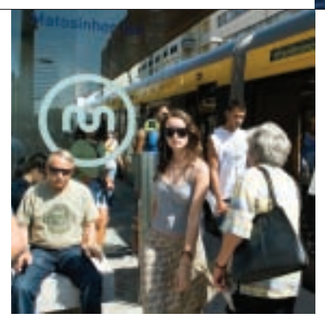
2009 relatório e contas

Metro do Porto

2009 relatório e contas

Metro do Porto

índice



→004 MENSAGEM DO PRESIDENTE

→007 RELATÓRIO DE GESTÃO

→009 O Metro do Porto em Números

→011 Eventos 2009

→019 O Metro e o Ambiente

→021 O Metro e os seus Clientes
Clientes
Serviço
Comunicação e Imagem do Metro do Porto

→035 O Metro e os seus Colaboradores
Estrutura Organizacional
Recursos Humanos

→039 O Metro e os seus Accionistas
Estrutura Accionista
Composição dos Órgãos Sociais

→043 Princípios de Bom Governo
Regulamentos internos e externos que a Empresa está sujeita
Poderes de autoridade
Informação sobre outras transacções
Avaliação do cumprimento dos Princípios de Bom Governo

→049 Desempenho Económico e Financeiro
Enquadramento Macroeconómico
Investimento
Financiamento
Situação Patrimonial
Exploração
Resultados

→063 Perspectivas para 2010

→065 Proposta de Aplicação dos Resultados

→067 CONTAS DO EXERCÍCIO 2009

→094 CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

→096 RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

→098 RELATÓRIO DE AUDITORIA

004 mensagem do **presidente**

Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

O ano de 2009 foi um período de consolidação da Primeira Fase do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e de progresso no lançamento da Segunda Fase.

O contrato firmado em 16 de Dezembro de 1998 com o Consórcio Normetro, ACE tem o seu termo em 31 de Março de 2010. A dimensão e complexidade deste contrato obrigaram a uma aturada e cuidada análise dos assuntos pendentes que permitiu a celebração, em Novembro de 2009, de um acordo global de contas para o fecho do contrato Normetro.

Concluída a Primeira Fase, o desenvolvimento da Segunda processar-se-á com base em duas subconcessões; uma para a operação/manutenção ligeira e outra para a construção das novas Linhas que integram esta Fase de expansão e para a manutenção pesada de todo o Sistema.

O concurso para a operação/manutenção ligeira foi lançado em Abril de 2009, o relatório final de análise das propostas aprovado em Dezembro de 2009 e o contrato assinado em Fevereiro de 2010, pelo prazo de 5 anos, sendo de assinalar uma substancial redução dos custos de operação relativamente ao anterior contrato.

Durante o exercício progrediu-se significativamente na preparação das peças concursais para a subconcessão da construção/manutenção pesada da Segunda Fase da rede. Estabilizados os traçados das novas Linhas, elaboraram-se as primeiras versões dos respectivos estudos prévios, bem como, dos estudos de impacte ambiental para obtenção das declarações de impacte ambiental.

O Memorando de Entendimento, celebrado entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto, previa o lançamento, em regime de empreitada, das extensões Estádio do Dragão – Venda Nova, João de Deus – Santo Ovídio e ISMAI – Trofa, obras a incluir na subconcessão para a construção/manutenção pesada. Em Setembro de 2009 foi assinado o contrato para o prolongamento da Linha Amarela a Santo Ovídio e em Dezembro foi lançado o concurso para o prolongamento da Linha Verde até à Trofa. Está já em fase adiantada de execução a extensão Estádio do Dragão – Venda Nova.

Assim, com a celeridade possível, avança a expansão da rede estando o Metro do Porto já dotado de veículos que permitem responder às necessidades em termos de material circulante que o aumento do serviço em consequência da construção de novas Linhas implica. No final do ano concluiu-se a recepção das 30 unidades de novos veículos, os "Tram Train", adquiridos para reforço da frota.

O Metro do Porto procura deste modo assegurar condições para prestar um serviço sempre de qualidade crescente desejando que essa qualidade continue a ser reconhecida pelos seus Clientes que hoje a pontuam com valores muito laudatórios. De acordo com o trabalho desenvolvido por uma empresa especializada, o nível de satisfação dos Clientes do Metro do Porto em 2009 cifrou-se em 79,8%, superior aos 75,9% obtidos no ano anterior.

A este elevado nível de satisfação não será alheio o facto de, apesar da recessão que se verificou, em termos globais, este ano, na utilização do transporte colectivo, o Metro do Porto ter registado, com a sua rede estabilizada, um aumento de 2,2% de passageiros transportados relativamente a 2008.

O serviço que o Metro do Porto assegura está suportado num investimento realizado que já ascende a 2.405 milhões de euros. O realizado em 2009 foi de 168,7 milhões, 36,3% superior ao de 2008. Porém, este esforço de investimento tem agravado a situação de sub-financiamento a fundo perdido, consequência do lançamento de novas empreitadas sem terem assegurada uma adequada cobertura financeira, facto agravado pela existência de um défice de exploração compensado por indemnizações compensatórias manifestamente insuficientes.

O exercício encerrou com uma Situação Líquida negativa de 154,6 milhões de euros, agravando a situação que já se verificava em 2008. Assim, e conforme determina o art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais urge equacionar uma solução já que a Situação Líquida é inferior a metade do capital social da Empresa.

Em 2009 estabilizou a Taxa de Cobertura (Receita de Tarifário/Custos Directos da Operação) interrompendo-se uma tendência de melhoria que se vinha a verificar. Para tal contribuiu uma crescente utilização dos diversos títulos de assinatura mensal que têm uma menor receita por validação.

Os Resultados do Exercício são negativos no valor de 138.410.598,63 euros. Representam uma melhoria de cerca de 10,2 milhões de euros (6,9%) relativamente ao exercício de 2008 mas que resulta essencialmente de uma redução dos custos financeiros, que se cifrou em menos de 21,3% que no ano anterior, consequência da forte queda das taxas de juro.

Uma palavra final tem de ser de confiança na manutenção de condições para o normal desenvolvimento do projecto do Metro do Porto e de apreço e reconhecimento a todos quantos se empenharam para alcançar o sucesso que hoje lhe é unanimemente reconhecido e continuam com o mesmo entusiasmo a trabalhar para que esse sucesso se amplie com a expansão da rede. É certo que nem sempre os projectos, fruto da sua complexidade e da quantidade de entidades envolvidas, avançam com a celeridade aparentemente possível. Mas deixo o meu testemunho do empenho que tem sido votado ao desenvolvimento desses projectos não só por parte dos Quadros da Metro do Porto, S.A. mas também das Autarquias e de outras entidades oficiais envolvidas.

007

relatório de

gestão

009 metro do porto
em números

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Extensão (mts)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	0,0%
Estações	18	23	45	69	69	70	70	0,0%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Efectivo Total (final do exercício)	151	134	138	122	129	129	130	0,8%
Efectivo Total Médio	205,5	142,3	138,1	125,5	126,8	127,6	129,2	1,2%

(valores em milhares)

Procura	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Sistema de Metro								
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	2,2%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	254.921	259.361	261.117	0,7%
Percurso Médio (mts)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	-1,5%

(valores em milhares)

Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Sistema de Metro								
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	-0,1%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	-0,1%
Velocidade Comercial (km/h)	-	-	-	26,70	27,22	26,75	27,02	1,0%
Taxa de Ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	0,1 pp

Receita e Custo Operacional	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Sistema de Metro								
Receita (m €)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	29.418	30.065	2,2%
Receita/Passageiro km (cent €)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	11,34	11,51	1,5%
Receita/Lugar km (cent €)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	2,10	2,15	2,3%
Custo Operacional (m €)	9.423	12.139	24.421	44.245	49.667	48.889	50.475	3,2%
Custo/Passageiro km (cent €)	35,59	26,10	25,44	21,85	20,20	18,85	19,33	2,6%
Custo/Lugar km (cent €)	3,25	2,90	3,33	3,12	3,30	3,49	3,61	3,4%
Taxa de Cobertura	29,4%	43,4%	42,3%	48,1%	53,7%	60,2%	59,6%	-0,6 pp

(valores em milhares de euros)

Resultados	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-5.5%
Antes de Amortizações	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-9,0%
Antes de IC's	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-5,8%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	19,6%
Resultados Extraordinários	-110	1.186	636	759	960	673	2.514	273,4%
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	6,9%

011 eventos 2009

A rede do Metro foi palco para cerca de **280 eventos culturais**.

ESTABILIZAÇÃO DO NÚMERO DE VALIDAÇÕES

Não se tendo registado a entrada em operação de novos troços do Sistema, facto só repetido em 2007, o ano de 2009 representou a consolidação da posição do Sistema de Metro Ligeiro como factor de mobilidade na Área Metropolitana do Porto (AMP).

Houve um crescimento moderado do total de passageiros transportados no Sistema de Metro Ligeiro, os quais atingiram um total de 52,6 milhões, superando em 2,2% os do ano transacto.

CONCURSO LIMITADO POR PREVIA QUALIFICAÇÃO PARA A SUBCONCESSÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

O contrato de concepção, construção e operação do Sistema de Metro Ligeiro celebrado com o consórcio Normetro, ACE previa que esta entidade operasse o Sistema até 31 de Março de 2009, tendo sido prorrogado pelo período de um ano, nos termos contratualmente previstos e de acordo com a Base XX das Bases de Concessão, conforme a última versão constante do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro.

Conforme previsto na Base XXI do diploma referido, findo o prazo da prorrogação, isto é, a partir de 1 de Abril de 2010, a exploração e manutenção da totalidade do Sistema deve ser concessionada através de concurso público.

O concurso denominado "Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão dos Serviços de Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto" foi lançado através de publicação no Diário da República em 1 de Abril de 2009 e em 4 de Abril de 2009 no JOUE.

A fase da qualificação terminou com a aprovação do relatório de candidaturas do Júri, após pronúncia dos interessados em sede de audiência prévia, pelo Conselho de Administração na sua reunião n.º 288 de 15 de Julho de 2009, tendo sido qualificados todos os candidatos que se apresentaram a concurso.

Convidados a apresentar as suas propostas, só dois dos concorrentes o vieram a fazer, no dia 26 de Outubro de 2009.

Em reunião do Conselho de Administração de 16 de Dezembro 2009 foi deliberado aprovar o relatório final de análise das propostas recebidas no âmbito do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, o qual propunha a adjudicação do objecto do concurso ao consórcio concorrente constituído por Barraqueiro SGPS, S.A., Barraqueiro Transportes, S.A., Arriva Portugal, S.A., Keolis, S.A. e Manvia – Manutenção e Exploração de Instalações e Construção, S.A., por um prazo de cinco anos a partir de 1 de Abril de 2010.

Encontra-se em fase de assinatura do contrato com o adjudicatário, o que tem sido retardado pela pendência de procedimentos judiciais instaurados pelo outro concorrente.

RECEPÇÃO E ENTRADA EM OPERAÇÃO DA FROTA TRAM TRAIN

Concluiu-se no final do ano a recepção provisória dos trinta veículos Flexity que, pelas suas características, são correntemente designados "Tram Train", para reforço da frota de material circulante em serviço.

Desde o início de Setembro e até ao início Outubro, o veículo esteve em exposição nas estações da Trindade, da Senhora da Hora e da Póvoa de Varzim, tendo-se registado cerca de 7.000 visitas. Concluída a necessária fase de testes, foi possível iniciar a 8 de Janeiro de 2010 a operação comercial.

Estes veículos podem alcançar uma velocidade máxima de 100 km/hora e oferecem mais 20 lugares sentados do que os veículos Eurotram.

Os módulos extremos têm uma lógica de transporte urbano, com maior ocupação de passageiros por metro quadrado e portas amplas de folha dupla e abertura rápida, ao passo que o módulo intermédio oferece mais lugares sentados, numa base mais próxima do conceito suburbano de curta/média distância.

Em termos de equipamentos e sistemas, o Flexity conta com os dispositivos tecnologicamente mais avançados – sistema de vídeo vigilância a bordo, câmaras de retrovisão para visionar a entrada e saída de passageiros, bem como equipamento multimédia potenciando a difusão das emissões da Metro TV, com conteúdos de informação e de lazer, permitindo o desenvolvimento das capacidades de informação aos clientes já disponibilizadas pela Metro do Porto.

Desde 1 de Fevereiro de 2010, o serviço da linha Vermelha é integralmente assegurado por veículos Tram Train, o que representa uma oferta 40% superior à actual, devido à maior lotação, à oferta de mais lugares sentados e ao maior recurso à operação com veículos duplos. A disponibilização de mais veículos Tram Train permite adicionalmente a libertação de veículos Eurotram para utilização na restante rede e portanto aumentos de capacidade de 9% na linha Azul, 30% na linha Verde e 20% na no troço comum Senhora da Hora/Estádio do Dragão.

ADJUDICAÇÃO E CONSIGNAÇÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVÍDIO

O Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 18 de Janeiro de 2008, autorizou a Metro do Porto a proceder ao lançamento do Concurso Público para a construção do troço D. João II – Santo Ovídio, no concelho de Vila de Nova de Gaia, o que veio a acontecer a 13 de Junho de 2008.

Por Despacho Conjunto n.º 17895/2009 dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 20 de Julho de 2009, a Metro do Porto recebeu o acordo da Tutela ao relatório de avaliação apresentado pela Comissão de Análise de Propostas do Concurso Público assim como autorização para adjudicar a empreitada ao consórcio Bento Pedroso Construções, S.A., Lena Engenharia e Construções, S.A., Construtora Abrantina, S.A. bem como a realização das despesas inerentes à concretização da empreitada.

Santo Ovídio

...a extensão da Linha Amarela representa a transformação urbanística e arquitectónica de Santo Ovídio...

Em 26 de Setembro de 2009, foi assinado o respectivo contrato, com um prazo de construção previsto de 480 dias. A consignação de obra ocorreu a 14 de Outubro de 2009.

Este prolongamento de 670 metros da linha Amarela contempla a construção de uma estação na Rotunda de Santo Ovídio, a qual foi objecto de um estudo particularmente cuidado do ponto de vista urbanístico, arquitectónico e ferroviário, tendo em conta a sua localização, funcionalidade e operacionalidade. A sua construção implicará uma reformulação da envolvente próxima tendo em vista uma melhoria significativa das condições de mobilidade pedonal e da própria circulação rodoviária.

O projecto abrange, ainda, a construção de um interface com o transporte colectivo rodoviário junto à estação D. João II, actual término da linha Amarela, mais concretamente no cruzamento da Avenida da República com a Estrada Nacional 222. O projecto deste interface almejou oferecer elevados níveis de conforto na transferência modal. Como resultado prevê um cais de embarque partilhado entre os modos de transporte Metro Ligeiro e Autocarro, com uma única cobertura a proteger integralmente esta área.

LANÇAMENTO DO CONCURSO LIMITADO POR PRÉVIA QUALIFICAÇÃO PARA A CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA VERDE À TROFA

Ocorreu em 22 de Dezembro, e na sequência do Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações n.º 21143/2009, de 28 de Agosto, o lançamento do concurso para construção do prolongamento da linha Verde ao concelho da Trofa, entre as estações ISMAI e Paradela.

Pela primeira vez a Sociedade utilizou a Plataforma Electrónica para publicitar um procedimento concursal, o que ocorreu em 22 de Dezembro de 2009, data em que fez publicar também no Diário da Republica e em 24 de Dezembro de 2009 no JOUE, estando actualmente em fase de apresentação de candidaturas.

Com um comprimento de 10,5 km servidos por 8 estações, esta extensão permitirá reforçar a oferta de transporte público de qualidade ao concelho da Trofa, melhorando a ligação deste concelho aos restantes concelhos da Área Metropolitana do Porto servidos pela rede de metro.

Embora esta linha tenha essencialmente características suburbanas, ela está projectada tanto ao nível de traçado como das próprias estações de forma a garantir um serviço urbano na zona central do concelho da Trofa, nomeadamente a partir da estação Pateiras, até à estação término da Paradela, na qual é realizado o interface com o comboio, na nova estação da REFER com o mesmo nome.

cultura

...As «Viagens Literárias no Metro» envolveram milhares de clientes numa iniciativa cultural inédita...

PONTO DE SITUAÇÃO CONCURSOS COM PUBLICITAÇÃO INTERNACIONAL

Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 2ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde

O concurso denominado "Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 2ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde" foi lançado através de publicação no Diário da República em 13 de Fevereiro de 2009 e em 6 de Fevereiro de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório final de análise de propostas e foi feita a adjudicação em 17 de Fevereiro de 2010.

Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 3ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde

O concurso denominado "Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 3ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde" foi lançado através de publicação no Diário da República em 6 de Fevereiro de 2009 e em 3 de Fevereiro de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório final de análise de propostas e foi feita a adjudicação em 17 de Fevereiro de 2010.

Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Remodelação e Melhoramento da Via Sá Carneiro na Maia

Este concurso foi lançado através de publicação no Diário da República em 10 de Fevereiro de 2009 e em 12 de Fevereiro de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório final de análise de propostas e foi feita a adjudicação em 22 de Fevereiro de 2010.

Concurso Limitado por Previa Qualificação para a Instalação de Sistema de Sinalização para a Linha de Gondomar, Troço Estádio do Dragão – Venda Nova

Este concurso foi lançado através de publicação no Diário da República em 13 de Maio de 2009 e em 15 de Maio de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório final de análise de propostas e foi feita a adjudicação em 01 de Fevereiro de 2010.

Concurso Público para a Prestação de Serviços de Fiscalização, Acompanhamento e Coordenação de Segurança e Saúde em obra da 2ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde

Este concurso foi lançado através de publicação no Diário da República em 6 de Outubro de 2009 e em 7 de Outubro de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório final de análise de propostas que está em fase de audição prévia dos concorrentes.

Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Realização das Obras de Construção de um Interface em Vila do Conde

Este concurso foi lançado através de publicação no Diário da República em 3 de Fevereiro de 2009 e em 6 de Fevereiro de 2009 no JOUE.

Foi aprovado o relatório de candidaturas encontrando-se o procedimento pendente, tendo em conta que não é por agora possível dar início aos trabalhos por força de uma decisão judicial.

EVOLUÇÃO DA OBRA: DRAGÃO – VENDA NOVA

Tendo-se iniciado os trabalhos em 2 de Março de 2009, foram sendo concluídos ao longo do ano alguns marcos importantes desta empreitada, tais como: a escavação da abóbada do túnel – frente Oeste, as estruturas do Caneiro e as estruturas de suporte da plataforma do Parque Nascente.

Em Dezembro de 2009 ocorreram inundações em Rio Tinto, que provocaram atrasos significativos na empreitada, atendendo aos avultados danos tanto no meio urbano envolvente como nos trabalhos da empreitada em curso.

No final de 2009 tinha decorrido pouco mais que metade do prazo de construção da empreitada, prevendo-se a sua conclusão no final de 2010.

PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Durante o último exercício continuou-se os trabalhos de preparação do procedimento concursal para a subconcessão da construção e manutenção pesada, nos termos do disposto no n.º 2 da Base XXI das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP), publicadas através do Decreto-Lei n.º192/2008, de 1 de Outubro, no qual se inclui a construção dos troços referidos nas alíneas f) a i) do n.º 1 da Base VI (Linha do Campo Alegre, Linha de S. Mamede, Prolongamento a Vila d'Este e Linha Campanhã-Gondomar, via Valbom), um novo Parque de Material e Oficinas (PMO) e um novo Posto de Comando e Controlo (PCC), e da manutenção pesada da rede actualmente em operação e das linhas e troços que integram a denominada 2ª Fase da expansão da rede do Metro do Porto.

Neste contexto, foram desenvolvidas diversas acções para a modelação da arquitectura daquele procedimento, na forma de um Concurso Limitado por Prévia Qualificação para Subconcessão, do objecto e âmbito do concurso, do preço base do concurso, do modelo de transferência de risco, do modelo de financiamento e do modelo de remuneração da subconcessão.

Entre estas acções, destacam-se a elaboração das primeiras versões dos estudos prévios das linhas e troços supra referidos, os estudos de impacte ambiental respectivos, conducentes ao processo de avaliação de impacte ambiental e emissão de declarações de impacte ambiental, a revisão dos critérios de projecto para estabelecimento, em sede do concurso, das regras a cumprir ao nível de projecto de execução,

incluindo, para além dos critérios de projecto de arquitectura de estações, inserção urbana, traçado, plataforma e via, energia, tracção e catenária, iluminação e alimentação em média tensão, túneis e obras de arte, segurança, ventilação e desenfumagem, sistemas de ajuda à exploração e sinalização, estudos de procura em hora de ponta para dimensionamento das estações subterrâneas e estabelecimento de ciclos de manutenção por sistemas, a identificação dos trabalhos, fornecimentos e demais prestações necessárias para a construção e manutenção pesada incluída no objecto e âmbito, tendo sido iniciado um processo de custeio destes trabalhos, cujo resultado final permitirá a determinação do preço base do concurso.

Este processo teve como principais apoios à decisão, para além dos estudos prévios propriamente ditos e dos critérios de projecto a adoptar, o estudo integrado das soluções construtivas em pontos notáveis da rede, o que permitiu ainda o estabelecimento de um quadro de parâmetros de operação, cujo desenvolvimento subsequente será a construção do modelo de exploração para a expansão do SMLAMP.

Como suporte do modelo contratual da subconcessão, foi desenvolvido um modelo de remuneração, associado a um modelo de transferência de risco de projecto, risco de construção, incluindo risco geológico, para cuja modelação foram iniciados estudos de modelação geológico-geotécnica, e risco de disponibilidade da infra-estrutura.

Foi dada continuidade aos contactos, iniciados no ano anterior, com o Banco Europeu de Investimentos, no sentido de preparar a participação daquela Instituição financeira no modelo de financiamento da subconcessão.

NAVMETRO – "SISTEMA DE INFORMAÇÃO E NAVEGAÇÃO PESSOAL NA REDE DO METRO DO PORTO, PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU DIFICULDADES VISUAIS"

Avançou-se com a Fase III do projecto-piloto do sistema de Navegação na estação da Trindade, visando a disponibilização pública deste sistema, e a preparação do seu alargamento à rede já construída e às futuras expansões, devendo vir a ser abrangidas mais seis das principais estações subterrâneas.

Trata-se de um importante passo para a melhoria da qualidade geral do serviço prestado, em particular (mas não em exclusivo) das condições de acessibilidade dos clientes com necessidades especiais.

novos espaços

...proporcionar uma oferta adicional de serviços ao cliente, contribuindo para a melhoria das condições de conforto e percepção de segurança nas estações...

Optou-se nesta fase por uma integração total do Navmetro nos serviços gerais de apoio ao cliente, a partir da criação de um novo Serviço Telefónico de Atendimento Geral, designado por "Fale ao Metro", onde a utilização pelos clientes com dificuldade ou deficiência visual só se distingue pelo registo prévio para uma utilização gratuita. A componente de encaminhamento dentro da estação da Trindade ficou reservada em exclusivo aos clientes previamente registados.

O Navmetro foi objecto de reconhecimento público da sua utilidade e carácter inovador, através da atribuição da Menção Honrosa da 8ª Edição do Prémio "Eng. Jaime Filipe", promovido pelo Instituto da Segurança Social.

NOVOS ESPAÇOS COMERCIAIS E PLANO OPERACIONAL PARA A ÁREA DE RETALHO

Durante o 2º Semestre de 2009 foram inaugurados mais cinco novos espaços comerciais na rede, propiciando aos passageiros do Metro do Porto mais serviços complementares e mais conforto nas estações, respeitando uma identidade de homogeneidade estética e uma tipologia de soluções de projecto que se integram de forma devidamente harmonizada com a arquitectura das estações e a circulação em segurança dos fluxos de passageiros.

Na continuação do desenvolvimento desta área de negócios não-transporte foi concluído o Plano Operacional para a instalação de novas lojas, no âmbito de uma parceria protocolada com a ANA – Aeroportos e Navegação Aérea, S.A. consubstanciada na permuta de know-how técnico e de contactos de referência. Foi constituída uma equipa de trabalho mista MP-ANA, que acompanhou e detalhou as linhas de orientação definidas no respectivo Plano Estratégico anteriormente elaborado e aprovado pelo Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A..

As tarefas desenvolvidas no referido Plano Operacional passaram, entre outras, pela optimização de fluxos e layouts, análise do potencial de rentabilização de activos, proposta de novos modelos de gestão do negócio, adaptação de conceitos de retalho à realidade operacional do Metro do Porto e tipológica dos clientes e pela segmentação de negócios por estação. Com a implementação deste Plano Operacional pretende-se não apenas a obtenção de receitas adicionais mas, principalmente, proporcionar uma oferta adicional de serviços ao cliente, contribuindo para a melhoria das condições de conforto e percepção de segurança nas estações.

019 o metro e o ambiente

A **poupança ambiental** resultante do funcionamento do Metro traduz-se num valor anual de cerca de **215 mil euros**.

A Metro do Porto dá a conhecer, em pormenor, no seu Relatório de Sustentabilidade, as políticas, factos e desempenho ao nível do quadrilátero: governação, ambiente, economia e responsabilidade social.

2009 foi um ano marcado pelo recomeço das obras de desenvolvimento da Rede do Metro, com o arranque da construção da linha Dragão – Venda Nova e do prolongamento da linha Amarela a Santo Ovídio. De realçar o forte empenho da Empresa na comunicação com moradores, comerciantes e automobilistas afectados no sentido de minimizar os impactos negativos das obras recorrendo, inclusive, à sensibilização porta-a-porta como complemento dos diversos suportes habitualmente utilizados. O arranque das empreitadas de desenvolvimento da Rede tem impactos significativos no mercado de trabalho da região: globalmente, estiveram envolvidos, em 2009, 1.559 pessoas, repartidas pela gestão (8%); construção (55%); operação, segurança e vigilância (29%); e fiscalização (de obra e da operação) (8%) do Sistema de Metro.

Encontram-se em desenvolvimento dois projectos de Investigação e Desenvolvimento, o LEV – veículo de emergência portátil modular, para apoio à actuação dos Bombeiros em caso de emergência no interior dos túneis entre estações e o projecto de Frenagem Regenerativa – que pretende potenciar o aproveitamento energético na rede através do armazenamento temporário da energia. Ainda no âmbito dos investimentos associados à Investigação e Desenvolvimento, merece referência o Navmetro, já apresentado atrás. O Metro do Porto é, sem dúvida, um factor inequívoco de inclusão social, seja pela taxa de acessibilidade que possui (100%), pelos tarifários sociais que pratica, ou pela própria abrangência da rede (intermodal) e seu desempenho competitivo numa grande parte das deslocações.

Em termos de benefícios sociais e ambientais, destaque para a redução de emissões de dióxido de carbono equivalente (CO_2e) na ordem das 55 mil toneladas a nível local e 43 mil toneladas quando descontadas as emissões indirectas decorrentes do consumo de energia eléctrica dos veículos do Metro (as quais não se fazem sentir na AMP). Por cada quilómetro efectuado por um passageiro do Metro é poupada à atmosfera a emissão de 164gCO_2e. Tendo como referência um valor de 5,013 euros por tonelada de CO_2e, as poupanças ambientais do Metro traduzem-se num valor de cerca de 215 mil euros. Os ganhos sociais decorrentes da poupança de tempo dos clientes do Metro e da redução da pressão no estacionamento na AMP alcançam, em 2009, valores muito expressivos, cerca de 140 milhões e 9 milhões de euros, respectivamente.

Importa dar uma nota final sobre as políticas de integração paisagística e de arqueologia e salvaguarda do património. No que respeita à primeira, realçam-se as 507 árvores plantadas em 2009, bem como a implantação de áreas verdes num total de 10.000 m^2. Ao nível da arqueologia foram efectuados trabalhos de conservação e restauro de peças da Idade do Bronze encontradas em escavações efectuadas em anos anteriores. No âmbito das obras de construção da linha Dragão – Venda Nova foi descoberto, em Baguim do Monte, o Sítio arqueológico do Paço, uma descoberta classificada como muito importante para o conhecimento da ocupação em Época Pré-Histórica do Norte de Portugal.

O desenvolvimento destas e de outras questões associadas à sustentabilidade poderá ser encontrado no Relatório de Sustentabilidade 2009 a disponibilizar no site www.metrodoporto.pt.

021 o metro e os seus clientes

Em 2009, a **Taxa de Satisfação dos Clientes** atingiu os **79,8%**.

CLIENTES

Perfil do Cliente MP e Nível de Satisfação 2009

Foi elaborado, pelo quarto ano, o estudo de "Satisfação do Utilizador do Metro do Porto 2009" por uma entidade externa especializada. Este estudo englobou 1.605 entrevistas de campo, entre 16 e 22 de Novembro de 2009, dos quais 86,0% provaram ser utilizadores frequentes do serviço de Metro Ligeiro.

Foram identificados os factores rapidez, pontualidade e frequência dos veículos como os pontos fortes do Sistema. Em termos globais verificou-se uma melhoria da satisfação global dos clientes, pois o seu valor – 79,8% – é claramente superior ao resultado de 75,9% obtido no ano anterior.

Os dados obtidos no estudo de 2009 confirmam o perfil de "cliente tipo" do Metro obtido nos anos anteriores: mulher, com menos de 23 anos, solteira, pertencente à classe média e residente no concelho do Porto. O sexo feminino representa 54,0% do universo dos clientes, sendo muito significativo o peso dos jovens no conjunto dos utilizadores: 41,8% têm entre 15 e 24 anos, 18,1% têm entre 25 e 34 anos e 16,9% têm entre 35 e 44 anos.

Em termos de classes sociais, identifica-se uma maioria de clientes das classes alta e média alta (30,7%), seguidos da classe média (28,7%), da classe média baixa (26,6%) e da classe baixa (14,0%). Relativamente ao concelho de residência, 25,1% dos clientes do Metro habitam no Porto, 23,1% em Vila Nova de Gaia, 17,7% em Matosinhos e 8,4% na Maia.

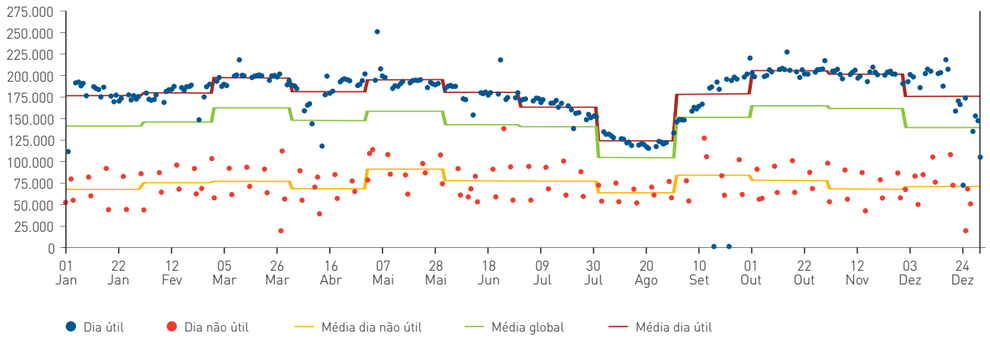
Procura

O crescimento anual da procura foi marginal, para o que contribui o facto de não ter ocorrido em 2009 a abertura de qualquer troço em operação comercial.

Os 52,6 milhões de passageiros transportados significam um crescimento de 2,2% face aos de 2008. Representam também um crescimento de 9,2% face a 2007, ano a partir do qual não houve reforços significativos da rede.

Apurou-se um total de 261,1 milhões de passageiros km, o que, fruto da redução de 74 metros do percurso médio por passageiro (menos 1,5% para um percurso médio em 2009 de 4.964 metros), representa um crescimento de 0,7% face ao valor de 2008.

Validações Sistema Metro Ligeiro



O recorde absoluto mensal de validações continua a ser o estabelecido em Outubro de 2008, em que se registaram 5,2 milhões de validações, cabendo a Outubro de 2009 o segundo maior valor mensal, com 5,0 milhões.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2006 e 2009, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2009. Os números do terceiro trimestre evidenciam a sazonal queda de deslocações, resultado do período de férias.

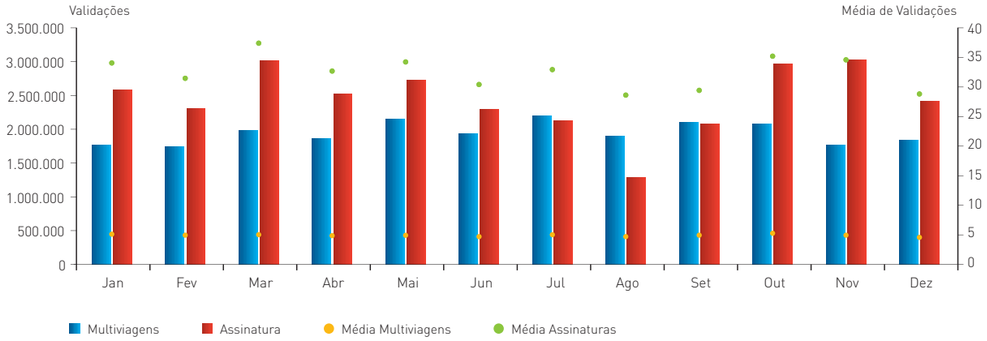
Média de Validações	2006	2007	2008	2009	1º Trim 2009	2º Trim 2009	3º Trim 2009	4º Trim 2009
Dia Útil	128.547	160.085	172.319	176.754	181.845	182.516	141.662	187.518
Fim de Semana e Feriados	57.150	70.046	72.422	72.947	71.319	77.694	67.701	72.760
Mensal	105.856	131.963	140.658	143.867	147.459	146.807	120.190	151.178

Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e que o número de clientes frequentes corresponde ao número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias:

Média mensal	Regulares		Frequentes	
	2008	2009	2008	2009
Metro do Porto	58.542	59.917	25.755	26.467
Sistema Andante	86.674	96.636	51.637	58.142

Do total de validações registado no Sistema de Metro Ligeiro, 44,3% são referentes a validações com títulos multiviagem, sendo as restantes referentes a títulos de Assinatura. Face a 2008, regista-se uma redução de 3,2 pp no peso das validações com títulos multiviagem, reflexo de uma crescente fidelização dos utilizadores do Sistema de Metro Ligeiro. Em termos médios, constata-se ao longo de 2009 uma média de 4,8 validações no Metro por cartão multiviagem utilizado e uma média de 32,2 validações por título de assinatura utilizado.

Validações Sistema Metro Ligeiro

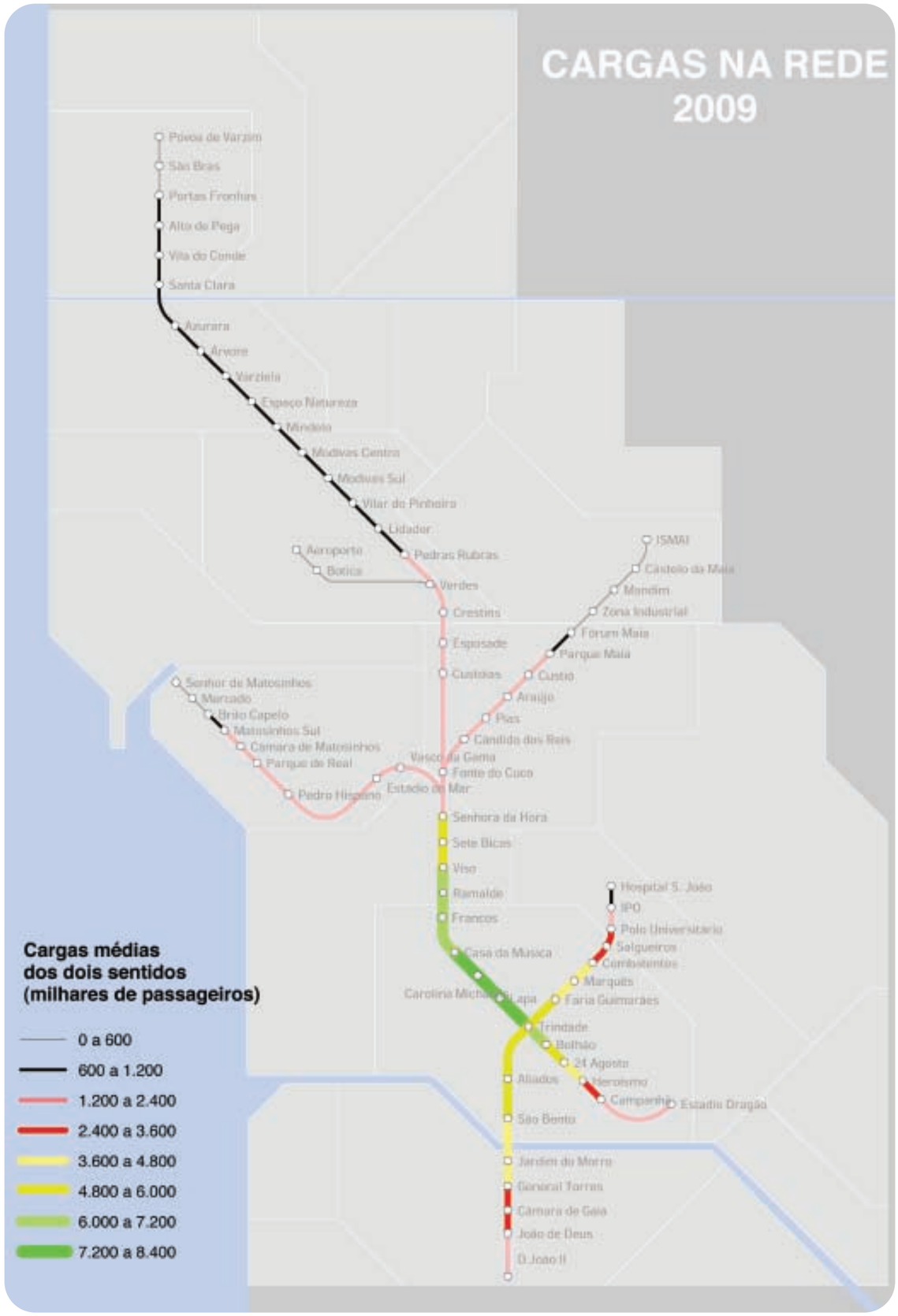


Depois do lançamento, em Setembro de 2008, pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações a nível nacional, do título de transporte 4_18@escola.tp destinado a todos os estudantes do ensino não superior com idades compreendidas entre os 4 e os 18 anos de idade, foi lançado, em Setembro de 2009 o título de transporte sub23@superior.tp destinado aos alunos do ensino superior com menos de 23 anos de idade. Este título, cujo lançamento ocorreu também a nível nacional, prevê um desconto idêntico ao aplicado ao título de transporte 4_18@escola.tp, isto é, 50% sobre o tarifário em vigor, a assegurar pelo Estado e pelos operadores, na utilização regular do transporte público entre a residência e a escola.

