	138,1%
Proveitos Suplementares	59	47	163	246,9%	132	123,6%
Outros Proveitos	1.105	1.214	1.021	-15,9%	0	-
<b>Proveitos</b>	<b>43.601</b>	<b>46.184</b>	<b>55.536</b>	<b>20,2%</b>	<b>207.495</b>	<b>26,8%</b>
<b>Resultado Líquido</b>	<b>-71.335</b>	<b>-122.155</b>	<b>-145.189</b>	<b>-18,9%</b>	<b>-4.923</b>	<b>2949,0%</b>



A receita obtida em 2007 pelo transporte público de passageiros apresenta um crescimento de 24,8% face ao ano anterior.

O orçamento da Metro do Porto para 2007, remetido à tutela em Dezembro de 2006, previa a atribuição de indemnizações compensatórias no montante de 162,5 milhões de euros, montante repartido em duas componentes:

1. Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte, no valor de 89,1 milhões de euros (dos quais 47,0 milhões referentes a acertos do valor efectivo do período 2003/06 face ao preconizado na nova proposta de contrato programa remetida à tutela em Dezembro de 2005);
2. Renda pela disponibilização da infraestrutura, no valor de 73,5 milhões de euros.

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 149/07, de 6 de Setembro, aprovou a distribuição, para o ano de 2007, das indemnizações compensatórias pelas diferentes empresas prestadoras de serviço público, cabendo à Metro do Porto indemnizações compensatórias pelo serviço de transporte de 10.876.940,00 euros. O montante atribuído à Metro do Porto corresponde a uma contribuição média de 4,4 cêntimos por passageiro km transportado.

A evolução dos custos financeiros decorre do modelo de financiamento da Empresa, tanto das obras de construção do Sistema como da operação, evolução essa agravada pelo contexto de subida de taxa de juro (registou-se uma evolução da média anual da Euribor a 3 meses de 3,1% no ano de 2006 para 4,3% ao longo de 2007) e pelas restrições ao financiamento estruturado da Metro do Porto, situação já descrita em pontos anteriores deste relatório. Estas restrições obrigam a Empresa a recorrer a soluções de financiamento menos eficientes, com o correspondente acréscimo dos custos a suportar. Não obstante os resultados positivos alcançados com a política de gestão de risco de taxa de juro, registaram-se em 2007 custos financeiros totais de 61,6 milhões de euros, valor 45,4% superior ao registado em igual período do ano anterior.

Igualmente significativa é a evolução da conta de Amortizações, 23,7% acima do valor contabilizado em 2006.

A deterioração dos resultados da Empresa resulta pois, em grande medida, da evolução destas duas rubricas. O resultado operacional negativo da Metro do Porto apresenta, em 2007, um agravamento de 4,9%. Já o resultado operacional antes de amortizações apresenta uma melhoria de 14,0%. Excluindo Custos Financeiros e de Amortizações, o défice da Metro do Porto reduziu-se em 5,9 milhões de euros (descida de 15,0%).

PERSPECTIVAS PARA **2008**





Serão concluídas em 2008 as obras em curso, nomeadamente o prolongamento da linha Amarela para sul desde a estação João de Deus (já em exploração) até à nova estação D. João II, e as obras de compatibilização urbana adjacentes ao Sistema de Metro.

Está também prevista a eliminação de diversas passagens de nível nas linhas Vermelha e Verde, em benefício da segurança da operação do Metro, e a conclusão das obras de adaptação do PMO de Guifões para acolher a nova frota de material circulante, cuja recepção se iniciará em 2008.

Decorrerá também, em 2008, o processo de concurso, lançado na sequência do Despacho Conjunto do Ministério das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 28 de Setembro de 2007, para a construção da linha de Gondomar entre o Estádio do Dragão e Venda Nova.

Espera-se ainda a apreciação pelo Governo dos estudos "Programa Estratégico de Desenvolvimento do Metro do Porto" e "Análises Suplementares sobre a Segunda Fase do Metro do Porto" divulgados em Dezembro de 2007 e remetidos nomeadamente ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e à Junta Metropolitana do Porto, por forma a estabelecer-se o Plano de Investimentos da futura subconcessão do Sistema de Metro.

Será enviado ao Governo um dossier contendo as diversas alternativas relativas ao lançamento do concurso público internacional para a atribuição, em regime de subconcessão, da construção da segunda fase do Sistema de Metro Ligeiro do Porto e da exploração e manutenção da totalidade da rede, conforme previsto no Memorando de Entendimento entre o Ministério das Obras Públicas e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto celebrado a 21 de Maio de 2007.

É aguardada a concretização da alteração da estrutura accionista prevista no Memorando de Entendimento celebrado a 21 de Maio de 2007, entre a Junta Metropolitana do Porto e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que estipula o aumento do capital social de 5 para 7,5 milhões de euros, previsto até ao final do ano de 2007, sendo o aumento de capital integralmente subscrito pela accionista Estado, que passará a deter, directa ou indirectamente, 60% do capital societário.

Aguarda-se autorização do Governo tendo em vista a formalização de três aditamentos já negociados com o consórcio construtor do Sistema, referentes:

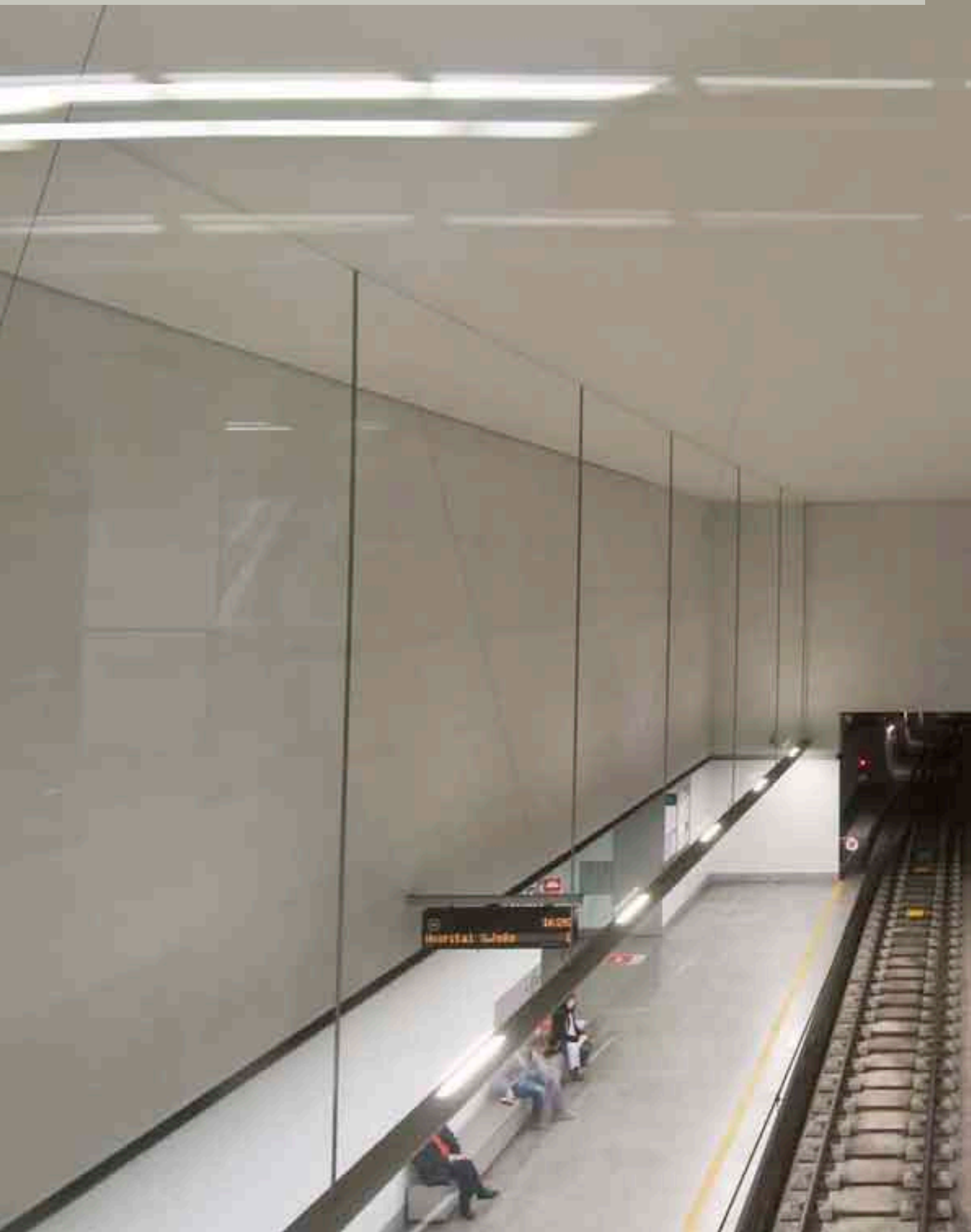
- Quinto aditamento: À duplicação da linha da Trofa entre Fonte do Cuco e ISMAI, cuja cerimónia de inauguração do troço parcelar Fonte do Cuco – Fórum da Maia, realizada em Julho de 2005, contou com a presença do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações];
- Sexto aditamento: Aos trabalhos a menos referentes ao traçado em via simples do troço ISMAI – Trofa;
- Sétimo aditamento: À renegociação do contrato de operação, que se tornou necessária por na componente de exploração do contrato inicial não estarem previstas as alterações ao traçado posteriormente aprovadas pela Tutela.

Depois de apresentada proposta de contrato programa em Dezembro de 2005, na sequência de recomendação feita pela Inspeção Geral de Finanças no seu Relatório de Auditoria de 14 de Junho de 2005, aguarda-se, agora para 2008, a contratualização com o Estado da obrigação prevista no n.º 2 da base XV, na qual se estipula os prazos de celebração destes contratos entre o Estado e a concessionária:

- a) O primeiro, a ser celebrado no prazo de 18 meses a contar da publicação do diploma que aprova as presentes bases, respeitante ao período inicial de operação do Sistema;*
- b) O segundo, a ser celebrado no prazo de 18 meses após a entrada em funcionamento de todo o Sistema, respeitante aos 5 anos seguintes ao termo do período inicial de operação do Sistema.*

Aguarda-se a abertura de período de candidaturas de projectos ao Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN), com vista ao reforço da componente de fundos perdidos na estrutura de financiamento da Metro do Porto.

## PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS



O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -145.188.566,08 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

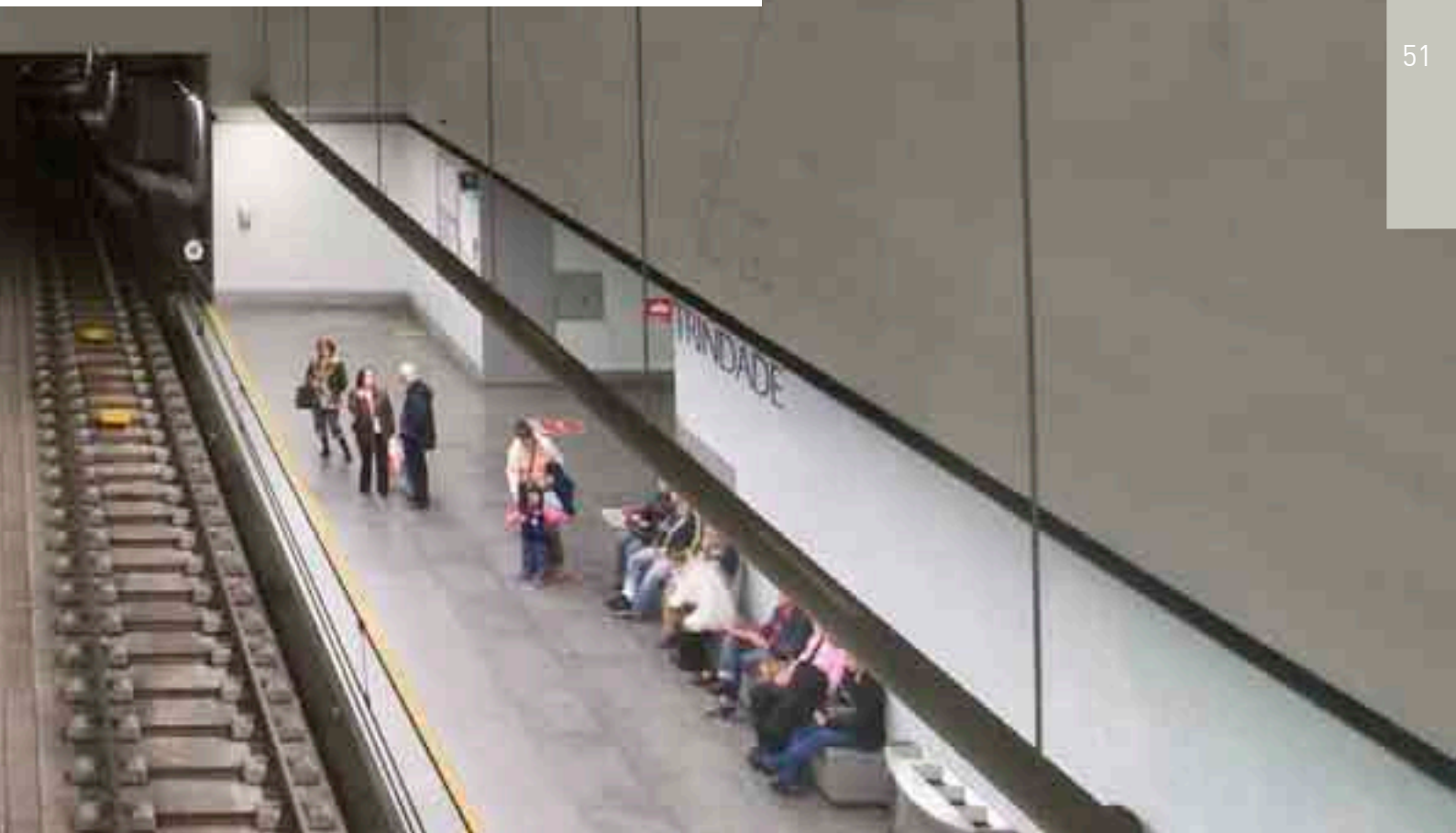
Porto, 23 de Janeiro de 2008

**O Conselho de Administração**

Presidente do Conselho de Administração:  
Major Valentim dos Santos Loureiro

**Vogais:**

Dr. Rui Fernando da Silva Rio  
Sr. José Narciso Rodrigues de Miranda  
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida  
Prof. Manuel de Oliveira Marques  
Eng. José Manuel Duarte Vieira  
Eng. Juvenal Silva Peneda





# CONTAS DO EXERCÍCIO 2007

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007

Unidade: Euros

Código das Contas		Nota Anexo	Exercícios			
POC			2007			2006
			AB	AA	AL	AL
	<b>Activo</b>					
	Imobilizado:					
	Imobilizações incorpóreas:					
431	Despesas de instalação		81.512.293	5.793.664	75.718.629	70.518.182
441	Imobilizações em curso		85.245.409		85.245.409	87.000.363
		10	166.757.702	5.793.664	160.964.038	157.518.545
	Imobilizações corpóreas:					
421	Terrenos e recursos naturais		122.692.696		122.692.696	109.973.103
422	Edifícios e outras construções		1.249.786.235	110.514.652	1.139.271.583	1.056.863.185
423	Equipamento básico		210.473.791	20.705.523	189.768.267	168.817.001
424	Equipamento de transporte		1.112.406	586.783	525.623	527.677
425	Ferramentas e utensílios		281.642	247.368	34.274	42.752
426	Equipamento administrativo		2.385.466	2.154.733	230.733	358.447
429	Outras imobilizações corpóreas		6.063.305		6.063.305	6.063.305
442/6	Imobilizações em curso		101.321.308		101.321.308	186.526.908
448	Adiantamentos p/c. imobilizações corpóreas		1.557.234		1.557.234	3.940.764
		10	1.695.674.083	134.209.060	1.561.465.023	1.533.113.142
	Investimentos financeiros:					
4111	Partes de capital em empresas do grupo		2.189		2.189	2.250
4112	Partes de capital em empresas associadas		168.551		168.551	213.263
		16	170.740		170.740	215.513
	Circulante:					
	Existências:					
32	Mercadorias					272.077
						272.007
	Dívidas de terceiros - Curto prazo					
211	Clientes, c/c		15.992.485		15.992.485	10.037.242
229	Adiantamentos a fornecedores		601.071		601.071	356.687
24	Estado e outros entes públicos		10.455.336		10.455.336	41.285.772
25	Accionistas		30.459		30.459	1.784
264	Subscritores de capital		177.250		177.250	177.250
261/2/6/7/8	Outros devedores	49	882.385		882.385	470.042
			28.138.986		28.138.986	52.328.776
	Depósitos bancários e caixa:					
12/3/4	Depósitos bancários		3.292.822		3.292.822	2.450.584
11	Caixa		1.526		1.526	114.864
			3.294.349		3.294.349	2.565.448
	Acréscimos e diferimentos:					
271	Acréscimos de proveitos		2.935.787		2.935.787	13.889
272	Custos diferidos	51	255.250.638		255.250.638	272.660.184
			258.186.425		258.186.425	272.674.073
	<i>Total de amortizações</i>			140.002.723		
	<i>Total dos ajustamentos</i>			140.002.723		
	<i>Total do activo</i>		2.152.222.284		2.012.219.560	2.018.687.573

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

Unidade: Euros

Código das Contas		Nota Anexo	Exercícios	
POC			2007	2006
	<b>Situação Líquida e passivo</b>			
51	Capital próprio:			
	Capital		5.000.000	5.000.000
53	Prestações acessórias		179.033	179.033
55	Ajust. Partes Capital Filiais e Associados		54.687	
59	Resultados transitados		-261.188.494	-138.916.283
	<i>Subtotal</i>		-255.954.773	-133.737.249
88	Resultado líquido do exercício		-145.188.566	-122.155.435
	<i>Subtotal</i>		-401.143.340	-255.892.684
581	Prestações do concedente (Al.4 da Base XXVII)		471.561.360	463.561.360
	<i>Total da situação líquida</i>	40	70.418.021	207.668.676
298	Passivo:			
	Provisões			
	Outras provisões	34	12.556.296	10.765.525
			12.556.296	10.765.525
231	Dívidas a terceiros - Médio e longo prazo:			
262/3/4/5/7/8	Dívidas a instituições de crédito	52	1.243.689.708	1.123.689.708
	Outros credores	53	209.400.379	217.556.186
			1.453.090.086	1.341.245.894
231	Dívidas a terceiros - Curto prazo:			
221	Dívidas a instituições de crédito	52	311.652.576	265.372.082
219	Fornecedores, c/c		19.041.375	5.385.158
261	Adiantamentos de clientes		14.640	
24	Fornecedores de imobilizado c/c	53	34.937.457	57.529.095
262/3/4/5/7/8	Estado e outros entes públicos		386.071	284.005
	Outros credores	53	5.893.255	14.643.073
			371.925.373	343.213.413
273	Acréscimos e diferimentos			
274	Acréscimos de custos	54	19.483.701	25.915.101
	Proveitos diferidos	55	84.746.084	89.878.965
			104.229.784	115.794.066
	<i>Total do passivo</i>		1.941.801.540	1.811.018.897
	<i>Total da situação líquida e do passivo</i>		2.012.219.560	2.018.687.573