No seu conjunto, registaram-se, em 2009, 4,9 milhões de validações no Sistema de Metro Ligeiro com estes títulos, a que acrescem 7,2 milhões de validações com títulos sociais.

As cargas na rede por troço, apresentadas no mapa da página seguinte, correspondem ao número de passageiros que viajaram entre cada par de estações. Os troços urbanos da rede apresentam valores dez vezes superiores aos verificados nas extremidades da rede.

Em termos médios, para todos os dias e horários de funcionamento da rede, constata-se que os picos de carga na rede se verificam no troço Trindade – Casa



da Música, onde se regista o transporte entre 7,2 e 8,4 milhões de passageiros por sentido, seguindo-se também os troços do tronco comum entre Bolhão e Trindade e Casa da Musica e Viso com valores entre os 6,0 e os 7,2 milhões de passageiros por sentido. O número de passageiros em circulação no tronco comum vai-se esbatendo em direcção aos extremos, registando-se até às estações da Senhora da Hora e de 24 de Agosto volumes de carga ao nível do verificado no troço Faria Guimarães a São Bento da linha Amarela, com cargas entre os 4,8 e os 6,0 milhões de passageiros por sentido.

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 infra 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	Quota das entradas
Trindade[1]	2.332.086	23,2%
Casa da Música	1.920.407	62,0%
Bolhão	1.693.778	72,8%
São Bento	1.543.347	68,5%
João de Deus	1.449.440	80,2%
Campanhã	1.366.596	59,2%
D. João II	1.223.040	81,7%
Estádio do Dragão	1.222.414	74,4%
Senhora da Hora	1.117.470	55,4%
Marquês	1.056.601	78,4%

[1] Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo.

A estação da Trindade, no cruzamento das cinco linhas do Sistema de Metro Ligeiro, apresenta-se como 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, contabilizou-se um total de 10,1 milhões de validações, 19,3% das validações anuais e 13,7 vezes o número médio de validações por estação do Sistema, números semelhantes aos registados no ano transacto. Do total de validações registado na estação da Trindade, cerca 76,8% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, as três principais são, além da Trindade (2,3 milhões de viagens), as estações Casa da Música (1,9 milhões) e Bolhão (1,7 milhões).

Park & Ride

Através da solução de Park & Ride do Metro do Porto é assegurada aos utentes do sistema intermodal Andante disponibilidade de parqueamento automóvel gratuito ou a baixo custo em mais de um terço das estações do Metro do Porto, contribuindo para uma acrescida acessibilidade ao sistema de transporte.

O Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto contou, em 2009, com um total de 24 parques de estacionamento em operação efectiva, representando uma capacidade real global de 2.601 lugares de estacionamento em interface.

A solução de Park & Ride tarifada a baixo custo e em aplicação no Metro do Porto desde 2006 oferece a integração total entre o título de transporte e o título de estacionamento, disponibilizada no mesmo cartão de tecnologia sem contacto Andante.

Esse sistema de controlo de acessos no interface ParqueMetro da estação Estádio do Dragão encontra-se activo desde 15 de Agosto de 2006, registando, em 2009, um total de 105.497 entradas (menos 2,1% que em 2008) e uma ocupação média diária de 401 veículos (para uma capacidade de 850 lugares). A taxa de ocupação variou no exercício entre os 30% do mês de Agosto e os 52% nos meses de Janeiro, Março e Maio.

No que respeita aos parques com interface Park & Ride de utilização gratuita, as taxas de ocupação são diferenciadas pela localização e sazonalidade: registaram-se comummente valores de ocupação total, em dia útil, no parque da estação de Botica; taxas acima de 95% no parque da estação de Senhora da Hora e Parque Maia; e acima dos 70% em Parque de Real e Pedro Hispano; sendo Araújo e Custóias

aqueles em que, em dia útil e em média, mais de metade dos lugares registaram ocupação.

Assinala-se ainda a continuidade da disponibilização do serviço Park & Ride para titulares de assinatura desse produto no parque adjacente à estação Fórum Maia, através da renovação do protocolo inicialmente estabelecido em 2007 com a Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M., permitindo a utilização do Parque Central da Maia com as condições de preço estipuladas para o tarifário Park & Ride em vigor no Metro do Porto, com benefícios directos a clientes frequentes do Metro do Porto e aderentes ao sistema intermodal Andante.

Funicular dos Guindais

Registou-se um total de 448.777 validações no Funicular dos Guindais, o que representa um crescimento de 6,2% face a 2008. Dado o percurso de 280 metros por viagem, a este valor corresponde um total de 125.658 passageiros km.

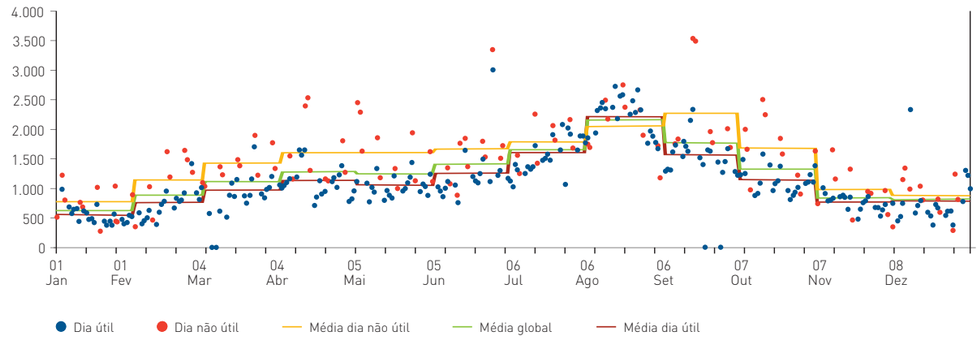
O Funicular dos Guindais mantém-se com um perfil de utilização predominante em dia não útil, em que ocorrem 37,2% das validações totais, percentagem marginalmente inferior à registada no ano anterior.

Em termos diários, registou-se em 2009 uma média anual de 1.452 validações em dia não útil (mais 4,9% que em 2008), para um valor médio global de 1.231 validações (mais 6,1% que em 2008). O número médio de validações em dia útil foi de 1.129 validações (mais 6,9% que em 2008), representando 77,7% do valor registado em dia não útil (76,3% em 2008).

Em termos mensais e a exemplo dos anos anteriores, o pico de utilização ocorreu em Agosto, com 66,3 mil validações, 14,8% da utilização anual do Funicular.

Os picos diários de utilização ocorreram por ocasião da realização da terceira edição da Red Bull Air Race entre as margens do Porto e Vila Nova de Gaia, nos dias 12 e 13 de Setembro e da operação especial de São João, nos dias 24 e 23 de Junho. No conjunto destes dias registaram-se 13.308 validações, 3,0% das validações anuais.

Validações Funicular Guindais



O SERVIÇO

Sistema de Metro Ligeiro

Registou-se em 2009 uma redução marginal de 0,1% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial. A manutenção do nível de oferta a par do crescimento verificado na procura dirigida ao Sistema permitiu prosseguir o caminho de melhoria na taxa média de ocupação dos veículos.

Foram oferecidos 6.472 milhares de veículos km (equivalentes a simples). Dada uma capacidade de transporte de 216 passageiros por carruagem Eurotram (80 dos quais em lugares sentados), a este valor de oferta correspondem 1.398 milhões de lugares km.

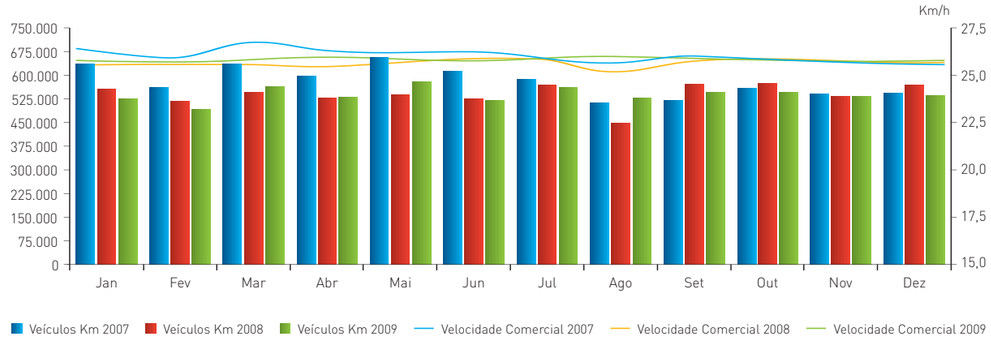
Cerca de 37% da oferta concentra-se no troço comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e 22% na linha Amarela (extensão de 8,0 kms). Em conjunto, o troço comum da linha Vermelha e Aeroporto, entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e a antena da linha Vermelha, entre a última destas estações e a estação da Póvoa de Varzim, numa extensão de 24,0 kms, absorvem também 22% da oferta anual. As antenas das linhas Azul e Verde representam, por seu lado, 9% cada.

Veículos km por Troço	2007	2008	2009	% 09
Troço Comum	2.567.256	2.420.513	2.395.573	37,0%
Antena Linha Azul	496.133	539.613	590.572	9,1%
Troço Comum Vermelha/Aeroporto	619.304	527.215	515.272	8,0%
Antena Linha Vermelha	1.225.687	937.037	903.749	14,0%
Antena Linha Verde	737.965	627.777	595.109	9,2%
Linha Amarela	1.268.807	1.369.219	1.413.829	21,8%
Ramal Aeroporto	58.586	59.109	58.345	0,9%
Total	**6.973.738**	**6.480.483**	**6.472.450**	**100,0%**

Foi iniciado em Março um novo modelo de operação na linha Vermelha. Com a introdução de dois veículos "Expresso" por hora e a passagem de um metro a cada quinze minutos nas estações de paragem deste serviço, obteve-se um reforço da oferta e da qualidade do serviço – mantendo o tempo de viagem. O novo "Expresso" serve as estações da Póvoa de Varzim, de Portas Fronhas, de Vila do Conde, da Varziela, de Mindelo, de Pedras Rubras e todas as situadas no segmento Senhora da Hora – Trindade. As viagens do "Expresso" passam a terminar numa plataforma dedicada da estação da Trindade, exclusivamente preparada para o efeito (o cais 3).

Ao longo de 2009 foram realizadas 35 operações especiais, que visaram responder a picos de procura, nomeadamente 23 operações especiais em dias de jogos de futebol no Estádio do Dragão, assim como as tradicionais operações da Queima das Fitas, São João, Senhor de Matosinhos, Red Bull Air Race e Passagem de Ano. No conjunto daquelas 23 operações especiais registou-se um acréscimo de cerca de 245.500 validações face ao número do ano anterior.

Operação Sistema Metro Ligeiro



A velocidade comercial média global, apurada a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2009 a 27,0 km/h e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 27,2 km/h.

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

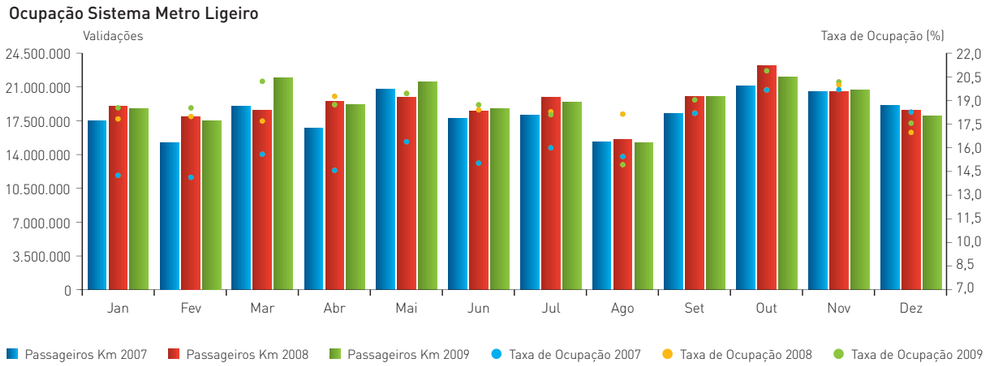
Km/h

Velocidade Comercial	2006	2007	2008	2009
Linha Azul	23,54	23,18	22,75	22,70
Linha Vermelha	31,16	32,17	32,02	32,32
Linha Verde	27,48	27,28	27,69	27,72
Linha Amarela	21,58	21,47	20,52	19,53
Linha Violeta	27,02	27,31	27,26	27,97
Global	**26,70**	**27,22**	**26,75**	**27,02**
Passageiros	**28,03**	**28,03**	**27,87**	**27,22**

Para o cálculo destas velocidades concorre o tempo de percurso entre estações e o tempo de paragem nas estações (com excepção dos términos).

A taxa de ocupação global ascendeu no Sistema de Metro Ligeiro a 18,7%, representando um crescimento de 0,15 pp face a 2008.

Ocupação Sistema Metro Ligeiro



O pico mensal de ocupação foi alcançado em Outubro, mês com maior número de validações em 2009 e em que se registou uma taxa de ocupação recorde de 20,8%. Foi igualmente atingido em Outubro, a par de Novembro, o pico de ocupação média mensal por faixa horária, 33,2%, ocorrido na faixa horária 8h – 9h. Com excepção dos meses de Agosto e Dezembro, meses típicos de férias escolares, os picos de ocupação média mensal por faixa horária registaram-se na faixa horária das 8h – 9h.

Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	18,5%	29,6%	8h - 9h
Fevereiro	18,5%	28,8%	8h - 9h
Março	20,1%	32,6%	8h - 9h
Abril	18,7%	28,9%	8h - 9h
Maio	19,3%	29,5%	8h - 9h
Junho	18,7%	27,7%	8h - 9h
Julho	17,9%	25,6%	8h - 9h
Agosto	14,9%	21,2%	18h - 19h
Setembro	19,0%	28,0%	8h - 9h
Outubro	20,8%	33,2%	8h - 9h
Novembro	20,1%	33,2%	8h - 9h
Dezembro	17,4%	26,3%	17h - 18h

De realçar que estas taxas de ocupação representam médias mensais, considerando quer dias úteis quer dias de fim-de-semana e feriados, assim como todos os troços da rede em ambos os sentidos. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente taxas de ocupação acima dos 65% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis), com picos acima dos 80%.

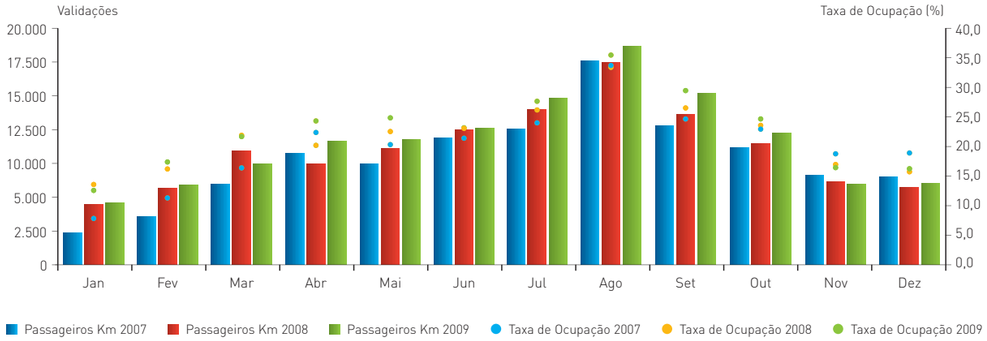
Registaram-se, em 2009, oitenta e sete acidentes de circulação, mais doze que os registados em 2008. Ponderando estes números pelo nível de oferta, regista-se uma taxa de 0,13 acidentes por 10.000 kms percorridos em 2009 e de 0,12 acidentes por 10.000 kms no ano transacto.

Funicular dos Guindais

Foram oferecidas ao longo de 2009 um total de 38.498 viagens, a que correspondeu uma oferta de 538.972 lugares km, valores 0,7% superiores aos registados em 2008. Ao volume de oferta de 2009 correspondeu uma taxa média de ocupação de 23,3%, superior em 1,21 pontos percentuais à taxa de ocupação registada em 2008, um crescimento semelhante ao registado entre 2008 e 2007.

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 25,8%, 4,1 pontos percentuais superior à taxa de ocupação média de 21,8% registada em dia útil.

Ocupação Funicular Guindais



Comunicação e Imagem do Metro do Porto

Por ocasião da introdução do novo modelo de operação da linha Vermelha, em Março de 2009, foi desenvolvida uma forte campanha de comunicação junto de clientes e não clientes do Sistema, com contacto directo junto das populações dos concelhos de Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Maia e Matosinhos directamente servidas pela linha Vermelha.

A Metro do Porto desenvolveu uma parceria com a ANA – Aeroportos de Portugal para apresentar informação sobre horários e frequências do Sistema de Metro Ligeiro no interior do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, sendo disponibilizadas nas estações de Campanhã, Trindade, Casa da Música e do Aeroporto, em permanência e com actualização em tempo real, os horários de chegadas e partidas de voos no Aeroporto.

Entre 2 e 10 de Maio de 2009, a Metro do Porto trabalhou novamente em operação contínua durante toda a semana da Queima das Fitas, procurando cativar a preferência da comunidade universitária da Área Metropolitana e assegurando o seu transporte em condições de segurança. Os números da operação resultam num balanço altamente favorável: um novo recorde de procura na rede, com as 265.847 validações registadas no dia 5 de Maio, cerca de 555 mil validações adicionais, e uma taxa global de crescimento da procura de 17,1% face à Queima das Fitas de 2008.

O reforço do serviço para as festas populares do Senhor de Matosinhos, entre Maio e Junho e o serviço em contínuo na noite de São João (23 para 24 de Junho), no Porto, são já parte integrante destas celebrações. Na operação especial do Senhor de Matosinhos é reforçada a oferta na linha Azul, com aumento do período de funcionamento durante os fins de semana e período nocturno.

Em 2009, pela terceira vez, teve lugar nas margens do Porto e Vila Nova de Gaia a Red Bull Air Race, evento que atrai milhares de visitantes. Estima-se que no dia da prova se tenha registado um acréscimo de cerca de 105 mil validações.

O Metro do Porto assinalou a Semana Europeia da Mobilidade com uma iniciativa de promoção do transporte público, possibilitando nos dias 16 e 22 de Setembro, primeiro e último dias da Semana da Mobilidade, viagens gratuitas no Sistema. Decorreram em paralelo acções idênticas por parte dos operadores STCP, Carris e Metropolitano de Lisboa.

Foi lançado a 30 de Abril de 2009 o novo site do Metro do Porto, reformulado com vista a possibilitar a consulta em tempo real das condições de circulação na rede, um fácil planeamento de viagens e um substancial incremento da interactividade. A partir de Maio, o Metro do Porto passou a marcar presença nas redes sociais Facebook e Twitter. No final de 2009, o Metro contava com mais de 1.500 seguidores no Facebook e cerca de 700 no Twitter.

Na sequência dos desenvolvimentos técnicos efectuados no âmbito da parceria estabelecida com a Google Inc., a Metro do Porto integra desde Maio a ferramenta online Google Transit, destinada ao planeamento de viagens em transporte público, tornando-se a Metro do Porto um dos primeiros cinquenta operadores a nível mundial a marcar presença nesta aplicação.

A Metro do Porto lançou em Julho um Roteiro Turístico trilingue, em português, inglês e castelhano, com uma tiragem de 100 mil exemplares. Esta peça associa a rede do Sistema de Metro Ligeiro e informação sobre títulos a diversos destinos e atracções turísticas (culturais, gastronómicas e de lazer), localizados nas imediações das estações da rede.

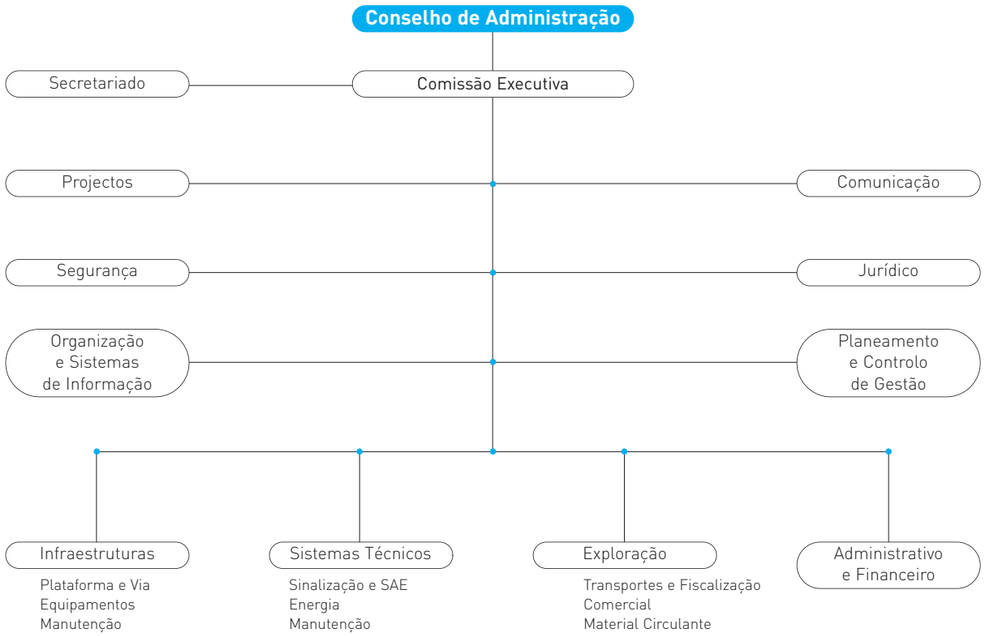
Ao longo de 2009, preparou-se a entrada em funcionamento regular e ampliação da rede corporativa Metro TV. Para além do arranque dos trabalhos de alargamento das emissões a 10 estações e dos ensaios com vista à viabilização da retransmissão do canal nos novos veículos Tram Train, foi desenvolvida uma consulta ao mercado para a selecção de um novo parceiro para o fornecimento de conteúdos informativos e para a exploração publicitária da Metro TV, que se prevê tenha início no primeiro trimestre de 2010.

O início do ano coincidiu com o arranque da campanha "Viagens Literárias no Metro", um projecto de sensibilização à leitura em viagem. Entre 30 de Janeiro e 30 de Abril, o Metro assegurou a distribuição de clássicos da literatura nacional e internacional a bordo da linha Vermelha e nas Lojas Andante da Trindade, da Casa da Música e da Póvoa de Varzim. Através de um sistema de inscrição baseado no suporte Andante (assinaturas e títulos multiviagens), cerca de mil clientes aderiram a este projecto, inscrevendo-se e requisitando frequentemente os mais de 800 livros disponíveis.

Em 2009, realizaram-se 278 acções de animação lúdica e cultural na rede, promovendo e associando-se ainda a inúmeros eventos de destaque realizados na Área Metropolitana do Porto.

035 o metro
e os seus colaboradores

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



Recursos Humanos

A estrutura de colaboradores da Metro do Porto manteve-se estável face aos valores evidenciados no final de 2008, contando no final do exercício com 130 colaboradores (dos quais 107 exerciam funções na Empresa), para um efectivo médio de 103 colaboradores em funções na Empresa ao longo do ano.

	2006	2007	2008	2009
Efectivo Total (31.12)	122	129	129	130
Excluindo CP / REFER (não integrados em equipa MP)	106	113	113	117
Excluindo CP / REFER (não integrados em equipa MP) & destacados no TIP, ACE ou em comissão de serviço	93	101	102	107
Efectivo Total Médio	126	127	128	129
Quadros Técnicos	71,8%	71,3%	71,3%	72,3%

No efectivo total a 31 de Dezembro de 2009, estão incluídos 8 colaboradores que exercem funções no TIP, ACE; 2 colaboradores que foram requisitados para o desempenho de cargos de Administração noutra empresa do Sector Público, assim como estão 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 15,7 milhões de euros (em salários e indemnizações por rescisão). Este protocolo prevê a cobertura financeira por parte do Estado "para custear as acções objecto deste protocolo".

Tendo em vista alcançar uma solução global para os 16 trabalhadores transferidos da CP e REFER que ainda têm a sua situação indefinida, a Metro do Porto tem estabelecido contactos com os representantes dos trabalhadores.

Foram assim encontradas três soluções possíveis de enquadramento dos referidos trabalhadores: revogação definitiva do contrato trabalho; integração nos quadros da Sociedade Operadora; integração nas equipas de trabalho da Metro do Porto, nomeadamente nas equipas de Gestão de Autos e no Centro Documental.

Nesse sentido, treze colaboradores efectuaram exames multifuncionais na Fernave para o possível desempenho de funções na Sociedade Operadora e, a 2 de Novembro de 2009, três funcionários iniciaram a realização de estágios na Metro do Porto nas diferentes equipas atrás identificadas.

Registou-se um crescimento de 242,1% no total de horas de formação, para um valor global no presente ano de 2.520 horas de formação.

O nível elevado de qualificação mantém-se uma característica dos colaboradores da Metro do Porto, sendo que do efectivo no final do exercício (excluindo funcionários transferidos da CP e REFER não incluídos em equipas MP) 77,8% possuem licenciatura ou graduação superior. A idade média destes colaboradores era, no final de 2009, de 39 anos de idade.

Através de um protocolo com a Universidade do Minho, no âmbito do mestrado Integrado em Psicologia da Justiça, iniciaram-se a 17 de Novembro de 2009 dois estágios, por um período de 6 meses, visando a melhoria de competências internas no domínio da Segurança e Vandalismo, assim como criar e melhorar essas competências em áreas da pequena criminalidade e da gestão de conflitos e do stress (pessoal e organizacional) provocado por situações de criminalidade.

> **"...melhoria de competências internas no domínio da Segurança e Vandalismo, assim como criar e melhorar essas competências em áreas da pequena criminalidade e da gestão de conflitos e do stress provocado por situações de criminalidade.**

A **construção da Linha de Gondomar** teve um forte impulso ao longo do ano.

039 o metro
e os seus accionistas

ESTRUTURA ACCIONISTA

Não se registaram no exercício alterações na estrutura accionista da Metro do Porto, S.A., mantendo-se o Estado Português com uma participação de 40% na Sociedade, a que acrescem a participação indirecta de 20% distribuída através das participações da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (16,7% do capital social) e dos Caminhos de Ferro Portugueses (3,3% do capital), empresas igualmente detidas pelo Estado e parceiros estratégicos da Metro do Porto no projecto intermodal da Área Metropolitana do Porto.

O capital social é representado por 1.500.000 acções de valor nominal de 5 euros, distribuído da seguinte forma:

Accionista	Acções	% Accionista
Estado	600.000	40,0
Área Metropolitana do Porto[1]	600.000	40,0
STCP	250.000	16,7
CP	50.000	3,3

[1] Incluindo Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, com uma participação no capital social de 1 acção.

COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Na reunião da Assembleia-Geral de 25 de Março de 2008 foram eleitos os órgãos sociais para o mandato do triénio 2008 a 2010, reflectindo o novo modelo de governo da Sociedade. Este modelo prevê a acumulação na mesma pessoa das funções de Presidente do Conselho de Administração e de Presidente da Comissão Executiva, a nomeação pelo Estado da maioria dos Administradores, a instituição de um Conselho Fiscal e de uma Comissão de Fixação de Remunerações.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente da Mesa
Major Valentim dos Santos de Loureiro

Vice-Presidente
Prof. Alberto João Coraceiro de Castro

Secretário
Dr. Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar

Conselho de Administração

Presidente
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogal Executivo
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato

Vogal Executivo
Prof. Jorge Moreno Delgado

Vogal não Executivo
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Vogal não Executivo
Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Vogal não Executivo
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Vogal não Executivo
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

Conselho Fiscal

Presidente
Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Vogal Efectivo
Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto

Vogal Efectivo (ROC)
Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos, em representação da "António Magalhães & Carlos Santos – SROC"

Vogal Suplente (ROC)
Dr. José Rodrigues de Jesus

Comissão de Fixação de Remunerações

Presidente
Dra. Filomena Maria Amaro Vieira Martinho Bacelar

Vogal Efectivo
Dra. Sara Alexandra Ribeiro Pereira Simões Duarte Ambrósio

Vogal Efectivo
Dr. Manuel Castro de Almeida

A auditoria externa das contas de 2009 é assegurada pela Empresa PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

PRESIDENTE
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Presidente do Conselho de Administração
Presidente da Comissão Executiva

PELOUROS
- Gabinete Jurídico
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Organização e Sistemas de Informação
- Gabinete de Comunicação e Imagem

CARGOS EM EMPRESAS PARTICIPADAS
- Presidente do Conselho de Administração da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE;
- Vogal do Conselho de Administração da Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE
- Gerente da Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.

Licenciatura em Economia, pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Presidente do Conselho de Administração, APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA
- Presidente da APP – Associação dos Portos de Portugal
- Director-geral, STCP
- Vice-presidente, TDM – Televisão de Macau
- Vogal do Conselho de Administração, STCP
- Coordenador da Auditoria Interna, Grupo ITT – Oliva/Rabor

VOGAL EXECUTIVO
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato

Vogal do Conselho de Administração
Vogal da Comissão Executiva
Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento

PELOUROS
- Departamento de Exploração
- Departamento Administrativo e Financeiro

CARGOS EM EMPRESAS PARTICIPADAS
- Presidente do Conselho de Administração da Transpublicidade, S.A.
- Vogal do Conselho de Administração da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE

Licenciatura em Economia, Faculdade de Economia da Universidade do Porto

MBA executivo, pelo Instituto de Estudos Superiores Financeiros e Fiscais

Pós-Graduação em Ciências Jurídico – Empresariais, pela Universidade Católica do Porto

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Directora Comercial Norte, Caixa Leasing e Factoring, SA
- Directora Comercial Adjunta, Locapor, SA
- Chefe de Delegação do Porto, Locapor, SA
- Técnica Comercial, Euroleasing, SA
- Assistente Comercial, Renault Gest, SA

VOGAL EXECUTIVO
Prof. Doutor Jorge Moreno Delgado

Vogal do Conselho de Administração
Vogal da Comissão Executiva

PELOUROS
- Departamento de Infraestruturas
- Departamento de Sistemas Técnicos
- Gabinete de Projectos

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

Mestrado em Estruturas de Engenharia Civil, pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Doutoramento em Engenharia Civil, pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Professor-adjunto, ESTG/Instituto Politécnico de Viana
- Vice-Presidente do Conselho Directivo da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Membro do Conselho Administrativo Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Coordenador do Curso de Engenharia Civil e do Ambiente da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Consultor, NEWTON – Consultores de Engenharia Lda.

VOGAL NÃO EXECUTIVO
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Vogal do Conselho de Administração
Presidente do Conselho de Administração da STCP

Licenciatura em Direito

Curso de pós-graduação em Ciências Político Económicas, pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra

Certificado de capacidade profissional para transporte rodoviário nacional de passageiros em 2002

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Metro do Porto, SA – Directora – encontrando-se com funções suspensas
- Metro do Porto, SA – Consultora
- STCP, SA – Vogal do Conselho de Administração
- Coelima, SA – Vogal não executivo do Conselho de Administração
- Norcrédito, SA – Presidente do Conselho de Administração
- Parvir, SA – Presidente Conselho de Administração
- Socifa Investimento,SA – Vogal do Conselho de Administração
- Crédito Predial Português – Directora
- Banco da Agricultura – Comissão de Gestão
- Banco Borges & Irmão – Técnica
- Gabinete de Estudos do Comissariado de Turismo – Técnica

VOGAL NÃO EXECUTIVO
Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Vogal do Conselho de Administração
Presidente da Câmara Municipal do Porto
Presidente da Junta Metropolitana do Porto

Licenciado em Economia, pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Vice-Presidente do Partido Social Democrata
- Presidente do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular
- Secretário Geral do Partido Social Democrata
- Presidente do Conselho Fiscal da CIN
- Vogal do Conselho Fiscal da CGD
- Deputado à Assembleia da República
- Director Financeiro da CIN, Corporação Industrial do Norte, S.A.
- Economista, Banco Comercial Português
- Consultor, empresas têxteis e metalúrgicas

VOGAL NÃO EXECUTIVO
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Vogal do Conselho de Administração
Presidente da Câmara Municipal de Vila de Conde

Licenciado em Engenharia Civil

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Presidente da Associação Nacional de Municípios Portugueses
- Vice-Presidente do Conselho de Municípios e Regiões da Europa
- Vice-Presidente da Organização Ibero-Americana para a Cooperação Intermunicipal

VOGAL NÃO EXECUTIVO
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

Vogal do Conselho de Administração
Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

Licenciatura em Direito, pela Universidade Católica do Porto

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL
- Vice-Presidente da Câmara Municipal de Valongo
- Membro do conselho de Administração da Agência de Desenvolvimento Regional – PRIMUS S.A;
- Deputado IX e Vice-Presidente da Bancada Parlamentar do Partido Social Democrata na Assembleia da República
- Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Segurança Social da Família e da Criança do XVI Governo Constitucional;
- Deputado à Assembleia da República, na X Legislatura (mandato suspenso);
- Administrador não Executivo da Empresa Águas do Douro e Paiva

043 princípios de bom governo

A adopção de **estratégias integradas de sustentabilidade** garante elevados níveis de desempenho.

REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA

- Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais;
- Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão;
- Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de Março – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva 2005/81/CE da Comissão, de 28 de Novembro, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados membros e as empresas públicas);
- Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de Julho – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de Julho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas);
- Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março (Estatuto do Gestor Público);
- Lei n.º 28/2006, de 4 de Julho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros);
- Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro (Bases da Concessão e Estatutos da Metro do Porto);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 1 de Fevereiro (Princípios do Bom Governo das Empresas do Sector Empresarial do Estado);
- Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de Novembro de 2007 (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);
- Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Julho (Segurança Ferroviária);
- Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto – (Decreto-Lei n.º 558/99 com a redacção resultante das alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 300/2007, relativo ao Regime Jurídico do Sector Empresarial do Estado e Empresas Públicas);
- Decreto-Lei n.º 18/2008 que aprovou o Código da Contratação Pública e respectiva legislação regulamentar.

PODERES DE AUTORIDADE

Dando cumprimento ao estatuído na alínea g) do artigo 13.º-A do Decreto-Lei 300/2007, de 23 de Agosto, a Metro do Porto, S.A. exerceu efectivamente os poderes que se encontram enunciados no art. 14º do mesmo diploma, tal como lhe foram conferidos no âmbito da concessão atribuída pelo Estado, através de diploma legal – Bases da Concessão da Metro do Porto, S.A. – instituídas e aprovadas por via do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro.

Dispõe a Base XI, no seu n.º 1, que compete à Metro do Porto, S.A. como entidade expropriante, actuando em nome do Estado, e no uso de poderes de autoridade, realizar as expropriações e constituir as servidões necessárias à construção do Sistema, nos termos da legislação em que assenta a Concessão, e bem assim do Código das Expropriações.

Nessa sequência, a Metro do Porto, S.A. sempre que leva a cabo processos expropriativos para a construção de partes do Sistema, cuja construção e exploração lhe foi cometida, apresenta oportunamente ao Estado, aqui representado pela Secretaria de Estado dos Transportes, todos os elementos e documentos necessários à prática do acto de declaração de utilidade pública, de acordo com a legislação em vigor e assegura a gestão administrativa dos processos até final.

Relativamente ao domínio público ferroviário, estatui a Base VIII que as infra-estruturas existentes desde a Trindade até à Póvoa de Varzim e até à Trofa, nelas se incluindo as linhas, estações, outras instalações

imobiliárias e direitos inerentes ao transporte ferroviário, assim como a faixa de terreno na estação de Campanhã, são afectadas à Metro do Porto, S.A., verificando-se assim, uma transferência de domínio no que concerne às referidas infra-estruturas, pelo período de duração da concessão.

Estabelece o n.º 1 da Base X que o Estado pode ainda facultar à Metro do Porto, S.A. o direito de utilização do domínio público abrangido pelo Sistema para efeitos de implantação e exploração das infra-estruturas mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Tutela Sectorial.

No âmbito da concessão que lhe foi atribuída, a Metro do Porto, S.A. tem mantido com regularidade e eficácia o serviço de transporte público de passageiros, suportado num contrato que consagra, entre outros, a subconcessão da operação, celebrado em 16 de Dezembro de 1998, e prorrogado por aditamento celebrado em 31 de Março de 2009 com o Consórcio Normetro – Agrupamento Metropolitano do Porto, ACE, com utilização efectiva de todos os direitos acima enunciados.