## O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

MAJOR VALENTIM DOS SANTOS LOUREIRO

VOGAIS

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

SR. JOSÉ NARCISO RODRIGUES DE MIRANDA

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

PROF. MANUEL DE OLIVEIRA MARQUES

ENG. JOSÉ MANUEL DUARTE VIEIRA

ENG. JUVENAL DA SILVA PENEDA

# DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007

Unidade: Euros

Código das Contas		Exercícios			
POC		2007		2006	
	<b>Custos e perdas</b>				
61	Custos das mercad. vendas e matérias consumidas:				
	Mercadorias	0	0	200.645	200.645
62	Fornecimentos e serviços externos		79.239.946		75.130.461
641 + 642	Custos com pessoal:				
	Remunerações	4.879.916		4.418.458	
	Encargos sociais:				
643 + 644	Pensões	0		0	
645/6/7/8/9	Outros	1.420.764	6.300.680	1.289.395	5.707.853
662 + 663	Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	50.474.559		40.814.606	
67	Provisões	0	50.474.559	0	40.814.606
63	Impostos	3.037.398		4.047.515	
65	Outros custos e perdas operacionais	11.340	3.048.738	22.590	4.070.104
	(A)		139.063.923		125.923.670
682	Perdas em empresas do grupo e associadas		108.350		88
681/5/6/7/8	Juros e custos similares:				
	Outros	61.453.001	61.561.351	42.334.285	42.334.373
	(C)		200.625.274		168.258.043
69	Custos e perdas extraordinários		60.312		57.262
	(E)		200.685.585		168.315.305
86	Imposto sobre o rendimento do exercício		38.636		23.953
	(G)		200.724.221		168.339.258
88	Resultado líquido do exercício		-145.188.566		-122.155.435
			55.535.655		46.183.823
	<b>Proveitos e ganhos</b>				
71	Vendas:				
	Mercadorias	0		396.912	
72	Prestações de serviços	30.995.470	30.995.470	25.854.038	26.250.950
75	Trabalhos para a própria empresa		12.127.902		15.788.971
74	Subsídios à exploração	10.358.990		2.402.806	
73	Proveitos suplementares	163.183		47.034	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais	0	10.522.173	0	2.449.840
	(B)		53.645.546		44.489.762
782	Ganhos em empresas do grupo e associadas		46.053		36.279
7811/3/4/6/8	Outros juros e proveitos similares:				
	Outros	823.451	869.503	841.079	877.358
	(D)		54.515.049		45.367.119
79	Proveitos e ganhos extraordinários		1.020.606		816.704
	(F)		55.535.655		46.183.823
	Resumo:				
	Resultados Operacionais (B) - (A) =		-85.418.377		-81.433.908
	Resultados Financeiros (D-B) - (C-A) =		-60.691.847		-41.457.015
	Resultados Correntes (D) - (C) =		-146.110.225		-122.890.923
	Resultados antes Impostos (F) - (E) =		-145.149.930		-122.131.482
	Resultados Líquido Exercício (F) - (G) =		-145.188.566		-122.155.435

## O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

## O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

MAJOR VALENTIM DOS SANTOS LOUREIRO

VOGAIS

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

SR. JOSÉ NARCISO RODRIGUES DE MIRANDA

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

PROF. MANUEL DE OLIVEIRA MARQUES

ENG. JOSÉ MANUEL DUARTE VIEIRA

ENG. JUVENAL DA SILVA PENEDA



# DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007

Unidade: Euros

	Exercícios	
	2007	2006
Vendas e prestações de serviços	30.995.470	26.250.950
Custo das vendas e prestações de serviços	-113.588.596	-95.769.474
Resultados Brutos	-82.593.126	-69.518.524
Outros proveitos e ganhos operacionais	11.017.885	2.449.840
Custos de distribuição	-2.554.172	-2.807.315
Custos administrativos	-7.538.489	-5.099.823
Outros custos e perdas operacionais	-4.644.300	-5.273.626
Resultados Operacionais	-86.312.201	-80.249.447
Custo líquido de financiamento	-58.883.610	-41.918.226
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	45.880	36.191
Ganhos (perdas) em outros investimentos	0	0
Resultados Correntes	-145.149.930	-122.131.482
Impostos sobre resultados correntes	-38.636	-23.953
Resultados Correntes Após Impostos	-145.188.566	-122.155.435
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-145.188.566	-122.155.435
Resultado por acção	-145.19	-122.16

## O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

## O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

MAJOR VALENTIM DOS SANTOS LOUREIRO

VOGAIS

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

SR. JOSÉ NARCISO RODRIGUES DE MIRANDA

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

PROF. MANUEL DE OLIVEIRA MARQUES

ENG. JOSÉ MANUEL DUARTE VIEIRA

ENG. JUVENAL DA SILVA PENEDA

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA PARA O EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2007

	<b>2007</b>	<b>2006</b>
<b>Actividades Operacionais:</b>		
Recebimentos de clientes	19.706.857	19.814.581
Pagamento a fornecedores	-86.012.277	-70.785.347
Pagamentos ao pessoal	-6.342.056	-5.693.402
<i>Fluxo gerado pelas operações</i>	<b>-72.647.475</b>	<b>-56.664.168</b>
Recebimentos/(pagamentos) de impostos sobre o rendimento	-714.339	-46.996
Outros recebimentos/(pagamentos) relativos à actividade operacional	-2.415.199	-15.106.836
<i>Fluxo gerado antes das rubricas extraordinárias</i>	<b>-75.777.013</b>	<b>-71.818.000</b>
Recebimentos relacionados com rubricas extraordinárias	-645.498	0
Pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias	-55.582	-56.690
	<b>-701.080</b>	<b>-56.690</b>
<i>Fluxo das Actividades Operacionais</i>	<b>-76.478.094</b>	<b>-71.874.690</b>
<b>Actividades de Investimento:</b>		
Recebimentos:		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	2.860.138	6.230.147
Prestações do concedente	8.000.000	60.677.918
Dividendos	0	0
	<b>10.860.138</b>	<b>66.908.065</b>
Pagamentos		
Investimentos financeiros	111	87
Imobilizações corpóreas	35.993.975	309.604.363
Imobilizações incorpóreas	7.432.195	11.497.494
Amortizações contratos locação financeira	0	0
	<b>43.426.281</b>	<b>321.101.944</b>
<i>Fluxo das Actividades de Investimento</i>	<b>-32.566.143</b>	<b>-254.193.878</b>
<b>Actividades de Financiamento:</b>		
Recebimentos		
Empréstimos obtidos	166.280.494	360.383.652
	<b>166.280.494</b>	<b>360.383.652</b>
Pagamentos		
Empréstimos obtidos	0	0
Juros e custos similares	56.507.357	36.811.088
	<b>56.507.357</b>	<b>36.811.088</b>
<i>Fluxos das Actividades de Financiamento</i>	<b>109.773.137</b>	<b>323.572.654</b>
<b>Variações de caixa e seus equivalentes</b>	<b>728.901</b>	<b>-2.496.004</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>	<b>2.565.448</b>	<b>5.061.452</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	<b>3.294.349</b>	<b>2.565.448</b>

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO  
MAJOR VALENTIM DOS SANTOS LOUREIRO  
VOGAIS

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO  
SR. JOSÉ NARCISO RODRIGUES DE MIRANDA  
ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA  
PROF. MANUEL DE OLIVEIRA MARQUES  
ENG. JOSÉ MANUEL DUARTE VIEIRA  
ENG. JUVENAL DA SILVA PENEDA

## ANEXO À DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

As notas seguintes têm como referência a numeração definida na Directriz Contabilística nº 14/93, estando ausentes todos os pontos aí definidos que não são aplicáveis à empresa, ou cujo conteúdo não é relevante para o completo entendimento da demonstração apresentada.

2 – Discriminação dos componentes de caixa e seus equivalentes:

(valores em euros)

	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Numerário	1.526	114.864
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	3.292.822	2.450.584
Equivalentes a caixa:		
Caixa e seus equivalentes	3.294.349	2.565.448
<b>Disponibilidades constantes do balanço</b>	<b>3.294.349</b>	<b>2.565.448</b>

3 – Informações respeitantes a actividades financeiras não monetárias:

No âmbito da segunda linha de crédito aprovada pelo BEI, esteve disponível, até 31 de Outubro de 2006, uma verba de 60 milhões de euros. Por falta de aval do Estado, não foi esta verba contratada. Ainda assim, na sequência da decisão do Conselho de Administração do BEI, comunicada em Dezembro de 2006, e formalmente confirmada em Janeiro de 2007, foi prorrogado, por dois anos, o prazo possível de contratação.

Encontra-se disponível para utilização futura a quantia de 107,7 milhões de euros referentes a linhas de crédito de curto prazo contratadas junto de instituições bancárias nacionais.



ANEXO AO BALANÇO E À DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS



## 0 - INTRODUÇÃO

A Metro do Porto, S.A. foi criada pelo Decreto-Lei nº 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 tendo a firma de Metro da Área Metropolitana do Porto, S.A., foi constituída em 6 de Agosto de 1993, tendo por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na AMP.

O Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o Decreto-lei nº 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 actuação dos accionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Accionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão é alterado pela Lei 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão, pelo Decreto-Lei nº 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, pelo Decreto-Lei nº 249/2002, de 19 de Novembro, com vista a permitir operações de *leasing* de material circulante afecto ao sistema, pelo Decreto-Lei nº 33/2003, de 24 de Fevereiro, pelo Decreto-Lei nº 166/2003, de 24 de Julho, e pelo Decreto-Lei nº 233/2003 de 27 de Setembro.

Para a prossecução do seu objecto, tem a sociedade que realizar estudos, concepção, planeamento, projectos e a construção das infra-estruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas têm constituído a actividade 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 tem vindo a sofrer uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha da Póvoa), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha da Trofa) e da linha Amarela, em 2005 e das aberturas, em 2006, dos troços Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital São João, Fórum da Maia – ISMAI e Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro, resultando num consistente aumento mensal da procura, que se manteve neste exercício.

O financiamento do investimento e da actividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, ser assegurado pelo Estado através de dotações de Orçamento de Estado, fundos de origem comunitária e através de garantias de empréstimos contraídos pela concessionária.

Nos termos da Base XV do Decreto-Lei n.º 394-A/98, o equilíbrio financeiro da exploração do sistema de metro ligeiro deverá ser assegurado pelo Estado através da atribuição de indemnizações compensatórias que visam compensar a Empresa pela prestação de transporte em regime de serviço público, as quais deverão ser objecto de contrato programa a celebrar entre o Estado e a concessionária.