INFORMAÇÃO SOBRE OUTRAS TRANSACÇÕES

A Metro do Porto segue os procedimentos legalmente estabelecidos em matéria de aquisição de bens e serviços. Excepcionalmente, dada a complexidade e urgência na execução de alguns trabalhos, ocorreram em 2009 adjudicações de valor superior aos limites normalmente aplicáveis para o procedimento de contratação que foi seguido. A adopção desses procedimentos ficou a dever-se a pelo menos uma das razões que seguidamente se enunciam:

- Urgência na execução do trabalho por motivos não imputáveis à Sociedade;
- Haver vantagens económicas e temporais significativas pela selecção de um determinado adjudicatário;
- Por motivos técnicos e artísticos, inexistência de outro adjudicatário possível.

As adjudicações realizadas nessas circunstâncias foram as seguintes:

(milhares de euros)

Trabalho	Fornecedor	Valor
Aditamento 7.º A ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto	Consórcio Normetro, ACE	33.468
Aditamento 8.º A ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto	Consórcio Normetro, ACE	5.628

O aditamento sétimo A celebrado com o Consórcio Normetro, ACE regula a prorrogação do prazo do serviço de operação do Sistema de Metro Ligeiro (de 1 de Abril de 2009 até 31 de Março de 2010), ficando por essa via o ACE obrigado a operar e manter o Sistema desde a data da entrada em serviço da primeira parte dele até 31 de Março de 2010;

O aditamento oitavo A regula a extensão de garantias relativamente à construção civil e a equipamentos electromecânicos e valores da prorrogação temporal dos contratos de seguro, prestação de cauções e retenções, que não tinham sido acordados no oitavo aditamento.

AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DOS PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO

Com a alteração da estrutura accionista ocorrida a 25 de Março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março de 2007, que define os Princípios de Bom Governo do Sector Empresarial do Estado, passou assim, a partir dessa data, a ser-lhe aplicável.

Essa Resolução emite um conjunto de princípios com o objectivo de fomentar a adopção de modelos de governo que atinjam elevados níveis de desempenho, incluindo a adopção de estratégias concertadas de sustentabilidade nos domínios económico, social e ambiental. São também consagrados princípios no que diz respeito à prestação de informação pelas empresas públicas aos cidadãos e contribuintes.

O quadro seguinte apresenta a localização da informação publicada, de acordo com a referida Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março de 2007:

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas	Localização
Missão, Objectivos e Políticas	
Indicação da missão e da forma como é prosseguida essa missão	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Apresentação da Metro do Porto
Indicação dos objectivos e do grau de cumprimento dos mesmos	Ao longo do Relatório de Sustentabilidade
Modelo de Governo e identificação dos Orgãos Sociais	
Identificar todos os membros dos órgãos sociais	Ponto Composição dos Órgãos Sociais do Relatório e Contas
Identificar as respectivas funções e responsabilidades no âmbito da empresa	Ponto Composição dos Órgãos Sociais do Relatório e Contas
Identificar a eventual existência de comissões especializadas integrando membros do Conselho de Administração	Ponto Composição dos Órgãos Sociais do Relatório e Contas
Identificar o auditor externo, caso exista	Ponto Composição dos Órgãos Sociais do Relatório e Contas
Remunerações dos membros dos Orgãos Sociais	
Referenciar individualmente, todos os membros dos órgãos de administração (executivos e não executivos), do órgão de fiscalização e da mesa da AG que tenham exercido funções ao longo do ano, especificando o período concreto, caso este seja inferior a um ano	Anexo às Contas do Relatório e Contas
Indicar a globalidade das remunerações auferidas e dos demais benefícios e regalias concedidos pela empresa	Anexo às Contas do Relatório e Contas
Regulamentos Internos e Externos	
Referência sumária aos regulamentos em causa, com apresentação dos aspectos mais relevantes e de maior importância	Ponto Regulamentos internos e externos a que a Empresa está sujeita do Relatório e Contas
Informação sobre transacções relevantes com entidades relacionadas	
Procedimentos adoptados em matéria de aquisição de bens e serviços	Ponto Informação sobre Outras Transacções do Relatório e Contas
Universo das transacções que não tenham ocorrido em condições de mercado	Ponto Informação sobre Outras Transacções do Relatório e Contas
Lista de fornecedores que representem mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos (no caso de esta percentagem ultrapassar 1 M€)	Anexo às Contas do Relatório e Contas
Análise de sustentabilidade	
Estratégias adoptadas	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Estratégia e Sustentabilidade
Grau de cumprimento das metas fixadas	Ao longo do Relatório de Sustentabilidade
Políticas prosseguidas com vista a garantir a eficiência económica, financeira, social e ambiental e a salvaguardar normas de qualidade	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: O que conquistámos...
Identificação dos principais riscos para a actividade e para o futuro da empresa	Anexo às Contas do Relatório e Contas e Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Governo da Sociedade
Garantia de promoção da igualdade de oportunidades, de respeito pelos direitos humanos, e de não discriminação	Relatório de Sustentabilidade Capítulos: Governo da Sociedade Responsabilidade Social
Gestão adequada do capital humano da empresa, com promoção da valorização individual dos recursos humanos, instituição de sistemas que garantam o bem-estar e premeiem o mérito dos colaboradores	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Responsabilidade Social
Adopção de práticas ambientalmente correctas	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Ambiente
Criação de valor para o accionista (aumento da produtividade, orientação para o cliente, redução da exposição a riscos decorrentes dos impactes ambientais, económicos e sociais das actividades, etc.)	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: O que conquistámos...
Promoção da protecção ambiental	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Ambiente
Contribuição para a inclusão social (empregabilidade)	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Responsabilidade Social
Serviço público e de satisfação das necessidades da colectividade	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Perspectiva Económica
Moldes em que foi salvaguardada a competitividade da empresa, designadamente, pela via de investigação, da inovação, do desenvolvimento e da integração de novas tecnologias no processo produtivo	Relatório de Sustentabilidade Capítulo: Responsabilidade Social
Planos de acção para o futuro	Ao longo do Relatório de Sustentabilidade e Perspectivas para 2010 do Relatório e Contas
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos PBG (Indicação sobre se a empresa, em razão da sua dimensão ou especificidade, não está em condições de cumprir com alguns dos PBG, explicitando as razões pelas quais tal ocorre, indicando: Cumprimento Total/Cumprimento Parcia/Não Cumprimento/Não se aplica e respectivas fundamentações)	Este Ponto do Relatório e Contas
Código de Ética	
Referência à existência ou aderência a um Código de Ética	Este Ponto do Relatório e Contas
Indicação de onde este se encontra disponível para consulta	Este Ponto do Relatório e Contas

A Empresa possui um código de ética disponível para consulta em www.metrodoporto.pt.

Em 2010 a Empresa publicará o plano de igualdade. Ainda em 2010 será nomeado um provedor do cliente, de acesso livre e gratuito, junto do qual pode ser exercido o direito de reclamação dos clientes e dos cidadãos em geral, bem como a apresentação de sugestões.

Alínea i) do art. 13.º - A do DL 300/2007, de 2 de Agosto de 2007

Apresenta-se de seguida a informação relevante para o cumprimento do disposto na alínea i) do art. 13.º – A do Decreto-Lei 300/2007, de 2 de Agosto de 2007, que prevê que os relatórios anuais das Empresas do Sector Empresarial do Estado contenham "a indicação do número de reuniões do conselho de administração com referência às decisões mais relevantes adoptadas pelo conselho de administração no exercício em causa".

Durante 2009 o Conselho de Administração reuniu 23 vezes, destacando-se as seguintes deliberações:

- Aprovação da contratação de novas linhas de financiamento;
- Aprovação do Relatório e Contas e do Relatório de Sustentabilidade do exercício de 2008;
- Aprovação do modelo de contratação do sistema de sinalização para a Linha de Gondomar, Troço Estádio do Dragão – Venda Nova: concurso público para as componentes passíveis de atraírem várias propostas; negociação directa com a Bombardier Transportation Portugal, S.A. para as componentes das quais se considera ser esse o único fornecedor;
- Aprovação do lançamento do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Instalação de Sistema de Sinalização para a Linha de Gondomar, Troço Estádio do Dragão – Venda Nova;
- Aprovação da integração no projecto e empreitada da Linha de Gondomar das devidas adaptações decorrentes do novo Plano de Pormenor de Contumil;
- Adjudicação à M. Couto Alves, S.A. da Empreitada de Execução de Inserção Urbana na Envolvente ao Viaduto Maia Norte;
- Adjudicação ao agrupamento constituído pela EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. e Bombardier Transportation Portugal, S.A. (EMEF/Bombardier) da execução da prestação dos serviços de revisão dos 480.000 Km em vinte e cinco veículos "Eurotram";
- Adjudicação à Bombardier Transportation Portugal, S.A. do fornecimento de ATP – Automatic Train Protection para Veículos "Tram Train";
- Adjudicação ao Concorrente Consórcio Bento Pedroso Construções, S.A., Lena Engenharia e Construções, S.A. e Construtora Abrantina, S.A., da Construção do Prolongamento da Linha Amarela a Santo Ovídio, incluindo Interface na Estação D. João II;
- Aprovação do relatório preliminar de qualificação de candidaturas do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 2.ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde;
- Aprovação do relatório preliminar de qualificação de candidaturas do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 3.ª Fase de Inserção Urbana no Troço Vila do Conde – Póvoa de Varzim;
- Aprovação do relatório preliminar de qualificação de candidaturas do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Construção do Interface em Vila do Conde;
- Aprovação do Aditamento 7.º A ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, que prorroga o prazo do contrato em causa de 1 de Abril de 2009 até 31 de Março de 2010;
- Aprovação do Aditamento 8.º A ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, o qual tem por objecto a extensão de garantias relativamente à construção civil e a equipamentos electromecânicos;
- Aprovação do Acordo Global de Contas para fecho do Contrato com o Consórcio Normetro, ACE;
- Adjudicação à Alberto Couto Alves, S.A., da realização dos trabalhos de conclusão da ligação rodoviária entre as Ruas de Serpa Pinto e General Torres, em Vila Nova de Gaia;
- Aprovação das soluções constantes da acta da Comissão de Acompanhamento da Linha Ocidental do Porto como base de trabalho para o desenvolvimento do projecto;
- Aprovação do 5.º Aditamento ao Contrato de Prestação de Serviços de Assessoria Técnica à Gestão, Controlo, Fiscalização e Recepção da Construção do Sistema de Metro Ligeiro (Conclusão da 1.ª Fase e Execução da 2.ª Fase), que prorroga o prazo do contrato em causa até 31 de Março de 2010;
- Aprovação do dossiê do projecto da extensão da Linha Verde à Trofa, e envio ao Governo para aprovação, de modo a poder ser lançado o concurso;
- Adjudicação à Prosegur – Companhia de Segurança, Lda., da Prestação de Serviços de Fiscalização e Controlo de Títulos de Transporte no Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto;
- Aprovação do lançamento de Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Prestação de Serviços de Fiscalização, Acompanhamento e Coordenação de Segurança e Saúde em Obra, da 2.ª Fase da Inserção Urbana entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim;
- Aprovação da adjudicação ao Concorrente Consórcio Barraqueiro, SGPS, S.A. / Barraqueiro Transportes, S.A. / Arriva Portugal, S.A. / Keolis, S.A. / Manvia – Manutenção e Exploração de Instalações e Construção, S.A. da Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, sujeita a aprovação por Despacho a proferir por Sua Excelência o Senhor Secretário de Estado dos Transportes;
- Adjudicação à PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos trabalhos de auditoria do exercício de 2009;
- Aprovação do Código de Ética e de Conduta Empresarial da Empresa;
- Aprovação do Plano de Actividades e Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2010.

Em 2009, a operação e os trabalhos de expansão da Rede do Metro do Porto permitiram manter e/ou **criar 1.559 postos de trabalho**.

049 desempenho económico e financeiro

ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

O cenário de colapso do sistema financeiro internacional e consequente agravamento da situação económica mundial, que se temeu de forma mais intensa na primeira metade de 2009, foi sendo afastado ao longo da segunda metade do ano. A pronta intervenção, muitas vezes coordenada, dos principais bancos centrais, adoptando políticas monetárias expansionistas agressivas combinadas com o lançamento generalizado de pacotes orçamentais e fiscais de estímulo à economia, terá sido decisiva para contrariar o quadro recessivo de 2008 e criar condições para a recuperação gradual da economia mundial. Os primeiros sinais de desanuviamento da crise económica e financeira mundial sugerem o recobro, embora tímido, do comércio internacional, impulsionado pela performance das economias asiáticas e estabilização das restantes economias. Contudo, o pesado legado daquela que viria a ser uma das mais graves crises da história recente, nomeadamente ao nível do desemprego, debilidade da procura privada e prevalência de níveis expressivos de endividamento público, antecipa um crescimento anémico por parte da generalidade das economias avançadas em 2010.

De acordo com as previsões publicadas no World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional, estima-se que tenha havido uma contracção do PIB mundial a rondar os 1,1% em 2009, contra o crescimento de 3,0% registado durante o ano de 2008, reflectindo uma forte desaceleração da actividade económica e comércio mundiais, estimada em 11,9%, com maior impacto na generalidade das economias avançadas. De acordo com estas projecções é esperada uma recuperação do PIB mundial já em 2010, na ordem dos 3,1%. Segundo a mesma fonte, a inflação estimada para 2009 situou-se perto dos 0,1% nas economias avançadas, com expectativas de crescimento ligeiro até aos 1,1% ao longo do ano de 2010, reflectindo, em larga medida, a tendência de aumento nos preços das matérias-primas.

A nível da economia mundial, destacam-se as economias avançadas dos EUA e Eurosistema, evidenciando os primeiros sinais de estabilização. Ao longo do terceiro trimestre de 2009, surgem na economia norte-americana, propulsora da economia mundial, alguns sinais de recuperação da actividade económica, muito embora persistam, ainda, os riscos decorrentes da expansão do desemprego, que desencoraja o consumo privado, e das baixas taxas de utilização da capacidade produtiva das empresas, o que desincentiva o investimento. As previsões publicadas no World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional estimam que tenha havido uma redução do PIB norte-americano na ordem dos 2,7% em 2009, seguido de um crescimento de 1,5% em 2010.

Na área euro, e ainda de acordo com as previsões publicadas no World Economic Outlook do Fundo Monetário Internacional, o decréscimo do PIB em 2009 para as economias que integram o Eurosistema ter-se-á situado nos 4,2%, estimando-se para 2010 uma ligeira recuperação do PIB, em torno dos 0,3%. Pese embora o desempenho favorável das economias da área euro durante a segunda metade de 2009, com especial ênfase no das exportações da economia alemã, persistem, ainda, dúvidas sobre o dinamismo da recuperação económica futura, nomeadamente quanto à evolução de algumas das componentes da procura agregada. Paira, também, a ameaça do agravamento das divergências no seio das economias que compõem a área euro, destacando-se as dificuldades financeiras das economias periféricas que, apesar de diferenças estruturais, enfrentam elevados

défices orçamentais e níveis de endividamento, sendo no inicio de 2010 fortemente pressionadas pela apreciação do prémio de risco da dívida pública.

À semelhança dos seus pares da área euro, a evolução da economia Portuguesa ressentiu-se da actual conjuntura internacional. A persistência de um conjunto de debilidades de natureza estrutural, o elevado grau de abertura da economia e o agravamento do chamado problema orçamental tornam a economia portuguesa mais vulnerável à absorção de choques exteriores. De acordo com o Boletim de Inverno de 2009 publicado pelo Banco de Portugal, prevê-se uma redução de 2,7% do PIB português em 2009 e um ligeiro crescimento de 0,7% em 2010, reflectindo um cenário de recuperação gradual e moderada da economia à escala global. Segundo a mesma instituição, a taxa de inflação terá sido de -0,9% em 2009 prevendo-se que se situe nos 0,7% em 2010, consequência sobretudo da evolução do preço do petróleo e das matérias-primas não energéticas.

O mercado monetário caracterizou-se pela persistência das medidas extraordinárias de cedência de liquidez, que começaram a ser implementadas em 2008, com efeito na descida generalizada das taxas interbancárias em todos os prazos. Durante o ano de 2009, a Reserva Federal Americana manteve estável a sua política de taxa de juro, com a federal funds rate situada nos 0,25%. Na União Europeia, o Banco Central Europeu acentuou o ritmo do ciclo de descida das taxas de juro. Tendo iniciado Janeiro de 2009 com uma redução de 50 pbs, para os 2%, a principal taxa de financiamento do Eurosistema termina o ano nos 1%, após três revisões adicionais, em Março de 50pb e em Abril e Maio de 25pb. O Banco de Inglaterra, seguiu a mesma tendência de corte nas taxas de juro, reduzindo ao longo de 2009 a sua taxa de referência para os 0,5% (2% em Janeiro de 2008).

No segmento da dívida soberana, consequência da manutenção de elevados níveis de endividamento público na generalidade das economias avançadas, intensifica-se desde meados do último trimestre de 2009 a pressão sobre os prémios de risco, facto que se deverá agravar em 2010, traduzindo-se na desvalorização das obrigações governamentais e no acréscimo das respectivas taxas de juro. Não obstante o aparecimento de alguns sinais positivos relativamente ao restabelecimento dos mercados, e num contexto em que as medidas extraordinárias tomadas ao longo de 2008 e 2009, em sede de política monetária e orçamental, parecem já esgotadas, pairam ainda fortes reservas quanto à sustentabilidade futura do processo de recuperação da economia global que se perfila para 2010.

INVESTIMENTO

Assistiu-se em 2009 a um reforço do esforço de investimento da Metro do Porto, nomeadamente com a continuação da execução do contrato de fornecimento das trinta unidades de Tram Train, arranque da empreitada de construção da ligação Dragão – Venda Nova e da conclusão das obras complementares ao Sistema.

O nível de investimento da Metro do Porto ascendeu em 2009 a 168,7 milhões de euros, 36,3% acima do registado em 2008. Em termos acumulados, o investimento realizado no projecto alcançou os 2.405 milhões de euros.

FINANCIAMENTO

A situação de sub-financiamento a fundo perdido ao projecto vem sendo agravada nos últimos exercícios com a aprovação de novas empreitadas para as quais não tem sido assegurada adequada cobertura financeira. Assim, a Metro do Porto tem vindo a recorrer a crédito bancário, cujas últimas emissões foram penalizadas pela situação financeira que assolou a economia mundial com reflexo no agravamento das possibilidades e condições de financiamento.

Está prevista no âmbito do QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007 – 2013, nomeadamente no Programa Operacional Norte através do Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano, apenas uma comparticipação de até 100,0 milhões de euros para projectos do Sistema do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto com um custo total estimado em 200 milhões de euros.

À situação de sub-financiamento da construção do Sistema de Metro Ligeiro acresce o sub-financiamento do défice de operação deste Sistema, resultado dos horários e preços sociais praticados, continuando por celebrar um contrato programa que regule a atribuição de Indemnizações Compensatórias prevista nas Bases de Concessão do Sistema.