No final do exercício de 2007 a sociedade possui as seguintes participações:

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

As notas seguintes têm como referência a numeração definida no Plano Oficial de Contabilidade, estando ausentes os pontos não aplicáveis à empresa, ou cuja informação não seja relevante. Cada nota viu o seu conteúdo tratado de acordo com o recomendado pelas IAS, sempre que este normativo se demonstre mais completo e esclarecedor para o correcto entendimento das contas da sociedade. Os pontos finais, do nº 49 ao 58, foram criados para responder a uma maior clareza na apresentação de contas que se pretende obter.

## 2 - VALORES COMPARATIVOS

Durante o exercício, a empresa passou a integrar a participação no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, através do Método da Equivalência Patrimonial, em detrimento do Método da Consolidação Proporcional.

## 3 - POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As políticas contabilísticas mais significativas utilizadas na determinação do resultado do exercício e apresentação da situação financeira são as seguintes:

### 3.1 - BASES DE APRESENTAÇÃO

As demonstrações financeiras da Metro do Porto foram preparadas de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal, segundo o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adoptadas divulgações requeridas pela Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS).

### 3.2 - RECONHECIMENTO DO RÉDITO

#### a) Prestação de serviços

Os proveitos gerados pela utilização do título de transporte, o Andante, são registados mensalmente, de acordo com as validações registadas no sistema de bilhética. Esta informação é prestada pela TIP ACE, entidade responsável pelo tratamento de toda a informação da rede de vendas e pela correspondente repartição de receitas, de acordo com os critérios definidos pelas Agrupadas do referido ACE.

Os proveitos gerados pela utilização dos parques de estacionamento da estação de metro Estádio do Dragão e do Parque Central da Maia, são obtidos mensalmente, de acordo com os registos no sistema de controlo de acesso/sistema de bilhética e por informação da entidade gestora do parque, respectivamente. O tarifário, incluindo uma solução de Park & Ride, foi definido de forma a promover a utilização combinada com o metro.

Os proveitos gerados pela manutenção dos veículos de metro ligeiro abrangidos pelos contratos de *leasing* operacional são duodecimalizados em paralelo com as respectivas rendas.

Os proveitos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no exercício, pela correspondente diminuição do seu custo.

#### b) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 10.358.990 euros, de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar o acréscimo de custo de exploração pela prestação de serviço social de transporte e a perda de receita pela utilização de preços sociais nos títulos de transporte, tal como previsto nas Bases de Concessão.

Até publicação da Resolução do Conselho de Ministros que define os montantes a atribuir no ano às empresas do sector empresarial do Estado, é registado mensalmente 1/12 do montante recebido no ano anterior, sendo que após a referida publicação são relevados mensalmente o valor real atribuído e ajustados os montantes já contabilizados.

Foram igualmente registados 384.738 euros correspondentes às indemnizações compensatórias relativas à participação da empresa no acordo de Tarifário Social celebrado em 29 de Junho de 2006, entre os operadores de transporte aderentes ao sistema intermodal Andante.

Este montante encontra-se já garantido pela Resolução do Conselho de Ministros 149/2007, de 6 de Setembro de 2007, devendo ser regularizado no decurso do exercício de 2008.



### 3.3 - GESTÃO DOS RISCOS FINANCEIROS

A exposição da Sociedade a riscos financeiros inclui principalmente variações de taxas de juro.

#### 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 qualquer significado.

#### ii. Risco da taxa de juro

Os empréstimos contratados com o Banco Europeu de Investimentos vencem juros a taxas variáveis e fixas revisíveis, conforme explicitado na nota 29.

Os restantes financiamentos de médio e longo prazo vencem juros a taxas variáveis.

A Empresa detém cinco *swaps* de cobertura do risco de taxa de juro, sendo a contratação deste tipo de instrumentos financeiros efectuada após análise cuidada dos riscos e benefícios inerentes a este tipo de operações e consulta a diversas instituições intervenientes no mercado.

#### iii. Risco de crédito

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

#### iv. Risco de liquidez

O modelo de financiamento da Empresa tem por base os fundos públicos com origem no Estado e na União Europeia, financiamento de longo prazo com recurso ao Banco Europeu de Investimento, as operações de *leasing* estruturado e a uma operação de financiamento com maturidade de 20 anos.

### 3.4 - IMOBILIZAÇÕES CORPÓREAS

O imobilizado corpóreo é valorizado ao custo de aquisição e/ou construção, líquido das amortizações acumuladas e das perdas por imparidade. Os encargos financeiros durante o período de construção são capitalizados.

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

Os contratos de locação financeira são registados na data do seu início como activo e passivo, pelo menor entre o justo valor do bem e o valor actual das rendas de locação vincendas. Os activos adquiridos em locação financeira são amortizados de acordo com a política estabelecida pela Empresa para as imobilizações corpóreas.

As rendas são constituídas pelo custo financeiro e pela amortização do capital. Os custos financeiros são imputados aos respectivos períodos durante o prazo da locação, segundo uma taxa de juro periódica constante sobre o investimento líquido remanescente do locador.

Os custos com a manutenção e reparação que não aumentam a vida útil das imobilizações são registados como custos do exercício em que ocorrem.

As amortizações são calculadas sobre os valores de aquisição ou construção, pelo método das quotas constantes. As taxas anuais aplicadas reflectem o menor período entre o prazo da concessão (50 anos) e a vida útil económica dos bens e resumem-se como segue:

#### - Edifícios e outras construções:

*Edifícios: 30 anos*

*Passagens inferiores: 50 anos*

*Túneis: 50 anos*

*Via: 25 anos*

#### - Equipamento básico: 20 anos

O Imobilizado em Curso compreende todos os fornecimentos relativos à construção das infra-estruturas de Metro Ligeiro, os trabalhos especializados, fornecimentos externos relacionados com o desenvolvimento dos projectos e ainda trabalhos para a própria empresa.

### 3.5 - IMOBILIZAÇÕES INCORPÓREAS

As imobilizações incorpóreas encontram-se registadas pelo custo de aquisição, deduzido das amortizações acumuladas e de perdas por imparidade.

As amortizações são calculadas sobre os valores de aquisição, pelo método das quotas constantes. As taxas anuais reflectem o período entre o início de utilização e o prazo de concessão de 50 anos.

### 3.6 - INVESTIMENTOS FINANCEIROS

Os investimentos financeiros em empresas do grupo e associadas são valorizados pelo método da equivalência patrimonial. Regista-se que, anteriormente e em relação ao TIP, ACE, o mesmo era relevado pelo método de consolidação proporcional. As participações relativamente às quais a Empresa não assegura uma influência significativa sobre a sua actividade, são valorizadas a 31 de Dezembro pelo menor entre custo de aquisição e valor de realização.

### 3.7 - IMPARIDADE DOS ACTIVOS

Os activos da empresa são analisados à data de cada balanço, de forma a avaliar indicações de eventuais perdas por imparidade. Em 31 de Dezembro de 2007 não existem situações de imparidade de activos.

### 3.8 - PROVISÕES

São constituídas provisões 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 efectuada no final de cada exercício.

Nesta data, mantém-se a possibilidade da existência de passivos contingentes, os quais podendo representar perdas futuras, deram origem à manutenção da provisão anteriormente constituída, no montante de 10,8 milhões de euros. Adicionalmente, fruto da alteração da contabilização da participação no TIP, ACE, mencionada na Nota 3.6 deste Anexo, foi constituída uma provisão no montante de 1,8 milhões de euros, decorrente da desvalorização da participação no Capital no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE.

### 3.9 - ESPECIALIZAÇÃO DE EXERCÍCIOS

A contabilização de custos e de proveitos tem como base o princípio da especialização dos exercícios, pelo qual estes são reconhecidos no momento em que são gerados, independentemente do seu pagamento ou recebimento.

### 3.10 - IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO

O Imposto sobre o Rendimento é calculado com base no resultado tributável e considera a tributação diferida.

Os impostos diferidos são calculados com base no método da responsabilidade de balanço, sobre as diferenças temporárias entre os valores contabilísticos dos activos e passivos e a respectiva base de tributação.

Somente são reconhecidos impostos diferidos activos quando existe uma segurança razoável de que serão gerados lucros futuros contra os quais os activos poderão ser utilizados.

### 3.11 - LOCAÇÕES OPERACIONAIS

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.

Os encargos com as rendas associadas aos contratos de locação operacional, são reconhecidos como custo do exercício a que respeitam.

### 3.12 - FINANCIAMENTO DO IMOBILIZADO

Os recursos não reembolsáveis atribuídos à empresa para financiamento do imobilizado afecto ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98 e nas suas posteriores actualizações, foram registados até 2002 como Proveitos Diferidos. Procedeu-se em 2003, à reclassificação desses recursos, os quais passam a integrar os Capitais Permanentes da Empresa, tendo sido registados como “Prestações do Concedente”, por se entender ser a forma mais correcta de os relevar.

Os fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC, para suportar o investimento na Ponte do Infante, foram contabilizados como Proveitos Diferidos, sendo utilizados em função da reintegração do investimento.

## 6 - IMPOSTOS

A Empresa encontra-se sujeita ao pagamento de Imposto sobre o Rendimento do Exercício, acrescido de derrama, e existe tributação autónoma fruto dos custos com viaturas ligeiras e das despesas de representação.

Nos termos da legislação em vigor, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respectivo.

Não foram reconhecidos impostos diferidos activos, relativamente às perdas fiscais, por questão de prudência.

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

(valores em euros)

<i><b>Ano do Prejuízo</b></i>	<i><b>Valor</b></i>	<i><b>Utilizável até</b></i>
2002	991.013	2008
2003	26.210.687	2009
2004	36.339.197	2010
2005	69.702.375	2011
2006	118.251.857	2012
2007	141.183.083	2013

## 7 - NÚMERO MÉDIO DE PESSOAS

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa, no exercício, foi de 123 (123 em Dezembro de 2006), sendo de 125 no final de Dezembro, dos quais 16 são trabalhadores transferidos da CP e da REFER.

	<i><b>2007</b></i>	<i><b>2006</b></i>
Efectivo Total	125	118
Excluindo CP/REFER	109	102
Efectivo Total Médio	123	123

## 8 - MOVIMENTOS NAS CONTAS DE DESPESAS DE INSTALAÇÃO E DESPESAS DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Foram registados na conta Despesas de Instalação os valores referentes a estudos, projectos e gestão do projecto, correspondentes ao investimento em 2007 nas linhas em exploração (Azul, Vermelha, Verde, Amarela e Violeta). A passagem de imobilizado em curso para firme foi realizada pelo peso orçamental relativo destes investimentos incorpóreos face ao investimento directo no Sistema.

## 10 - MOVIMENTOS NAS RÚBRICAS DO ACTIVO IMOBILIZADO

### ACTIVO BRUTO

(valores em euros)

Rúbricas	Saldo inicial	Aumento	Alienações	Transferências e Abates	Saldo Final
<i>Imobilizações incorpóreas:</i>					
Despesas de instalação	74.572.204	0	0	6.940.089	81.512.293
Imobilizações em curso	87.000.363	18.146.617	0	-19.901.571	85.245.409
<b>Total</b>	<b>161.572.567</b>	<b>18.146.617</b>	<b>0</b>	<b>-12.961.482</b>	<b>166.757.702</b>
<i>Imobilizações corpóreas:</i>					
Terrenos	109.973.103	0	0	12.719.593	122.692.696
Edifícios	1.128.302.746	562.607	-583.024	121.503.906	1.249.786.235
Equipamento básico	180.809.781	337.817	-30.211	29.356.404	210.473.791
Equipamento de transporte	1.033.869	245.668	-167.131	0	1.112.406
Ferramentas e utensílios	257.659	23.983	0	0	281.642
Equipamento administrativo	2.251.516	192.317	-58.367	0	2.385.466
Outras	6.063.305	0	0	0	6.063.305
Imobilizações em curso	186.526.908	62.891.531	0	-148.097.131	101.321.308
Adiantam. Imob. corpóreas	3.940.765	137.760	0	-2.521.290	1.557.234
<b>Total</b>	<b>1.619.159.652</b>	<b>64.391.683</b>	<b>-838.733</b>	<b>12.961.482</b>	<b>1.695.674.083</b>
<i>Investimentos financeiros:</i>					
Partes de capital em empresas do grupo	2.250	0	-61	0	2.189
Partes de capital em empresas associadas	213.262	108.258	-152.969	0	168.551
Outras empresas	0	111	-111	0	0
<b>Total</b>	<b>215.512</b>	<b>108.369</b>	<b>-153.142</b>	<b>0</b>	<b>170.740</b>

### AMORTIZAÇÕES E AJUSTAMENTOS

(valores em euros)

Rúbricas	Saldo Inicial	Reforço	Anulação/Reversão	Saldo Final
<i>Imobilizações incorpóreas:</i>				
Despesas de instalação	4.054.022	1.927.788	-188.146	5.793.664
<b>Total</b>	<b>4.054.022</b>	<b>1.927.788</b>	<b>-188.146</b>	<b>5.793.664</b>
<i>Imobilizações corpóreas:</i>				
Edifícios	71.439.068	39.076.323	-739	110.514.652
Equipamento básico	11.919.190	8.896.718	-110.385	20.705.523
Equipamento de transporte	506.191	247.723	-167.131	586.783
Ferramentas e utensílios	214.907	36.200	-3.739	247.368
Equipamento administrativo	1.967.153	423.102	-235.522	2.154.733
<b>Total</b>	<b>86.046.509</b>	<b>48.680.066</b>	<b>-517.516</b>	<b>134.209.060</b>



Durante o exercício foram transferidos para imobilizado firme os valores do investimento realizado nos troços das linhas Azul, Vermelha, Verde, Amarela e Violeta já concluídos e em exploração, como a seguir se apresenta:

(valores em euros)

<b>Linha</b>	<b>Montante Transferido</b>
Linha Azul	1.903.345
Linha Vermelha	9.595.882
Linha Verde	5.834.379
Linha Amarela	6.844.092
Linha Violeta	477.969

## 11 - CAPITALIZAÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS INCORRIDOS NO EXERCÍCIO

Foram capitalizados na conta de Imobilizações em Curso 4.827.849 euros correspondentes a 2.872.019 euros de encargos financeiros dos financiamentos do Banco Europeu de Investimento e 1.044.170 euros de juros de empréstimos intercalares, sendo que em ambos os valores estão incluídos os respectivos impostos.

## 14 - IMOBILIZAÇÕES CORPÓREAS E EM CURSO

a) Todas as imobilizações estão afectas à actividade da Empresa e disponíveis para a exploração. Não existem imobilizações localizadas no estrangeiro.

b) De acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 394-A/98, todos os bens que integram o estabelecimento da Metro do Porto, SA e os afectos ao sistema, são reversíveis para o Estado, no fim do período da Concessão, que é de 50 anos. Os valores financiados que satisfazem os requisitos do n.º IV da Base XXVII são considerados como afectos a interesses do Concedente.

No exercício, foram capitalizados os proveitos financeiros resultantes das aplicações financeiras efectuadas. Assim, verifica-se uma redução de 45.453 euros no valor dos custos financeiros capitalizados no exercício registando-se, em consequência, um saldo final acumulado em 31 de Dezembro de 2007 de 4.782.396 euros.

Os encargos financeiros capitalizados e respectivos impostos, são os seguintes:

<i>Anos anteriores</i>	<b>48.902.369 euros</b>
<i>No exercício</i>	<b>4.782.396 euros</b>

## 15 - BENS UTILIZADOS EM REGIME DE LOCAÇÃO FINANCEIRA

Os bens utilizados pela Empresa em regime de locação financeira são veículos ligeiros e instalações, os quais se encontram registados no activo pelo valor de 1.008.644 euros e 661.875 euros, respectivamente. Em 31 de Dezembro de 2007 o valor em dívida associado a estes contratos era de 536.495 euros e de 184.071 euros, respectivamente.

## 16 - FIRMA E SEDE DAS EMPRESAS DO GRUPO, ASSOCIADAS E OUTRAS PARTICIPAÇÕES

(valores em euros)

Designação Social	Sede	%	Capitais Próprios 2007	Resultado 2007	Valor da Participação financeira em 31.12.2007
<i>Metro Consultoria, Lda</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 7º, Porto	100,00%	1.786	-61	2.189
<i>Transpublicidade, S.A.</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 13º, Porto	40,00%	576.914	115.131	168.551
<i>TIP, ACE</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 9º, Porto	33,33%	-5.366.707	-324.534	0
<i>Nortrem, ACE</i>	R. Gen. Firmino Miguel, nº3, Lisboa	0,01%	a)	a)	0

a) O resultado negativo do exercício anulou o valor da participação

Tal como referido na Nota 2. do presente Anexo, a participação no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, passou a estar integrado nas contas da Empresa pelo Método da Equivalência Patrimonial.

Durante o exercício as transacções entre empresas do grupo, associadas e outras, apresentam-se como segue:

(valores em euros)

Designação Social	Vendas e/ou Prestações de Serviços	Compras e/ou Aquisição de Serviços	Saldo a 31.12.2007
<i>Nortrem, ACE</i>	3.759.707	16.661.629	213.548.983
<i>Transpublicidade, S.A.</i>	476.079	0	153.606
<i>TIP, ACE</i>	0	913.138	12.373.385

## 28 - DÍVIDAS EM MORA AO ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Não existe qualquer dívida em mora ao Estado e Outros Entes Públicos.

## 29 - VALOR DAS DÍVIDAS A TERCEIROS A MAIS DE CINCO ANOS

A dívida existente na Empresa a mais de 5 anos apresenta-se como segue:

### a) Banco Europeu de Investimento

No exercício não foram utilizados recursos provenientes de linhas de financiamento do BEI.

(valores em euros)

Contrato	Valor Contratado	Valor total em dívida
<b>BEI I</b>		
Tranche A	99.759.579	99.759.579
Tranche B	100.000.000	100.000.000
Tranche C	100.000.000	100.000.000
Tranche D	243.930.128	243.930.128
<b>BEI II</b>		
Tranche A	120.000.000	120.000.000
Tranche B	80.000.000	80.000.000
<b>Total</b>	<b>743.689.708</b>	<b>743.689.708</b>

Os empréstimos contratados junto do BEI são realizados em Euros, em regime de taxa variável BEI (que é consistentemente mais baixa que a Euribor para igual período) e em regime de taxa fixa revisível.

Os contratos de financiamento com o BEI beneficiam de Garantia Pessoal da República Portuguesa, por um período de 20 e de 17 anos a contar da data desta, respectivamente para os contratos BEI I e BEI II.

Em 2003 foi tomada a opção pelo regime de taxa fixa revisível para as tranches B e C (BEI II). A tranche B foi fixada até 15 de Março de 2009 e a tranche C até 15 de Setembro de 2009.

Ainda em 2003 foi tomada a opção pelo regime de taxa fixa revisível, até 15 Março de 2010, para parte da tranche D, no valor de 100 milhões de euros.

Durante o exercício de 2006, foi contratado um *swap* de taxa de juro sobre a totalidade da tranche D do contrato BEI, no montante de 243,9 milhões de euros. Esta operação fixou a taxa de juro desta tranche até à maturidade da mesma, bonificando até Março de 2010 a taxa fixa revisível BEI contratada em 2003 sobre 100,0 milhões de euros desta tranche.