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

Neste ponto será abordado o projecto que foi designado "Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares – 2ª Fase", candidatado ao FEDER no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 2000 – 2006 (QCA III).

No final de 2008 a Comissão Europeia aprovou o pedido de reprogramação instruído pela Metro do Porto a 19 de Outubro de 2007, passando o investimento elegível de 821,1 milhões de euros para 832,8 milhões de euros, mantendo-se a taxa de comparticipação nos 38,45%, resultando num aumento da comparticipação em 4,5 milhões de euros.

Nessa sequência foram instruídos, em 2009, 4 pedidos de pagamento (20º a 23º), que representam um investimento total de 56,5 milhões de euros, atingindo-se assim um investimento elegível acumulado submetido em pedidos de pagamento de 890,4 milhões de euros, 57,6 milhões de euros superior ao investimento elegível aprovado.

Apesar da Comissão Europeia ter comunicado no final do ano de 2008, a aplicação de uma correcção financeira global de apenas 11.726.009,22 euros, resultante das correcções de 25% do montante das despesas consideradas irregulares ao nível das regras de contratação pública (9.504.078,19 euros de comparticipação) e de 100% do montante das restantes despesas contestadas (2.221.930,03 euros de comparticipação), procedeu-se, por instrução da CCDR-N (autoridade de gestão do FEDER), a uma correcção financeira adicional no 22º pedido de pagamento, no montante de 28.447.540,80 euros, em termos de comparticipação (73.985.801,83 de investimento elegível), que resulta da correcção adicional de 75% do montante das despesas consideradas irregulares ao nível das regras de contratação pública.

Em Outubro de 2009 a Metro do Porto, enviou ao Coordenador Regional da Medida 3.15 – Acessibilidades e Transportes o relatório final do projecto, tendo sido transferido para a Metro do Porto em Dezembro de 2009 o último reembolso, com o qual se atingiu os 320,2 milhões de euros de comparticipação acumulada.

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

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Investimento elegível	Comparti-cipável	Limite com-participação	Desembolso	Valor em dívida
Situação a 31.12.2008	833.882	320.628	320.224	284.482	35.743
20º Pedido	70.974	27.290			
21º Pedido	7.863	3.023		35.743	0
22º Pedido	-47.923	-18.427			
23º Pedido	25.612	9.848			
	890.408	**342.362**	**320.224**	**320.224**	**0**

Concluída a execução financeira do projecto, apurou-se que em média decorreram cerca de 524 dias entre a data de pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores e o recebimento da correspondente comparticipação comunitária.

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

Até 31 de Dezembro de 2009, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 144,8 milhões de euros.

(valores em milhares de euros)

Projecto	1996/05	2006	2007	2008	2009	Total
Sistema de Metro Ligeiro	78.391	9.250	0	7.400	8.000	103.041
Ponte Infante	33.760	0	0	0	0	33.760
Tram Train	0	0	8.000	0	0	8.000
Total	**112.150**	**9.250**	**8.000**	**7.400**	**8.000**	**144.800**

A 3 de Setembro de 2008 foi comunicada a atribuição de uma dotação ao projecto "Troço Antas – Gondomar (Dragão – Venda Nova)" de 8,0 milhões de euros no quadro PIDDAC 2009. Esta verba foi posteriormente cativada em 7,5%, conforme comunicado à Metro do Porto a 6 de Janeiro de 2009.

A 17 de Setembro de 2009 a Metro do Porto apresentou um pedido de alteração de dotação orçamental, transferindo a verba de 7,4 milhões de euros disponível no âmbito do PIDDAC 2009 para o projecto Sistema de Metro Ligeiro, uma vez que não era expectável a apresentação e aprovação em tempo útil

da candidatura do projecto "Troço Antas – Gondomar (Dragão – Venda Nova)" a comparticipação QREN, condição necessária para a atribuição da dotação PIDDAC. Este pedido de alteração de dotação orçamental foi autorizado através do Despacho do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de 23 de Setembro de 2009.

A 27 de Outubro de 2009 foi comunicada à Metro do Porto a libertação da verba cativada de 600 mil euros. A 31 de Dezembro de 2009 a dotação global de 8 milhões de euros atribuída no âmbito do PIDDAC 2009 encontrava-se totalmente regularizada.

A 14 de Dezembro de 2009 foi comunicada à Metro do Porto a atribuição de nova dotação de 8 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2010 ao projecto "Linha Antas – Venda Nova".

Fundo de Coesão

Neste capítulo será abordado o projecto designado "Ligação do Aeroporto Sá Carneiro à Linha da Póvoa Duplicada", candidatado ao Fundo de Coesão no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 2000 – 2006 (QCA III).

Na sequência da decisão final da Comissão Europeia relativa ao processo de auditoria que decorria sobre o projecto (conhecida no final de 2008), a qual fixou a aplicação de uma correcção financeira de 25% do montante das despesas consideradas irregulares ao nível das regras de contratação pública (o que representa 7.855.327,83 euros de comparticipação) e de 100% do montante das restantes despesas contestadas (o que representa 156.277,50 euros de comparticipação) procedeu-se à respectiva correcção das verbas, que se encontrava em falta.

Em Março de 2009 a Comissão Europeia aprovou (através de reprogramação à candidatura) a prorrogação do prazo para a conclusão do projecto para 31 de Dezembro de 2010, mantendo o investimento elegível e a taxa de comparticipação que se encontravam aprovados (90,2 milhões de euros e 75%, respectivamente).

No ano de 2009, foi reformulado o 16º pedido de pagamento (que passou de 7,8 para 7,1 milhões de euros), não se tendo apresentado qualquer pedido de pagamento adicional. Foram reembolsados 8.305.560,83 euros, correspondentes aos pedidos de pagamento que se encontravam em dívida líquidos das correcções financeiras decorrentes da auditoria referida anteriormente.

Face à comparticipação máxima prevista, de 67,7 milhões de euros, o projecto apresenta, no final do ano, uma execução financeira de 85%.

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

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Investimento elegível	Comparticipação	Desembolso[1]	Valor em dívida
Situação a 31.12.2008	76.267	57.200	42.818	14.382
2009			8.306	
	76.267	**57.200**	**51.124**	**6.077**

[1] Este valor inclui o adiantamento prestado em Setembro de 2004 de 7,4 milhões de euros, que foi corrigido em 2009 para 2,8 milhões de euros

Até ao 15º pedido de pagamento verificou-se que em média decorreram cerca 616 dias entre a data de pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores e o recebimento da correspondente comparticipação comunitária.

QREN

No âmbito do QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007 – 2013, os programas nacionais vocacionados para o financiamento de projectos em infraestruturas de transportes são o Programa Operacional para a Valorização do Território (POVT), Programa Operacional do Norte (PO NORTE) e os Programas Operacionais da Cooperação Transfronteiriça Portugal – Espanha, Espaço Atlântico e do Espaço Sudoeste Europeu, este último sem aplicação a projectos da Metro do Porto, atendendo à área geográfica a que se destina.

Relativamente ao Programa Operacional para a Valorização do Território (POVT) não é conhecida qualquer intenção de apoio a projectos que a Metro do Porto, S.A. tenha desenvolvido ou que esteja ou venha a desenvolver. O financiamento no âmbito do QREN a projectos da Empresa fica assim reduzido ao PO NORTE que refere concretamente uma comparticipação, através do Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano, no projecto do Sistema do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto com um custo total estimado em 200 milhões de euros.

A 28 de Outubro de 2008 foi publicado o aviso para apresentação de candidaturas no domínio dos "Sistemas ferroviários ligeiros (metro)", no âmbito do referido Eixo Prioritário IV – Qualificação do Sistema Urbano.

Uma vez publicado este aviso a Metro do Porto formalizou a 7 de Novembro de 2008 a candidatura do projecto de Extensão da Rede de Metro à Estação D. João II, que se encontrava em operação desde Maio de 2008. Esta candidatura foi aprovada em 8 de Julho de 2009 pelo Comissão Directiva do Programa Operacional Regional do Norte, prevendo uma comparticipação de 2,9 milhões de euros para um total de investimento de 6,4 milhões de euros, dos quais 4,2 milhões de euros são elegíveis.

A Metro do Porto apresentou a 9 de Dezembro de 2009 a candidatura do projecto "Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II,", solicitando uma comparticipação de 19,8 milhões de euros, para investimentos elegível e global de 28,3 milhões de euros e 33,5 milhões de euros, respectivamente.

Apresentou igualmente a 31 de Dezembro de 2009 a candidatura do projecto "Extensão da Rede de Metro entre o Estádio do Dragão e Venda Nova", com um investimento total de 169,8 milhões de euros e prevendo uma comparticipação de 79,9 milhões de euros sobre 114,1 milhões de euros de investimento elegível.

No âmbito deste quadro de referência a Metro do Porto, S.A. espera ainda apresentar candidaturas para o projecto de prolongamento da linha Verde até à Trofa.

POS_Conhecimento

Os projectos Infometro e Navmetro, candidatados ao POS_Conhecimento, têm como objectivo auxiliar os cidadãos com dificuldades visuais a aceder às estações do Metro do Porto e foram promovidos em regime de parceria entre a Metro do Porto, a FEUP e a ACAPO. A comparticipação aprovada foi de 100% repartida entre 45% FEDER e 55% Orçamento de Estado para um nível de despesa elegível de 150.000 euros por projecto.

Em 2009 foi recebido todo o montante que se encontrava em dívida no final de 2008, tanto no projecto Infometro (31.025,81 euros) como no Navmetro (24.811,25 euros), podendo se considerar como financeiramente encerrados ambos os projectos.

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	49.880

Tendo em conta o previsto neste Despacho, a Empresa contabilizou no exercício de 2001 as prestações acessórias indicativas para esse ano. Dado o não recebimento desse montante, nem dos valores previstos para os períodos subsequentes, esse movimento foi anulado no exercício de 2002.

BEI – Banco Europeu de Investimento

Com a supressão do limite de 1.000 milhões de euros à prestação de Garantias da República a financiamentos contraídos pela Metro do Porto, conforme previsto no Decreto – Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro, que aprovou as alterações às Bases de Concessão do projecto, e obtido parecer favorável à atribuição de garantia por parte dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi possível desbloquear a contratação dos 60 milhões de euros remanescentes do segundo contrato de financiamento junto do Banco Europeu de Investimento no último trimestre de 2008. Desta verba, 30 milhões foram utilizados em 2008 e os restantes 30 milhões utilizados em Abril de 2009, esgotando-se o financiamento atribuído pelo Banco Europeu de Investimento à 1ª fase de construção do Sistema de Metro Ligeiro.

(valores em milhares de euros)

Contrato	Data do Contrato	Valor Contrato	Valor em dívida
BEI I			
Tranche A	16-Nov-98	99.760	93.109
Tranche B	26-Mar-01	100.000	100.000
Tranche C	5-Nov-01	100.000	100.000
Tranche D	15-Mai-02	243.930	243.930
Sub-Total		**543.690**	**537.039**
BEI II			
Tranche A	29-Nov-04	120.000	120.000
Tranche B	16-Dez-04	80.000	80.000
Tranche C	29-Out-08	60.000	60.000
Sub-Total		**260.000**	**260.000**
Total		**803.690**	**797.039**

Iniciaram-se em 2009 contactos com o BEI para aferir da disponibilidade daquela entidade para vir a participar no financiamento do programa de expansão da rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (2ª fase).

Financiamento Intercalar

Com a resolução do diferendo referente ao QCA III e consequente reembolso de 35,7 milhões de euros, acrescido do recebimento da comparticipação também pendente de exercícios anteriores do Fundo de Coesão no valor de 8,3 milhões de euros e da comparticipação de 8,0 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2009, o esforço de investimento em 2009 de 168,7 milhões de euros obteve uma cobertura de 30,8% de fontes de financiamento a fundo perdido. As restantes necessidades de financiamento do investimento, no montante de 116,7 milhões de euros, foram supridas recorrendo a financiamento bancário.

À insuficiência de financiamento acima referida, acrescem custos financeiros de 53,2 milhões de euros referentes a encargos financeiros líquidos (incluindo-se aqui os resultantes de financiamentos contratados com o Banco Europeu de Investimento e de operações de financiamento intercalar) e 16,4 milhões de euros suportados com as rendas de locação operacional dos veículos Eurotram. Estas rúbricas resultam do actual modelo de financiamento, com uma percentagem manifestamente insuficiente de comparticipação a fundo perdido, e cuja solução permanece adiada.

Aos valores acima referidos acresce ainda o défice de exploração cuja cobertura, de acordo com as Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, deveria ser assegurada pelo Estado através de Indemnizações Compensatórias que, no entanto, se têm mostrado claramente insuficientes para as necessidades da Empresa.

Em 2009 foram efectuadas duas operações de médio e longo prazo, no montante global de 180 milhões de euros, com maturidades de 5 anos. A esta utilização acresce o desembolso dos 30 milhões de euros remanescentes do segundo contrato de financiamento com o Banco Europeu de Investimento.

A Empresa dispunha, no final do exercício, de 112,4 milhões de euros de facilidades de curto prazo contratadas, incluindo adiantamento por conta de fundos comunitários. Assistiu-se a um ligeiro aumento da utilização das linhas de crédito de curto prazo, encontrando-se utilizados no final do exercício 45,4 milhões de euros, face aos 22,9 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2008.

Contrato Programa

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 que visava dar cumprimento ao disposto nas Bases de Concessão do projecto, de acordo com a sua formulação aprovada pelo Decreto – Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro. Esta proposta veio a ser reformulada ainda em 2002.

Em cumprimento da 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.

As novas Bases de Concessão do projecto, aprovadas pelo Decreto–Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro, introduzindo alterações à figura do contrato programa e timings de celebração, reforçam a necessidade da sua celebração, estando previsto no n.º 1 da Base XV que "o Estado prestará à concessionária compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objecto de contratos-programa ou contratos de serviço público".

Política de Gestão da Exposição ao Risco de Taxa de Juro

O exercício de 2009, à semelhança do verificado em 2008, foi caracterizado por uma elevada volatilidade dos mercados financeiros e por uma política monetária acomodatícia levada a cabo pelo Banco Central Europeu, que colocou a taxa das operações principais de refinanciamento em 1%.

A Metro do Porto, S.A. manteve o seu acompanhamento pró-activo da dinâmica dos mercados assumindo, estrategicamente, uma posição de reavaliação sistemática da evolução dos mercados de dívida, a qual se caracterizou por: (i) acompanhamento do desempenho das estruturas de cobertura de risco em carteira; (ii) monitorização da sua evolução; (iii) e busca de soluções optimizadas. Em resultado deste posicionamento, procedeu-se à reestruturação, ao longo do ano, de quatro operações de cobertura do risco de taxa de juro, contratadas em anos anteriores (Janeiro de 2007, Fevereiro de 2008, Maio de 2008 e Setembro 2008).

Associado às duas operações de financiamento a longo prazo celebradas em 2009, foi contratado igual número de operações de cobertura do risco de taxa de juro (swap), nos montantes e prazos das operações subjacentes.

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

Os condicionalismos impostos pelo modelo de financiamento do investimento, nomeadamente a não concretização do recorrentemente reclamado reforço do financiamento a fundo perdido, e a insuficiência das indemnizações compensatórias atribuídas à Metro do Porto como contrapartida do tarifário e serviços sociais praticados, condicionam a performance financeira da Empresa, acentuando-se em 2009 a situação líquida negativa evidenciada já em 2008, encerrando-se o exercício com uma situação líquida negativa de 154,6 milhões de euros.

(valores em milhares de euros)

Situação Patrimonial	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Imobilizado (líquido)	1.434.112	1.690.847	1.722.600	1.794.607	1.909.888	6,4%
Existências	162	272	0	0	0	-
Dívidas de Terceiros – Curto Prazo	63.890	52.329	28.139	24.479	36.320	48,4%
Disponibilidades	5.061	2.565	3.294	1.150	1.320	14,7%
Acréscimos e Diferimentos	286.698	272.674	258.186	240.772	235.112	-2,4%
Activo	**1.789.923**	**2.018.688**	**2.012.220**	**2.061.008**	**2.182.639**	**5,9%**
Capital Social	5.000	5.000	5.000	7.500	7.500	0,0%
Prestações Acessórias	179	179	179	179	179	0,0%
Ajustamentos Capital em Filiais e Associadas	0	0	55	55	194	255,6%
Prestações do Concedente	402.883	463.561	471.561	478.961	531.010	10,9%
Resultados Transitados	-67.581	-138.916	-261.188	-406.377	-555.051	36,6%
Resultado Líquido do Exercício	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-6,9%
Situação Líquida	**269.146**	**207.669**	**70.418**	**-68.301**	**-154.579**	**126,3%**
Provisões	10.766	10.766	12.556	14.418	16.430	14,0%
Dívidas a Terceiros – Médio e Longo Prazo	970.948	1.341.246	1.453.090	1.917.957	2.114.562	10,3%
Dívidas a Terceiros – Curto Prazo	423.396	343.213	371.925	92.724	115.457	24,5%
Acréscimos e Diferimentos	115.667	115.794	104.230	104.211	90.769	-12,9%
Passivo	**1.520.777**	**1.811.019**	**1.941.802**	**2.129.309**	**2.337.218**	**9,8%**
Situação Líquida e Passivo	**1.789.923**	**2.018.688**	**2.012.220**	**2.061.008**	**2.182.639**	**5,9%**

As demonstrações financeiras de 2009 foram preparadas no pressuposto da continuidade da actividade da Sociedade – dependente da manutenção do apoio das instituições financeiras, e do Estado através de adequadas indemnizações compensatórias, uma vez que, apesar dos esforços desenvolvidos pela Sociedade e do aumento de capital social, a estrutura patrimonial continua desequilibrada. Torna-se assim indispensável, conforme determina o art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, equacionar uma solução agora, por se verificar que a situação líquida é inferior a metade do capital social. O Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Accionistas de modo a adoptarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu capital social, conforme determina o referido preceito do Código das Sociedades Comerciais.

Do lado do activo, a principal variação regista-se no crescimento do imobilizado bruto de 8,5%, com uma variação de 6,4% do imobilizado líquido. Realce ainda para o crescimento de 79,8% das dívidas do Estado e outros entes públicos (crescimento de 11,2 milhões de euros para um total em divida no final do exercício de 25,3 milhões de euros), resultado do pagamento apenas em Janeiro de 2010 da verba atribuída a título de Indemnizações Compensatórias para 2009 e o crescimento de 19,1% de dívidas de clientes, sendo o saldo final de 9,7 milhões de euros constituído na sua quase totalidade por valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE.

Do lado do capital próprio, regista-se o aumento em 52,0 milhões de euros da rúbrica Prestações do Concedente, resultado da comparticipação ao abrigo do PIDDAC 2010 de 8,0 milhões de euros ao projecto Sistema de Metro Ligeiro, assim como do recebimento de verbas que se encontravam pendentes do Quadro Comunitário de Apoio III (do FEDER e do Fundo de Coesão), conforme exposto anteriormente.

A evolução do endividamento a longo prazo reflecte as operações de financiamento intercalar e o desembolso da verba disponível junto do Banco Europeu de Investimento no montante global de 210 milhões de euros, líquidas da transferência para curto prazo dos montantes a liquidar em 2010, onde se inclui a segunda amortização de capital das linhas de financiamento BEI.

Excluindo-se os contratos de financiamento junto do Banco Europeu de Investimento, no montante global (líquido de amortização) de 797,0 milhões de euros, registou-se um reforço do endividamento bancário da Metro do Porto em 200,0 milhões de euros, para um total no final do exercício de 1.192,4 milhões de euros, incluindo adiantamentos por conta de fundos comunitários a receber.

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

EXPLORAÇÃO

No presente ano interrompeu-se a tendência de melhoria da taxa de cobertura de operação do Sistema de Metro Ligeiro, que compara as receitas de tarifário com os custos directos de operação, onde se incluem os custos de operação, o custo com a equipa de fiscalizaçao da operaçao assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIP, ACE. Regista-se uma redução de 0,6 pp para uma cobertura média anual de 59,6% (face aos 60,2% do ano anterior).

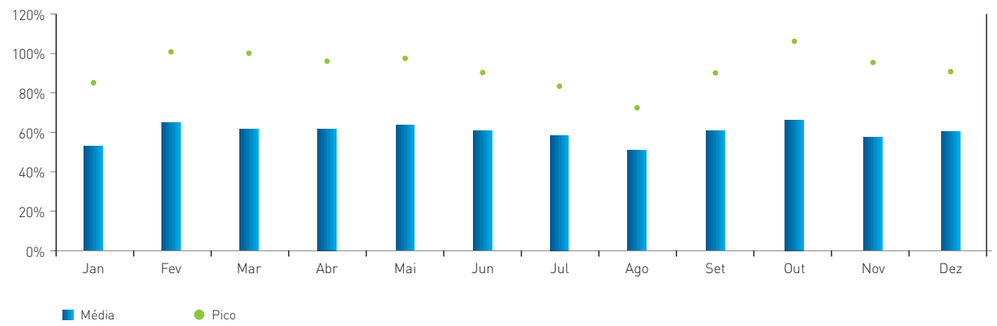
(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Metro	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Vendas e Prestações de Serviço	10.326	21.263	26.678	29.418	30.065	2,2%
Custo Vendas e Prest. Serviço	24.421	44.245	49.667	48.889	50.475	3,2%
Margem Bruta	-14.096	-22.982	-22.989	-19.471	-20.410	-4,8%
Taxa de Cobertura	42,3%	48,1%	53,7%	60,2%	59,6%	-0,6 pp
Margem Líquida	-43.773	-78.195	-81.489	-75.728	-77.207	-2,0%
Resultado Exploração	-61.088	-120.741	-142.192	-147.333	-135.530	8,0%

Em termos absolutos conclui-se o ano com uma margem bruta deficitária de 20,4 milhões de euros (deterioração de 4,8%) e uma margem líquida negativa de 77,2 milhões de euros (deterioração de 2,0%). Para a redução da taxa de cobertura média do Sistema contribui o menor crescimento relativo da receita por passageiro km transportado face ao aumento do custo por passageiro km transportado (crescimentos de 1,5% e 2,6%, respectivamente). Para a evolução da receita por passageiro km, contribui a crescente utilização de títulos de assinatura mensal que incorporam um desconto e uma menor receita por validação, assim como a maior utilização de títulos 4_18@escola.tp (lançado em Setembro de 2008 e válido durante o ano de 2009) e do título sub23@superior.tp (lançado em Setembro de 2009).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificamos taxas de cobertura médias mensais, nas horas de ponta, praticamente sempre acima dos 80% e pontualmente acima do ponto de *break even*.

Taxa de Cobertura 2009



Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% no ramal de ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e em todos os extremos das linhas, com excepção do extremo Norte da linha Vermelha, que apresenta uma taxa de cobertura média anual entre 30% e 50% entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim. As maiores taxas de cobertura, excedendo os 70%, atingem-se sobretudo nos troços urbanos da rede, nomeadamente no troço comum entre as estações do Bolhão e Viso e na linha Amarela entre as estações do Marquês e do Jardim do Morro, assim como na linha Verde entre as estações da Senhora da Hora e de Araújo e na linha Vermelha entre as estações Verdes e Lidador.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2009 a 30,1 milhões de euros, apresentando um crescimento de 2,2% face ao ano anterior. A este valor correspondem receitas de 57,16 cêntimos por validação (marginalmente superior ao valor registado no ano anterior), 11,51 cêntimos por passageiro km (subida de 1,5%) e 2,15 cêntimos por lugar km (subida de 2,3%).

O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 50,5 milhões de euros, dos quais 93,1% relativos ao contrato de operação Normetro, 3,9% relativos ao contrato de fiscalizaçao da operação e os restantes relativos a comissões pagas ao TIP, ACE. Face a 2008, regista-se um crescimento de 3,2% dos custos das vendas e prestações de serviços, sustentado no crescimento de 4,5% dos custos com o contrato de operação Normetro e de 4,3% das comissões pagas ao TIP, ACE.

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta, em 2009, um custo operacional por lugar km oferecido de 3,61 cêntimos (mais 3,4% que em igual período de 2008) e de 19,33 cêntimos por passageiro km (aumento de 2,6%).

A repartição por linha da conta de exploração do Sistema mostra as margens líquidas apresentadas na tabela infra:

(valores em milhares de euros)

Margem Líquida	2009	%
Linha Azul	-16.620	21,5%
Linha Vermelha	-19.749	25,6%
Linha Verde	-15.242	19,7%
Linha Amarela	-17.146	22,2%
Linha Violeta	-8.450	10,9%

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2009, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 3,5 pp, para um valor médio de 38,8% (contra os 35,3% registados em 2008). Conclui-se o exercício com uma margem bruta negativa de 398,8 mil euros e uma margem líquida negativa em 405,0 mil euros (melhorias face a 2008 de 8,6% e 10,2%, respectivamente).

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Funicular	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Vendas e Prestações de Serviço	137,9	175,7	212,2	238,1	253,0	6,2%
Custo Vendas e Prestações Serviço	356,0	588,6	627,8	674,7	651,8	-3,4%
Margem Bruta	-218,1	-412,8	-415,6	-436,5	-398,8	8,6%
Taxa de Cobertura	38,7%	29,9%	33,8%	35,3%	38,8%	3,5 pp
Margem Líquida	-410,2	-427,6	-437,6	-451,2	-405,0	10,2%
Resultado Exploração	**-659,3**	**-792,0**	**-1.004,2**	**-1.066,6**	**-933,0**	**12,5%**

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 253,0 mil euros, a que corresponde um valor de 46,93 cêntimos por lugar km (mais 5,4% que em 2008) e 2,01 euros por passageiro km, valor idêntico ao verificado em 2008.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,21 euros por lugar km oferecido e de 5,19 euros por passageiro km transportado, o que representa reduções face ao período homólogo de 4,1% e 9,1%, respectivamente.

RESULTADOS

Resultado da forte redução ocorrida nas taxas de juro de mercado, registou-se em 2009 uma significativa melhoria do desempenho financeiro da Metro do Porto, com uma redução de 13,0 milhões de euros (menos 19,6%) dos encargos financeiros com juros face aos suportados no ano anterior. Este efeito mais que compensou a deterioração do défice operacional, que apresentou um crescimento de 5,5% face a 2008, o que permitiu concluir o exercício com uma melhoria dos resultados de 10,2 milhões de euros (redução do resultado líquido negativo de 6,9%).

(valores em milhares de euros)

Resultados	2005	2006	2007	2008	2009	09/08
Fornecimento e Serviços Externos	58.098	75.130	79.240	78.806	90.015	14,2%
Custos com Pessoal	5.965	5.708	6.301	5.886	6.168	4,8%
Amortizações	22.659	40.815	50.475	51.888	53.685	3,5%
Custos Financeiros	26.532	42.334	61.561	68.665	54.026	-21,3%
Impostos	1.216	4.048	3.037	5.182	2.628	-49,3%
Outros Custos	467	304	110	90	504	460,1%
Custos	**114.936**	**168.339**	**200.724**	**210.517**	**207.027**	**-1,7%**
Prestações de Serviços	14.435	25.854	30.995	33.988	34.473	1,4%
Transporte Público de Passageiros	10.350	21.272	26.555	29.374	29.971	2,0%
Manutenção Veículos LEP	3.609	3.728	3.801	3.827	3.834	0,2%
Publicidade em Espaços Comerciais	183	269	366	350	309	-11,9%
Outras	294	585	273	437	359	-17,9%
Subsídios à exploração	2.246	2.403	10.359	11.138	11.994	7,7%
Trabalhos para a Própria Empresa	24.920	15.789	12.128	13.611	18.387	35,1%
Proveitos Financeiros	836	877	870	2.418	771	-68,1%
Proveitos Suplementares	59	47	163	30	43	42,8%
Outros Proveitos	1.105	1.214	1.021	714	2.949	313,1%
Proveitos	**43.601**	**46.184**	**55.536**	**61.898**	**68.616**	**10,9%**
Resultado Líquido	**-71.335**	**-122.155**	**-145.189**	**-148.619**	**-138.411**	**-6,9%**

As Prestações de Serviços apresentaram um crescimento de 1,4% face ao período homólogo, para o que contribuiu o crescimento de 2,0% das receitas decorrentes do serviço de transporte de passageiros.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 114/09, de 3 de Dezembro, cabendo à Metro do Porto Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte no montante de 11.973.398,31 euros (líquido de IVA de 5%), representando um reforço de 7,5% face ao valor atribuído em 2008. A este montante corresponde uma contribuição média de 4,6 cêntimos por passageiro km transportado. A verba atribuída para o exercício de 2009 foi apenas transferida para a Metro do Porto em Janeiro de 2010.

Destaque ainda para a rúbrica de Proveitos Extraordinários, que registou um crescimento de 313,1% face a 2008, para um valor de 2,9 milhões de euros. Nesta rúbrica estão contabilizadas, entre outros, o reconhecimento do subsídio recebido para a construção da Ponte Infante D. Henrique (cuja relevação não é feita em Prestações do Concedente), e ainda as penalidades aplicadas no âmbito de contratos de empreitada.)

Em sentido contrário, e pese embora a performance positiva acumulada nos últimos cinco anos (8,3 milhões de euros), contribuíram os resultados obtidos com os instrumentos de gestão de risco da taxa de juro, condicionados por taxas de mercado a níveis historicamente reduzidos.

Igualmente significativa foi a redução de 49,3% da rúbrica Impostos (menos 2,6 milhões de euros), explicada pela redução de imposto de selo sobre juros de contratos de financiamento (menos 2,1 milhões de euros) e do imposto de selo suportado na contratação de novos financiamentos (menos 415 mil euros).

Em sentido contrário, evoluiu a rúbrica de Fornecimentos e Serviços Externos, com um crescimento de 14,2%, resultado do acréscimo de estudos e projectos associados ao programa de desenvolvimento da rede de Metro Ligeiro e ao impacto da revisão geral dos veículos Eurotram, que se prevê que seja efectuada de cinco em cinco anos, tendo-se relevado como custo 20% do valor facturado no exercício).Nesta rúbrica inclui-se ainda cerca de dois milhões de euros correspondentes a valores de produção quilométrica mínima previstos no sétimo aditamento ao contrato Normetro.

De referir, por último, a evolução da rúbrica de Custos com Pessoal, cujo crescimento de 4,8% resulta do custo resultante de sentença judicial que condena em parte a Metro do Porto, no processo que pendeu no Tribunal do Trabalho do Porto instaurado pelos ex-colaboradores da CP/Refer. Não considerando a rúbrica de Indemnizações ao Pessoal, constatamos uma redução de 0,5% dos custos com pessoal suportados pela Metro do Porto.

063 perspectivas para 2010

A **minimização dos impactos ambientais e sociais** é uma prioridade em todas as frentes de obra.

Serão concluídas, ao longo de 2010, diversas intervenções de compatibilização urbana do Sistema actualmente em exploração, bem como de empreitadas de melhoria das condições de segurança da operação do Sistema, como a eliminação de algumas passagens de nível nas linhas Vermelha e Verde.

Será mantida a atenção dada em anos anteriores a potenciais melhorias da rede em exploração, nomeadamente o melhoramento das condições de conforto e funcionalidade das estações Senhora da Hora e Brito Capelo e a avaliação da construção da estação Modivas Norte.

Estima-se que ocorra, em 2010, a adjudicação do concurso para construção do prolongamento da linha Verde ao concelho da Trofa, entre as estações ISMAI e Paradela, cujo lançamento ocorreu em 22 de Dezembro de 2009.

Será lançado, em 2010, o concurso público para a atribuição, em regime de subconcessão, da construção da segunda fase do Sistema, exceptuando as obras entretanto inicializadas ou contratualizadas de forma autónoma.

Terá início a 1 de Abril de 2010 o novo contrato de operação e gestão do Sistema resultante do processo de concurso público internacional concluído no início do exercício de 2010 e no âmbito do qual foi seleccionado o novo operador do Sistema de Metro Ligeiro.

Prevê-se concluir ainda no primeiro trimestre de 2010 a integração da totalidade dos veículos da nova frota de material circulante na operação comercial do Sistema, cujo arranque teve início a 8 de Janeiro de 2010.

Aguarda-se, em 2010, o reforço do financiamento a fundo perdido ao projecto, nomeadamente com a aprovação das candidaturas de Santo Ovídio e Gondomar apresentadas em 2009 ao Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013.

Aguarda-se autorização da Tutela para a formalização de seis aditamentos já negociados com o consórcio construtor do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente:

- Quinto aditamento: referente 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: referente aos trabalhos a menos do traçado em via simples do troço ISMAI – Trofa;
- Sétimo aditamento: referente 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;
- Aditamento sétimo A: referente à prorrogação do prazo do serviço de operação do Sistema de Metro Ligeiro (de 1 de Abril de 2009 até 31 de Março de 2010), ficando por essa via o ACE obrigado a operar e manter o Sistema desde a data da entrada em serviço da primeira parte dele até 31 de Março de 2010;
- Oitavo aditamento: referente à permuta e compensação global dos valores dos trabalhos a mais e a menos que, na execução do contrato, foram sendo determinados e cujo regime não ficou coberto pelos anteriores aditamentos ao contrato, e ainda à extensão de garantias para os veículos e equipamentos oficinais;
- Aditamento oitavo A: referente à extensão de garantias relativamente à construção civil e a equipamentos electromecânicos e valores da prorrogação temporal dos contratos de seguro, prestação de cauções e retenções, que não tinham sido acordados no 8.º aditamento.

Ainda a respeito do contrato celebrado com o consórcio construtor do Sistema de Metro Ligeiro (Normetro, ACE), falta também a aprovação da Tutela para o recente acordo alcançado com esse consórcio, no âmbito do encerramento financeiro do contrato, relativo a custos incorridos com a prorrogação de prazo das linhas da Póvoa e da Trofa, e sobre custos incorridos com a prorrogação de prazo relativos a cauções, seguros e retenções, o qual põe também cobro a um conjunto de reclamações pendentes sobre as quais fica expresso não haver lugar a nenhuma compensação financeira.

Mantendo-se prevista a sua celebração na nova versão das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aguarda-se Contrato Programa que regulamente a atribuição de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado pela Metro do Porto.

065 proposta de aplicação dos resultados

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -138.410.598,63 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 24 de Fevereiro de 2010

O Conselho de Administração
Presidente do Conselho de Administração:
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais:
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato

Prof. Jorge Moreno Delgado

Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

[Unidade - euros]

Código das Contas			Exercícios			
POC		Nota Anexo	2009 AB	2009 AA	2009 AL	2008 AL
	ACTIVO					
	Imobilizado					
	Imobilizações incorpóreas					
431	Despesas de instalação		88.163.834	9.867.462	78.296.371	76.747.728
441	Imobilizações em curso		112.214.669		112.214.669	97.274.282
		10	200.378.503	9.867.462	190.511.040	174.022.010
	Imobilizações corpóreas					
421	Terrenos e recursos naturais		147.135.200		147.135.200	136.469.819
422	Edifícios e outras construções		1.305.209.016	190.545.043	1.114.663.973	1.115.544.441
423	Equipamento básico		246.250.193	41.145.102	205.105.091	203.631.537
424	Equipamento transporte		751.245	617.896	133.348	273.984
425	Ferramentas e utensílios		281.642	276.032	5.611	11.197
426	Equipamento administrativo		3.039.031	2.770.365	268.666	216.475
429	Outras imobilizações corpóreas		6.831.917		6.831.917	6.831.917
442/6	Imobilizações em curso		244.918.258		244.918.258	157.280.285
		10	1.954.416.503	235.354.438	1.719.062.064	1.620.259.655
	Investimentos financeiros					
4111	Partes de capital em empresas do grupo		695		695	1.467
4112	Partes de capital em empresas associadas		314.247		314.247	324.320
		16	314.943		314.943	325.788
	Circulante					
	Dívidas de terceiros – Curto prazo					
211	Clientes, c/c		9.737.785		9.737.785	8.176.441
229	Adiantamentos a fornecedores					284.078
24	Estado e outros entes públicos	49	25.301.273		25.301.273	14.070.512
25	Accionistas (Sócios)		1.784		1.784	30.459
264	Subscritores de capital		177.250		177.250	177.250
261/2/6/7/8	Outros devedores		1.101.889		1.101.889	1.739.794
			36.319.980		36.319.980	24.478.533
	Depósitos bancários e caixa					
12/3/4	Depósitos bancários		1.318.016		1.318.016	1.148.694
11	Caixa		1.522		1.522	1.520
			1.319.538		1.319.538	1.150.214
	Acréscimos e diferimentos					
271	**Acréscimos de proveitos**		3.247.264		3.247.264	4.336.225
272	**Custos diferidos**	51	231.864.331		231.864.331	236.435.695
			235.111.594		235.111.594	240.771.920
	Total de amortizações			245.221.901		
	Total dos ajustamentos					
	Total do activo		2.427.861.060	245.221.901	2.182.639.160	2.061.008.120

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

[Unidade - euros]