Os empréstimos obtidos junto do BEI classificados a médio e longo prazo apresentam o seguinte plano de reembolsos:

### Contrato BEI I

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

### Contrato BEI II

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

### b) Locação operacional Nortrem, ACE

No exercício foram liquidadas as rendas vencidas respeitantes aos contratos de locação operacional de 72 veículos de metro ligeiro, apresentando os seguintes valores em dívida no final do exercício:

(valores em euros)

Contrato	Valor inicial	Valor total em dívida
LEP 2002	97.222.222	77.323.638
LEP 2003	121.527.778	107.489.959
LEP 2004	31.250.000	28.735.386
<b>Total</b>	<b>250.000.000</b>	<b>213.548.983</b>

Foi contratado em 2003, com o Banco Comercial Português, por um período de 20 anos, um *swap* de taxa de juro referente ao contrato de *leasing* operacional celebrado em 2002. Em Janeiro de 2007 procedeu-se à reestruturação deste *swap*, em operação celebrada com o Banco Santander.

### c) Contrato de Mútuo

Foi contratado, em 2006, um empréstimo por um período de 5 anos, prorrogável por mais 2 anos, no montante de 200 milhões de euros, com reembolso integral em 2013.

No exercício foi contratado um empréstimo por um período de 20 anos, no montante de 100 milhões de euros, parte reembolsável em prestações semestrais de capital e o remanescente com um pagamento *bullet* no final do prazo contratado.

Este empréstimo tem associada uma estrutura de cobertura de taxa de juro, concretizada pela celebração de dois contratos de *swap* sobre a totalidade do montante e até à maturidade do financiamento.

### 31 - COMPROMISSOS FINANCEIROS

Os compromissos financeiros mais relevantes assumidos pela Empresa dizem respeito aos contratos de empreitada e operação do Sistema de Metro Ligeiro, bem como os contratos de prestação de serviços de Fiscalização, e assumem no fim do exercício a seguinte configuração:

(valores em euros)

Entidade	Valor do contrato	Valor realizado	%
<i>Normetro - Contrato base</i>	845.997.409	841.066.717	99%
<i>Normetro - Aditamentos</i>	231.991.030	218.814.921	94%
<i>CFS</i>	35.978.930	27.493.153	76%

### 32 - GARANTIAS PRESTADAS

Para caução ao pagamento do valor provável das indemnizações a pagar pela Empresa pela expropriação de prédios destinados a serem utilizados na construção da Rede de Metro Ligeiro foram emitidas garantias bancárias. No fim do exercício existem 7.385.368,12 euros em garantias bancárias prestadas, correspondendo a 116 processos.

Em resultado de acções de auditoria realizadas pelos Serviços de Inspecção do IVA aos pedidos de reembolso apresentados, durante o exercício, constituíram-se também garantias bancárias, com validade de um ano, no montante de 24.519.771,08 euros, descritas na tabela seguinte:

(valores em euros)

Entidade emitente	Valor	Validade
<i>BPI</i>	15.327.453,90	08-01-2008
<i>BPI</i>	5.584.902,53	08-01-2008
<i>Millennium BCP</i>	3.607.414,65	14-02-2008

Os processos em causa encontram-se já concluídos, pelo que as garantias bancárias associadas terminaram já ou terminarão em Fevereiro de 2008 as suas validade e eficácia.



### 34 - PROVISÕES

As provisões apresentam a seguinte configuração:

(valores em euros)

	Saldo inicial	Aumento	Redução	Saldo final
Outras provisões	10.765.525	1.790.771	0	12.556.296
<b>Total</b>	<b>10.765.525</b>	<b>1.790.771</b>	<b>0</b>	<b>12.556.296</b>

A rubrica "Outras provisões" contempla o montante de 10.765.525 euros, cuja perda foi considerada provável, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos consultores legais. A provisão é incremental ao Imobilizado em Curso. Durante o exercício, e em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE descrito na Nota 3.6 deste Anexo, constituiu-se uma provisão, no montante de 1.790.771 euros, como reflexo da reclassificação contabilística efectuada.

### 35 - REALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O Capital Social está integralmente subscrito e realizado.

### 36 - NÚMERO DE ACÇÕES E VALOR NOMINAL

O capital da Empresa divide-se em 1.000.000 de acções escriturais sujeitas ao regime das acções nominativas, de valor nominal unitário de 5 euros.

### 37 - COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Em 31 de Dezembro de 2007, era a seguinte a composição do capital social da Empresa:

ACCIONISTA	2007	2006
Área Metropolitana do Porto	59,9993%	59,9993%
STCP	25%	25%
Estado Português	10%	10%
CP - Caminhos de Ferro Portugueses	5%	5%
Câmaras Municipais de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia	0,0007%	0,0007%

#### 40 - VARIAÇÃO DA SITUAÇÃO LÍQUIDA

	Saldo inicial	Aumentos	Diminuições	(valores em euros) Saldo final
Capital	5.000.000	0	0	5.000.000
Prestações Acessórias	179.033	0	0	179.033
Ajust. Partes Capital em Filiais e Associadas	0	54.687	0	54.687
Resultados Transitados	-138.916.283	-122.155.435	116.776	-261.188.494
Resultado Líquido Exercício	-122.155.435	-145.188.566	-122.155.435	-145.188.566
<b>SubTotal</b>	<b>-255.892.684</b>	<b>-267.289.314</b>	<b>-122.038.659</b>	<b>-401.143.340</b>
Prestações do Concedente	463.561.360	8.000.000	0	471.561.360
<b>Total</b>	<b>207.668.676</b>	<b>-259.289.314</b>	<b>-122.038.659</b>	<b>70.418.021</b>

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2007 ascenderam a 8.000.000 euros e tiveram origem no Orçamento de Estado.

#### 43 - REMUNERAÇÕES ATRIBUÍDAS AOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

A remuneração auferida pelos Órgãos Sociais da Empresa em 2007, foi de:

<i>Conselho de Administração</i>	<i>596.090 euros</i>
<i>Fiscal Único</i>	<i>19.344 euros</i>

#### 45 - RESULTADOS FINANCEIROS

		(valores em euros) Exercício de 2007	Exercício de 2006
	<b>CUSTOS E PERDAS</b>		
681	Juros suportados	58.778.929	40.246.103
682	Perdas em empresas do grupo associadas	108.350	88
685	Diferença de câmbio desfavoráveis	52	0
688	Outros custos e perdas financeiras	2.674.020	2.088.182
	Resultados financeiros	-60.691.847	-41.457.015
	<b>Total</b>	<b>869.503</b>	<b>877.358</b>
	<b>PROVEITOS E GANHOS</b>		
781	Juros obtidos	103.572	193.039
782	Ganhos em empresas do grupo associadas	46.053	36.279
788	Reversões e outros proveitos e ganhos financeiros	719.878	648.040
	<b>Total</b>	<b>869.503</b>	<b>877.358</b>

Inclui 4.827.849 euros de juros capitalizados (3.508.835 euros em 2006) através da conta Trabalhos para a Própria Empresa.

## 46 - RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

		(valores em euros)	
		Exercício de 2007	Exercício de 2006
<b>CUSTOS E PERDAS</b>			
691	Donativos	44.550	54.525
694	Perdas em imobilizado	811	0
695	Multas e penalidades	598	1.335
698	Outros custos ou perdas	14.352	1.402
	Resultados extraordinários	960.295	759.442
	<b>Total</b>	<b>1.020.606</b>	<b>816.704</b>
<b>PROVEITOS E GANHOS</b>			
793	Ganhos em existências	99	0
794	Ganhos em imobilizações	18.442	17.578
795	Benef. penalidades contratuais	8	0
798	Outros proveitos ou ganhos	1.002.057	799.126
	<b>Total</b>	<b>1.020.606</b>	<b>816.704</b>

A rubrica “Outros proveitos ou ganhos” contempla essencialmente, os montantes de 620.986 euros e de 332.529 euros, relativos ao valor anual de reconhecimento do montante de subsídios recebidos do Estado para construção da Ponte Infante D. Henrique e ao produto das Coimas aplicadas as passageiros, respectivamente.

## 48 - A SOCIEDADE RECEBEU AS SEGUINTE GARANTIAS BANCÁRIAS DOS SEUS FORNECEDORES:

A Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE, adjudicatário do contrato de Projecto, Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto prestou nos termos contratuais, cauções de exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor do Metro do Porto, sob a forma de garantia bancária, o valor acumulado de 81.649.271,68 euros.

A CFS – Consugal, Ferconsult e Sener, consórcio adjudicatário do contrato de prestação de serviços de assessoria técnica à gestão, controlo e fiscalização da Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto prestou, nos termos contratuais, cauções do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor do Metro do Porto, sob a forma de garantia bancária, o montante acumulado de 7.640.838,65 euros.

Outros fornecedores de imobilizado da Metro do Porto prestaram, nos termos contratuais, cauções do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor da Empresa, sob a forma de garantia bancária, no montante de 40.061.637,06 euros.

## 49 - ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Os saldos a receber do Estado apresentam a seguinte composição:

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a recuperar	9.607.293	41.032.098
Impostos e Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas - IRC	805.787	205.565
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares - IRS	37.055	42.907
Contribuições para a Segurança Social a recuperar	5.201	5.201
<b>Total</b>	<b>10.455.336</b>	<b>41.285.772</b>

## 51 - CUSTOS DIFERIDOS

Os Custos Diferidos apresentam a seguinte composição:

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Locação operacional veículos - 1º contrato	94.906.003	101.663.677
Locação operacional veículos - 2º contrato	71.553.590	76.444.410
Locação operacional veículos - 3º contrato	53.356.399	56.919.233
Locação operacional veículos - 4º contrato	35.347.874	37.570.907
Outros custos diferidos	86.772	61.957
	<b>255.250.638</b>	<b>272.660.184</b>

A Sociedade procedeu à venda, seguida de locação operacional, de veículos do Sistema de Metro Ligeiro. Em 2002 foi realizada a primeira operação, abrangendo 28 veículos. Em 2003 foi realizada uma nova operação, em duas tranches, de 20 e 15 veículos. Em 2004 foi realizada uma nova operação, sobre 9 veículos. A locação operacional é celebrada por um período de 20 anos, sendo as rendas parcialmente facturadas no início do contrato. O montante total facturado é relevado em Custos Diferidos por contrapartida de Outros Credores. As rendas são reconhecidas como encargos do período respectivo.



## 52 - EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS

Os empréstimos bancários são exigíveis como segue:

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Curto prazo	311.652.576	265.372.082
Médio e longo prazo	1.243.689.708	1.123.689.708
	<b>1.555.342.284</b>	<b>1.389.061.789</b>

O endividamento a médio e longo prazo é composto por dívida contraída junto do Banco Europeu de Investimentos e por contratos de mútuo, nas condições descritas na nota 29.

Para cerca de 252 milhões de euros do total indicado como de Curto Prazo, foram já obtidas propostas de reestruturação da dívida com maturidades de 20 anos.

## 53 - OUTROS CREDORES

Os saldos mais representativos desta rubrica assumem a seguinte representação:

Por rubrica do Balanço	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Outros credores - médio e longo prazo	209.400.379	217.556.186
Fornecedores de imobilizado - curto prazo	34.937.457	57.529.095
Outros credores - curto prazo	5.893.255	14.643.073
<b>Total</b>	<b>250.231.091</b>	<b>289.728.354</b>

Por entidade	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
NORTREM - Aluguer Material Ferroviário, ACE	213.548.983	226.450.905
Bombardier Transportation Portugal, S.A.	15.536.416	15.006.587
Normetro, ACE	9.985.607	17.995.053
Consulgal - Cons. de Engenharia e Gestão, S.A.	2.464.880	1.296.000
OFM - Obras Públicas, S.A.	1.567.656	1.585.090
Outros credores	7.127.549	27.394.719
<b>Total</b>	<b>250.231.091</b>	<b>289.728.354</b>

A dívida ao Nortrem, ACE refere-se às rendas vincendas dos quatro contratos de locação operacional, sendo devida em 40 prestações semestrais. As rendas a vencer durante o ano de 2008 foram relevadas em dívida de curto prazo.

## 54 - ACRÉSCIMOS DE CUSTOS

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Remunerações a liquidar	750.290	723.227
Especialização de juros	17.493.285	12.904.143
Outros	1.240.126	12.287.730
<b>Total</b>	<b>19.483.701</b>	<b>25.915.101</b>

## 55 - PROVEITOS DIFERIDOS

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Manutenção veículos metro ligeiro	44.735.894	48.536.885
Subsídios ao Investimento	30.711.010	31.323.022
NPV US CBL	5.093.927	5.421.097
Bonificação de juros	4.205.253	4.597.961
<b>Total</b>	<b>84.746.084</b>	<b>89.878.965</b>

Os subsídios ao investimento, referem-se essencialmente, aos recursos recebidos para a construção da Ponte Infante D. Henrique (30.711.010 euros).

## 56 - PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A rubrica de Prestação de Serviços apresenta a seguinte composição:

	(valores em euros)	
	Exercício de 2007	Exercício de 2006
Transporte de Passageiros	26.555.012	21.271.975
Manutenção veículos metro ligeiro	3.800.991	3.728.431
Outros	639.467	853.632
<b>Total</b>	<b>30.995.470</b>	<b>25.854.038</b>

## 57 - LEASING OPERACIONAL DE MATERIAL CIRCULANTE

Nos exercícios de 2002, 2003 e 2004 foram realizados contratos de locação operacional – LEP (*Leasing* Estruturado Português) relativos a 72 veículos de metro ligeiro. A facturação antecipada das respectivas rendas ainda não relevadas como custo encontra-se registada no balanço, na conta de custos diferidos, pelo montante de 255.163.866 euros.

Sobre a operação realizada em 2002, foram contratadas 2 operações de *swap*, descritas na Nota 29 deste Anexo.

## 58 - CONTINGÊNCIAS

Os litígios em que a Sociedade está envolvida à data de 31 de Dezembro de 2007 resumem-se como segue:

(valores em euros)

Acções movidas por:	Valor Total da Contingência
Clientes	(a)
Administração Fiscal	(a)
Colaboradores	(b)
Terceiros	92.036.517 (c)
Expropriações	24.068.634 (d)

(a) Inexistente.

(b) Acções judiciais movidas por trabalhadores transferidos da CP e da Refer, reclamando a manutenção das regalias dos anteriores acordos colectivos de trabalho.

(c) Acções cíveis movidas para indemnização de danos provocados pela realização das obras de construção do metro, processos contra-ordenacionais em decisão judicial e processos em fase administrativa de avaliação.

(d) Processos expropriativos conduzidos pela empresa em arbitragem judicial, envolvendo a definição do montante indemnizatório.

A eventual existência de contingências futuras desfavoráveis à empresa, não consubstanciarão factos patrimoniais concorrentes para o resultado, uma vez que se trata de factos relacionados com obra, e por isso se vão traduzir em acréscimos ao investimento. Não se considera, pelo exposto, motivo para a constituição de provisões.

## CERFITICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS







## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da "METRO DO PORTO, S.A.", as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2007, (que evidencia um total de 2 012 219 560 euros e um total de Situação Líquida de 70 418 021 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 145 188 566 euros), as Demonstrações dos resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

### RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

### ÂMBITO

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:

- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
- a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
- a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

6. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

## RESERVA

7. A Empresa que até ao exercício de 2002, tinha reconhecido os subsídios recebidos previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, que integrava as Bases da Concessão, o Acordo Parassocial e os Estatutos da Sociedade, como subsídios ao investimento, numa análise mais aprofundada em 2003 do enquadramento contabilístico desses subsídios e, socorrendo-se de pareceres de técnicos da especialidade, entre os quais, distintos professores universitários, passou a efectuar a contabilização na rubrica "Prestações do Concedente" enquadrando-os na Situação Líquida.

O Auditor Externo, não concordando com a alteração contabilística efectuada pela Empresa, colocou uma Reserva às Contas por Desacordo.

A nossa sociedade, na qualidade de Fiscal Único da Empresa, analisando minuciosamente as disposições das Bases da Concessão, do Acordo Parassocial e dos Estatutos, entendeu que esses subsídios têm uma natureza híbrida, mas cujo reconhecimento em Situação Líquida se adaptava melhor às disposições acima referidas, e, nesse sentido, divulgou a sua posição através de uma ênfase, situação que configurava uma diferença de opinião entre o Fiscal Único e o Auditor Externo.

A situação foi analisada pela Inspeção-Geral de Finanças, que solicitou um parecer à Comissão de Normalização Contabilística, cujo teor da pergunta desconhecemos.

A referida Comissão emitiu um despacho no sentido desses subsídios serem considerados como subsídios ao investimento, posição assumida pela Inspeção-Geral de Finanças, que recomendou essa correcção contabilística à Empresa, embora tal correcção devesse ser efectuada no âmbito do reforço dos capitais próprios da Empresa.

O Tribunal de Contas adoptou, entretanto, a posição da Inspeção-Geral de Finanças, recomendando à Empresa o reconhecimento desses subsídios como subsídios ao Investimento.

Perante estas tomadas de posição, foram sendo apresentados pela Empresa argumentos contraditórios a essas recomendações que não mereceram qualquer acolhimento por parte das Entidades Oficiais.

Seguros de que as suas posições estavam correctas, quer o Auditor Externo quer o Fiscal Único mantiveram as suas posições.

As contas dos exercícios de 2003 a 2005 foram sempre aprovadas com os votos favoráveis do Representante do Estado.

Finalmente, o Tribunal de Contas, no seu Relatório de Auditoria nº33/06 - 2ª Secção - Processo nº15/05 - Audit, recomenda ao Conselho de Administração que proceda à correcção da contabilização dos financiamentos do investimento - Prestações do Concedente, para a conta 2745 - Subsídios ao Investimento e que, dado que, após esta operação, constitui a empresa em incumprimento do Artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, deve o



Conselho de Administração convocar uma reunião da Assembleia Geral da sociedade para dar cumprimento à mencionada disposição legal.

Entretanto, na Assembleia Geral Anual da Metro do Porto, realizada em 07 de Março de 2007, que deliberava sobre as contas do exercício de 2006, o ponto 4 da Ordem dos Trabalhos tinha a seguinte redacção: *"4. Deliberar sobre a proposta do Conselho de Administração relativamente à recomendação feita pelo Tribunal de Contas no sentido da correcção da contabilização dos financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à Metro do Porto), registados na conta 58 – Prestações do Concedente – de modo a incluí-los na conta 2745 – Subsídios para Investimentos -; Dado que, em resultado da operação recomendada, se evidenciará estar perdido metade do capital próprio da Sociedade, deliberar, se necessário for, sobre as medidas a tomar nos termos e para os fins do Artigo 35º, n.ºs 1 e 3, do Código das Sociedades Comerciais;"*

Na discussão do referido ponto 4, o Conselho de Administração propõe que os Senhores Accionistas deliberem no sentido de manter o registo contabilístico das dotações para financiamento recebidas do Estado e equiparadas (comparticipações do PIDDAC, Feder e Fundo de Coesão) na conta 58 – Prestações do Concedente, tendo em conta as considerações constantes da proposta.

Essa proposta foi aprovada por unanimidade. O representante do accionista Estado fez a seguinte declaração de voto: *"O Estado reconhecendo o mérito técnico e a pertinência da recomendação do Tribunal de Contas considera que a mesma deverá ser equacionada no âmbito da definição do enquadramento estratégico futuro da empresa e de um eventual reforço dos capitais próprios em montante adequado."*

Mantemos a convicção de que a nossa posição era razoável.

Contudo, a recomendação do Tribunal de Contas, obriga-nos a alterar a nossa posição, eliminando a ênfase e passando a emitir uma reserva nos seguintes termos:

A Empresa reconhece os apoios e subsídios recebidos do Estado e da União Europeia em relação com activos na conta Prestações do Concedente (Alínea 4 da Base XXVII) incluída na Situação Líquida. Em nossa opinião, estes subsídios deveriam ser considerados como subsídios ao investimento e obter o tratamento contabilístico normal destas qualificações. A importância acumulada na conta Prestações do Concedente é, em 31 de Dezembro de 2007, de Euros 471 561 360.

## OPINIÃO

8. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação descrita no parágrafo nº.7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da "METRO DO PORTO, S.A." em 31 de Dezembro de 2007, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.



## ÊNFASES

9. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:

9.1 - A Empresa, efectuando os ajustamentos referidos na Reserva acima indicada, encontra-se na situação de incumprimento do Artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que devem os administradores requerer prontamente a convocação da Assembleia Geral, a fim de nela se informar os sócios da situação e de estes tomarem as medidas julgadas convenientes.

9.2 - A Empresa detém cinco swaps de cobertura do risco de taxa de juro, no montante de 536,4 milhões de euros, conforme notas n.ºs. 3.3, 29 e 57 do Anexo.

9.3 - A Base XV, integrante das Bases da Concessão, prevê a atribuição, pelo Estado, de indemnizações compensatórias que permitam equilibrar financeiramente a exploração do sistema, mediante a celebração de contratos-programa entre o Estado e a Metro do Porto.


Ora, ainda não foi realizado qualquer contrato ao abrigo da citada Base, apesar de propostas, oportunamente, enviadas pela Empresa, ao Concedente.

Permitimo-nos lembrar que, a manter-se a actual situação de défices anuais, de valor similar ao do último ano, já no exercício de 2008, a Empresa debater-se-á, com o incumprimento do Artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

9.4 - Embora não pondo em causa a continuidade das operações, atendendo a inúmeros aspectos, dos quais imediatamente ressalta a garantia do financiamento do Estado, voltamos a chamar a atenção para a existente indefinição do sistema de financiamento, que engloba não só o custo da infra-estrutura, mas também os défices anuais de exploração.

9.5 - Esperamos que a aprovação do Memorando de Entendimento, outorgado em 21 de Maio de 2007, entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto, possa ter criado as condições para que a situação financeira da Metro do Porto se estabilize, embora, à data, o mencionado Memorando se encontre em incumprimento.

Porto, 22 de Janeiro de 2008

  
António Magalhães & Carlos Santos - SROC, representada  
por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos - R.O.C. n.º 177

## RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO







## RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

Senhores accionistas da  
METRO DO PORTO, S.A.

De acordo com a legislação em vigor e com o mandato que nos foi conferido, vimos submeter à apreciação de V. Exas. o relatório da nossa actividade e dar parecer sobre os documentos de prestação de contas da "METRO DO PORTO, S.A.", relativos ao exercício terminado em 31 de Dezembro de 2007, cuja emissão é da responsabilidade do Conselho de Administração.

Entendemos relevar como aspectos mais significativos do exercício, o contínuo aumento da adesão do público ao Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, que os números expressam, e a aprovação do Memorando de Entendimento, assinado em 21 de Maio de 2007, entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto, o qual define o desenvolvimento desse Sistema.

Observámos, com a periodicidade e a extensão que considerámos adequada, a evolução da actividade da Empresa, a regularidade dos seus registos contabilísticos e o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Empresa todas as informações e os esclarecimentos solicitados, que agradecemos. Assistimos também a diversas reuniões do Conselho de Administração.

Enquadrado nas nossas funções, examinámos o Balanço em 31 de Dezembro de 2007, as Demonstrações dos resultados por naturezas e por funções e a Demonstração de fluxos de caixa para o exercício findo naquela data e os correspondentes anexos. Efectuámos, ainda uma análise do Relatório de Gestão do exercício de 2007 preparado pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluída. Como resultado do trabalho de revisão legal efectuado, elaborámos a Certificação Legal das Contas, a qual contém cinco ênfases no seu parágrafo oito.

A situação financeira da Empresa continua a deteriorar-se de forma assinalável, pelo que se impõe ao Estado uma breve definição do sistema de financiamento, abrangendo a fase de construção da infra-estrutura e a dos défices anuais de exploração.

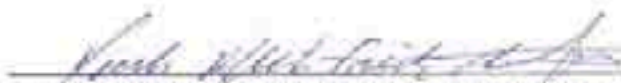


Com base no relatório exposto, somos de parecer que:

- a) podem ser aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras, respeitantes ao exercício de 2007;
- b) seja aprovada a aplicação dos resultados do exercício proposta pelo Conselho de Administração.

Porto, 23 de Janeiro de 2008

O Fiscal Único

  
António Magalhães & Carlos Santos - SROC, representada  
por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos - R.O.C. nº 177

## RELATÓRIO DE AUDITORIA





## RELATÓRIO DOS AUDITORES

## INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras anexas de **METRO DO PORTO, S.A.**, as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2007 (que evidencia um total de 2.012.219.560 Euros e um total de capital próprio de 70.418.021 Euros, incluindo um resultado líquido negativo de 145.188.566 Euros), as Demonstrações dos Resultados por Naturezas e por Funções e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

### RESPONSABILIDADES

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

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

## ÂMBITO

4. Excepto quanto às limitações descritas nos parágrafos nº 7 e 8 abaixo, o exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:



- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
  - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
  - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
  - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.
5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.
  6. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

#### **RESERVAS**

7. Tal como mencionado nas Notas 16, 29 b), 51 e 53, a Metro do Porto, S.A. celebrou contratos de locação estruturada (do tipo *sale and leaseback*), com a Nortrem – Aluguer de Material Ferroviária A.C.E. (Nortrem), na qual detém uma participação directa de 0,01%, relativos a 72 veículos de metro ligeiro. Face à informação disponibilizada pela Metro do Porto, S.A., esta entidade pode configurar uma Entidade de Finalidade Especial, tal como definida na SIC 12 (Consolidação - Entidades de Finalidades Especiais), enquadrando-se nas alíneas f) ou g) do artigo 2º do Decreto Lei nº 238/91 (actualizado pelo Decreto Lei nº 35/2005) relativo às normas de consolidação de contas e, consequentemente, passível de consolidação.



Contudo, a informação disponibilizada não foi suficiente para confirmar, de forma inequívoca, este entendimento, pelo que não estamos em condições de apurar os eventuais efeitos nas demonstrações financeiras da Metro do Porto, S.A. em caso de consolidação. Os contratos acima referidos, incluindo os contratos de manutenção dos veículos de metro ligeiro celebrados com a Nortrem, encontram-se relevados contabilisticamente, em 31 de Dezembro de 2007, nas rubricas do Balanço Custos diferidos (saldo de 255.163.866 Euros), Outros credores (saldo de 213.548.983 Euros) e Proveitos diferidos (saldo de 44.735.894 Euros).

8. Tal como mencionado nas Notas 3.3, 29 e 57 do Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados, a Metro do Porto, S.A. tem contratado instrumentos financeiros (dois "swaps" de taxa de juro associados ao contrato referido no parágrafo 7 acima e três "swaps" de taxa de juro associados a contratos de financiamento, alguns dos quais com opções embutidas) que têm sido relevados contabilisticamente com base no princípio da especialização ou do acréscimo das respectivas trocas de juros. Entendemos que estes instrumentos financeiros deveriam ser tratados contabilisticamente de acordo com as disposições da Norma Internacional de Contabilidade nº 39 (Instrumentos Financeiros: Reconhecimento e Mensuração), aplicada supletivamente por remissão da Directriz Contabilística nº 18 (Objectivos das demonstrações financeiras e princípios contabilísticos geralmente aceites). Considerando que não nos foi disponibilizada suficiente documentação para aferir qual a correcta classificação dos instrumentos financeiros acima referidos e consequente mensuração dos mesmos de acordo com as referidas disposições, não estamos em condições de quantificar os efeitos no Capital Próprio da empresa e no resultado do exercício decorrente da não aplicação da norma acima referida.
9. A Metro do Porto, S.A., regista na rubrica de "Prestações do concedente (Al. 4 da Base XXVII)", incluída no Capital Próprio, os fundos recebidos do Estado e da União Europeia relativos a investimento em activos. De acordo com o Plano Oficial de Contabilidade, os montantes recebidos, por estarem associados a activos da empresa, deveriam ser reconhecidos como subsídios ao investimento, registados em Proveitos diferidos (Passivo), e reconhecidos como proveitos do exercício de acordo com o ritmo de depreciação dos bens a

que respeitam. O valor da rubrica de "Prestações do concedente (Al. 4 da Base XXVII)", em 31 de Dezembro de 2007, ascende a 471.561.360 Euros, tendo sido reforçado em 8.000.000 Euros durante o exercício de 2007.

## **OPINIÃO**

10. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários caso não existissem as limitações descritas nos parágrafos nº 7 e 8 acima, e excepto quanto aos efeitos da situação descrita no parágrafo nº 9 acima, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira de **METRO DO PORTO, S.A.** em 31 de Dezembro de 2007, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

## **ÊNFASE**

11. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, queremos realçar que, tal como referido na Introdução do Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados, o financiamento do investimento e da actividade da Metro do Porto, S.A., deverá ser assegurado pelo Estado. Assim, a continuidade das operações está dependente do apoio oportuno do Estado.

Porto, 1 de Fevereiro de 2008

**ERNST & YOUNG AUDIT & ASSOCIADOS – SROC, S.A.**  
**Sociedade de Revisores Oficiais de Contas (nº 178)**  
Representada por:



A. M. Dantas Amorim (ROC nº 769)



## MAPA DA REDE







## FICHA TÉCNICA



**Metro do Porto, S.A.**

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

T: 225 081 000

F: 225 081 001

[www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)  
[metro@metro-porto.pt](mailto:metro@metro-porto.pt)

N.º de Contribuinte: 503278602

Registado com o n.º: 51498/41018 na

2ª Conservatória do Registo Comercial do Porto

Capital Social: 5.000.000 euros

**Edição e Propriedade: Metro do Porto, S.A.**

Design e Produção: Garra - Design & Marketing, lda.

Impressão: xxxx

Fotografias: António Pedrosa e fotografias de arquivo

Exemplares: 400

Ano de Edição: 2008

Depósito Legal: xxx

ISSN: xxx