Código das Contas			Exercícios	
POC		Nota Anexo	2009	2008
	SITUAÇÃO LÍQUIDA E PASSIVO			
	Capital próprio			
51	Capital		7.500.000	7.500.000
53	Prestações Acessórias		179.033	179.033
55	Ajust. Partes Capital em Filiais e Associadas		194.466	54.687
59	Resultados transitados		-555.051.224	-406.377.060
	Subtotal		-547.177.725	-398.643.340
88	Resultado líquido do exercício		-138.410.599	-148.619.199
	Subtotal		-685.588.323	-547.262.539
581	Prestações do Concedente (Al.4 da Base XXVII)		531.009.556	478.961.360
	Total da situação líquida	40	-154.578.767	-68.301.179
	Passivo			
	Provisões			
298	Outras provisões	34	16.430.498	14.417.825
			16.430.498	14.417.825
	Dívidas a terceiros – Médio e longo prazo			
231	Dívidas a instituições de crédito	52	1.937.388.430	1.734.039.069
262/3/4/5/7/8	Outros credores	53	177.173.125	183.917.812
			2.114.561.555	1.917.956.881
	Dívidas a terceiros – Curto prazo			
231	Dívidas a instituições de crédito	52	52.037.084	32.077.084
221	Fornecedores, c/c		19.444.079	15.242.074
261	Fornecedores de imobilizado c/c	53	28.278.155	28.213.983
24	Estado e outros entes públicos		247.887	226.691
262/3/4/5/7/8	Outros credores	53	15.450.024	16.963.896
			115.457.229	92.723.728
	Acréscimos e diferimentos			
273	Acréscimos de custos	54	16.372.834	24.776.715
274	Proveitos diferidos	55	74.395.810	79.434.150
			90.768.644	104.210.864
	Total do passivo		2.337.217.926	2.129.309.299
	Total da situação líquida e do passivo		2.182.639.160	2.061.008.120

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente do Conselho de Administração:
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato
Prof. Jorge Moreno Delgado
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes
Dr. Rui Fernando da Silva Rio
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

(Unidade - euros)

Código das Contas		Exercícios			
POC		2009		2008	
	CUSTOS E PERDAS				
62	**Fornecimentos e serviços externos**		90.014.694		78.805.574
	Custos com o pessoal				
641 + 642	Remunerações	4.641.496		4.606.879	
	Encargos sociais				
643 + 644	Pensões	0		0	
645/6/7/8/9	Outros	1.526.807	6.168.303	1.279.236	5.886.115
662+663	**Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo**	53.685.326		51.888.286	
67	Provisões	0	53.685.326	0	51.888.286
63	Impostos	2.627.737		5.182.173	
65	Outros custos e perdas operacionais	22.442	2.650.178	20.632	5.202.804
	(A)		152.518.501		141.782.780
682	**Perdas em empresas do grupo e associadas**		772		722
681/5/6/7/8	**Juros e custos similares**				
	Outros	54.025.466	54.026.238	68.664.276	68.664.998
	(C)		206.544.740		210.447.778
69	**Custos e perdas extraordinários**		434.716		40.467
	(E)		206.979.456		210.488.244
86	**Imposto sobre o rendimento do exercício**		47.229		28.947
	(G)		207.026.685		210.517.191
88	**Resultado líquido do exercício**		-138.410.599		-148.619.199
			68.616.086		61.897.992
	PROVEITOS E GANHOS				
72	**Prestações de Serviços**	34.472.798	34.472.798	33.987.943	33.987.943
75	**Trabalhos para a própria empresa**		18.387.249		13.610.787
74	**Subsídios à exploração**	11.993.688		11.137.662	
73	**Proveitos suplementares**	43.200		30.250	
76	**Outros proveitos e ganhos operacionais**	0	12.036.888	0	11.167.912
	(B)		64.896.934		58.766.642
782	**Ganhos em empresas do grupo e associadas**		126.740		441.273
7811/3/4/6/8	**Outros juros e proveitos similares**				
	Outros	643.794	770.534	1.976.296	2.417.568
	(D)		65.667.468		61.184.210
79	**Proveitos e ganhos extraordinários**		2.948.618		713.782
	(F)		68.616.086		61.897.992
	RESUMO				
	Resultados Operacionais (B) - (A) =		-87.621.567		-83.016.138
	Resultados Financeiros (D-B) - (C-A) =		-53.255.704		-66.247.430
	Resultados Correntes (D) - (C) =		-140.877.271		-149.263.568
	Resultados antes de Impostos (F) - (E) =		-138.363.370		-148.590.252
	Resultados Líquido do Exercício (F) - (G) =		-138.410.599		-148.619.199

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente do Conselho de Administração:
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato
Prof. Jorge Moreno Delgado
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes
Dr. Rui Fernando da Silva Rio
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

(Unidade - euros)

	Exercícios	
	2009	2008
Vendas e prestações de serviços	34.472.798	33.987.943
Custo das vendas e prestações de serviços	-123.653.472	-115.191.907
Resultados brutos	-89.180.674	-81.203.964
Outros proveitos e ganhos operacionais	11.673.974	11.205.966
Custos de distribuição	-3.867.314	-3.223.807
Custos administrativos	-5.833.920	-5.658.342
Outros custos e perdas operacionais	-618.661	-3.457.345
Resultados operacionais	-87.826.595	-82.337.493
Custo líquido de financiamento	-50.662.742	-66.693.310
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	125.968	440.551
Resultados correntes	-138.363.370	-148.590.252
Impostos sobre resultados correntes	-47.229	-28.947
Resultados correntes após impostos	-138.410.599	-148.619.199
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre os resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-138.410.599	-148.619.199
Resultado por acção	-92,27	-99,08

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente do Conselho de Administração:
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato
Prof. Jorge Moreno Delgado
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes
Dr. Rui Fernando da Silva Rio
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA PARA O EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

(Unidade - euros)

	Exercícios	
	2009	2008
ACTIVIDADES OPERACIONAIS		
Recebimentos de clientes	29.067.483	37.967.149
Pagamentos a fornecedores	-96.301.806	-76.827.816
Pagamentos ao pessoal	-6.161.209	-5.908.094
Fluxo gerado pelas operações	-73.395.532	-44.768.760
Recebimentos / (pagamentos) de imposto sobre o rendimento	-360.745	-460.504
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à activ operacional	22.462.641	9.298.619
Fluxo gerado antes das rúbricas extraordinárias	-51.293.635	-35.930.645
Recebimentos relacionados com rúbricas extraordinárias	358.893	-625.111
Pagamentos relacionados com rúbricas extraordinárias	-412.789	-40.467
	-53.896	-665.578
Fluxo das Actividades Operacionais	-51.347.532	-36.596.223
ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO		
Recebimentos		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	119.540	197.897
Prestações do concedente	52.048.196	7.400.000
Dividendos	0	0
	52.167.736	7.597.897
Pagamentos		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas	141.617.445	108.980.500
Imobilizações incorpóreas	8.203.869	7.302.191
Amortiz. contratos locação financeira	238.815	325.343
	150.060.130	116.608.033
Fluxo das Actividades de Investimento	-97.892.393	-109.010.136
ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO		
Recebimentos		
Empréstimos obtidos	279.230.639	502.540.000
	279.230.639	502.540.000
Pagamentos		
Empréstimos obtidos	68.456.769	291.766.131
Juros e custos similares	61.364.621	67.311.645
	129.821.390	359.077.775
Fluxo das Actividades de Financiamento	149.409.249	143.462.225
VARIAÇÃO DE CAIXA E SEUS EQUIVALENTES	169.324	-2.144.135
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO INÍCIO DO PERÍODO	1.150.214	3.294.349
CAIXA E SEUS EQUIVALENTES NO FIM DO PERÍODO	1.319.538	1.150.214

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Presidente do Conselho de Administração:
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais
Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato
Prof. Jorge Moreno Delgado
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes
Dr. Rui Fernando da Silva Rio
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

071 anexo à demonstração dos fluxos de caixa

As notas seguintes têm como referência a numeração definida na Directriz Contabilística n.º 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)

	2009	2008
Numerário	1.522	1.520
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	1.318.016	1.148.694
Equivalentes a caixa		
Caixa e seus equivalentes	1.319.538	1.150.214
Disponibilidades constantes do balanço	**1.319.538**	**1.150.214**

3 Informações respeitantes a actividades financeiras não monetárias:

No exercício foram utilizados os 30 milhões de euros disponíveis dos 60 milhões de euros contratados, a 29 de Outubro de 2008, junto do BEI, montante remanescente do segundo contrato de financiamento junto desta entidade.

Encontra-se disponível para utilização futura a quantia de 66,98 milhões de euros referentes a linhas de crédito de curto prazo contratadas junto de instituições bancárias nacionais.

073 anexo ao balanço e à demonstração de resultados

0 • INTRODUÇÃO

A Metro do Porto, SA foi criada pelo Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de Março, que instituiu o primeiro regime jurídico de exploração de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto (AMP), consagrando a exploração do sistema a criar, em regime exclusivo, a uma sociedade anónima de capitais públicos.

A sociedade Metro do Porto, S.A., inicialmente firma de Metro da Área Metropolitana do Porto, S.A., foi constituída em 6 de Agosto de 1993, tendo por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na AMP.

O Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de Março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de 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 n.º 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão, pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, pelo Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de Novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afecto ao Sistema, pelo Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de Fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 233/2003 de 27 de Setembro e pelo Decreto-Lei n.º 192/2008.

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 (entre as estações de João de Deus e Pólo Universitário), 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 e em 2008, abertura do troço João de Deus – D. João II no concelho de Vila Nova de Gaia, resultando num consistente aumento 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, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de Outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da actividade, através de dotações do Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus accionistas, podendo estas últimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo accionista prestador.

Nos termos da Base XV do Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de Outubro, o equilíbrio financeiro da exploração do Sistema de Metro Ligeiro deverá ser assegurado pelo Estado através da atribuição de compensações financeiras que visam permitir a cobertura dos custos de funcionamento do sistema de metro em regime de serviço público, as quais deverão ser objecto de contrato programa ou contratos de serviço público a celebrar entre o Estado e a concessionária.

No final do exercício de 2009 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, SA	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/IFRS, sempre que este normativo se demonstre mais completo e esclarecedor para o correcto entendimento das contas da sociedade. Os pontos finais, do n.º 49 ao 58, foram criados para responder a uma maior clareza na apresentação de contas que se pretende obter.

→ 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

Prestação de serviços

Os proveitos gerados pela utilização do título de transporte intermodal, Andante, quer no Sistema de Metro Ligeiro quer no Funicular dos Guindais, são registados de acordo com as validações registadas no sistema de bilhética. Esta informação é prestada pelo 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.

Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 11.973.398 euros (11.133.280 euros em 2008), 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.

Na ausência de contrato programa ou contrato de serviço público, previsto nas Bases de Concessão, que regule a atribuição destas, 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 os valores reais atribuídos e ajustados os montantes já contabilizados.

Foram igualmente registados 2.030.619 euros (865.321 euros em 2008) 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. Estes montantes foram atribuídos pelas Resoluções de Conselho de Ministros n.º 114/2009 de 14/12 e 165/2008, de 9/10, respectivamente.

3.3 Gestão dos riscos financeiros

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

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.

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

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.

Risco de liquidez

O modelo de financiamento da Empresa tem por base os fundos públicos com origem no Estado Português e na União Europeia, financiamento de longo prazo com recurso ao Banco Europeu de Investimento, as operações de leasing estruturado e a operações de financiamento de longo prazo junto de instituições financeiras.

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. 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 2009 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 a um saldo final de provisões no montante total de 16.430.498 euros (14.417.825 euros em 2008), incluindo uma redução de 74.770 euros (285.503 euros em 2008) resultante da participação no TIP, ACE, por aplicação do Método da Equivalência Patrimonial.

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:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2004	36.339.197	2010
2005	69.702.375	2011
2006	118.251.857	2012
2007	141.098.189	2013
2008	146.378.974	2014
2009	136.324.254	2015

→ 7 • NÚMERO MÉDIO DE PESSOAS

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa, no exercício, foi de 129 (128 em 2008), sendo de 130 no final de Dezembro, dos quais 16 são trabalhadores transferidos da CP e da REFER.

	2009	2008
Efectivo total	130	129
Excluindo CP/REFER	117	113
Efectivo total médio	**129**	**128**

→ 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 2009 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

(valores em euros)

Activo Bruto	Saldo inicial	Aumento	Alienações	Trandferências e Abates	SaldoFinal
Rúbricas					
Imobilizações incorpóreas					
Despesas de instalação	84.533.605	0	0	3.630.229	88.163.834
Imobilizações em curso	97.274.282	26.591.118	0	-11.650.731	112.214.669
Total	**181.807.887**	**26.591.118**	**0**	**-8.020.502**	**200.378.503**
Imobilizações corpóreas					
Terrenos	136.469.819	57	0	10.665.324	147.135.200
Edifícios	1.265.570.293	144.015	0	39.494.708	1.305.209.016
Equipam. Básico	234.155.343	51.868	0	12.042.982	246.250.193
Equipam. de transporte	1.009.506	18.125	-276.386	0	751.245
Ferramentas e utensílios	281.642	0	0	0	281.642
Equipam. Administrativo	2.687.933	351.098	0	0	3.039.031
Outras	6.831.917	0	0	0	6.831.917
Imobilizações em curso	157.280.285	141.820.484	0	-54.182.512	244.918.257
Total	**1.804.286.739**	**142.385.647**	**-276.386**	**8.020.502**	**1.954.416.502**
Investimentos financeiros					
Partes de capital em empresas do grupo	1.467	0	-772	0	695
Partes de capital em empresas associadas	324.320	71.907	-81.980	0	314.247
Outras empresas	0	0	0	0	0
Total	**325.787**	**71.907**	**-82.752**	**0**	**314.942**

(valores em euros)

Amortizações e Ajustamentos	Saldo inicial	Reforço	Anulação/ Reversão	Saldo Final
Rúbricas				
Imobilizações incorpóreas				
Despesas de instalação	7.785.877	2.083.549	-1.964	9.867.462
Total	**7.785.877**	**2.083.549**	**-1.964**	**9.867.462**
Imobilizações corpóreas				
Edifícios	150.025.852	40.582.747	-.63.556	190.545.043
Equipamento básico	30.523.806	10.621.296	0	41.145.102
Equipam. de transporte	735.522	205.667	-323.293	617.896
Ferramentas e utensílios	270.446	7.850	-2.264	276.032
Equipam. administrativo	2.471.458	298.507	0	2.770.365
Total	**184.027.085**	**51.716.468**	**-389.114**	**235.354.438**

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)

Ano do prejuízo	2009	2008
Azul	32.942.373	23.397.774
Vermelha	6.973.812	13.659.234
Verde	5.677.934	8.189.913
Amarela	13.117.310	9.569.396
Violeta	7.832.522	0

→ 11 • CAPITALIZAÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS INCORRIDOS NO EXERCÍCIO

Foram capitalizados na conta de Imobilizações em Curso 5.328.886 euros (5.292.549 euros em 2008) correspondentes a 2.043.093 euros (2.679.992 euros em 2008) de encargos financeiros dos financiamentos do Banco Europeu de Investimento e 3.285.793 euros (2.612.557 euros em 2008) 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, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de Outubro, 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 60.111 euros (134.989 euros em 2008) no valor dos custos financeiros capitalizados no exercício registando-se, em consequência, um saldo final acumulado em 31 de Dezembro de 2009de 5.217.671 euros.

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

Anos anteriores	59.022.767 euros
No exercício	5.328.886 euros

→ 15 • BENS UTILIZADOS EM REGIME DE LOCAÇÃO FINANCEIRA

Os bens utilizados pela Empresa em regime de locação financeira são veículos ligeiros, os quais se encontram registados no activo pelo valor de 482.325 euros (765.700 euros em 2008). No final do exercício o valor em dívida associado a estes contratos era de 162.849 euros (315.563 euros em 2008).

→ 16 • FIRMA E SEDE DAS EMPRESAS DO GRUPO, ASSOCIADAS E OUTRAS PARTICIPAÇÕES

(valores em euros)

Designação Social	Sede	%	Capitais Próprios	Resultado	Valor da participação financeira
Metro Consultoria, Lda	Av. Fernão Magalhães, 1862, 7º-Porto	100,00	-47	-772	695
Transpublicidade, SA	Av. Fernão Magalhães, 1862, 13º-Porto	40,00	785.619	129.925	314.247
TIP, ACE	Av. Fernão Magalhães, 1862, 9º-Porto	33,33	-4.143.190	224.309	0 a)
Nortrem, ACE	R. Gen. Firminzo Miguel, n.º 3-Lisboa	0,009	- 140.952.600	-8.924.777	0 a)

a) O Capital Próprio negativo acumulado anulou o valor da participação

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 em 31.12.2009
Nortrem, ACE	3.840.209	14.941.950	-187.756.532
Transpublicidade, SA	308.543	0	374.722
TIP, ACE	28.657.505	1.660.338	7.415.672

→ 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 carteira de endividamento com maturidade superior a 5 anos, à data de 31 de Dezembro de 2009, tem a seguinte composição:

Banco Europeu de Investimento

Com a publicação, em 1 de Outubro, do Decreto-Lei n.º 192/2008, no qual foram revistas as Bases da Concessão da Metro do Porto, S.A., tendo, nomeadamente, sido suprimido o limite de 1.000 milhões de euros à prestação de Garantias da República a financiamentos contraídos pela Empresa, foram contratados, em 29 de Outubro de 2008, 60 milhões de euros remanescentes do segundo contrato de financiamento junto do Banco Europeu de Investimento (BEI II – Tranche C). Durante o exercício de 2009 foram utilizados os 30 milhões de euros ainda disponíveis desta operação.

(valores em euros)

Contrato	Valor contratado	Valor total em dívida
BEI I		
Tranche A	99.759.579	93.108.941
Tranche B	100.000.000	100.000.000
Tranche C	100.000.000	100.000.000
Tranche D	243.930.128	243.930.128
BEI II		
Tranche A	120.000.000	120.000.000
Tranche B	80.000.000	80.000.000
Tranche C	60.000.000	60.000.000
Total	**803.689.708**	**797.039.069**

Os empréstimos contraídos junto do BEI são contratados em Euros, em regime de taxa variável BEI (consistentemente mais baixa que a Euribor de maturidade idêntica), em regime de taxa fixa revisível e em regime de taxa variável, tendo como referencial a Euribor a 3 meses (BEI II – Tranche C).

Os contratos de financiamento com o BEI beneficiam de Garantia Pessoal da República Portuguesa, por um período de 20 anos.

Em 2003 foi tomada a opção pelo regime de taxa fixa revisível para as tranches B e C (BEI I). A tranche B, inicialmente fixada até 15 de Março de 2009, foi refixada, no corrente exercício, até Março de 2013. A tranche C, fixada inicialmente até 15 de Setembro de 2009, foi refixada por um período de 6 anos.

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. No exercício de 2008, e no âmbito de uma política de acompanhamento activo da dinâmica dos mercados de dívida, procedeu-se à reestruturação, com a mesma contraparte, do referido contrato. Como consequência da elevada volatilidade verificada nos mercados financeiros durante o exercício de 2009, procedeu-se a um ajustamento do instrumento de cobertura do risco de taxa de juro referido. As duas alterações ocorreram sem custos para a Empresa.

Contratou-se, em Abril de 2009, um instrumento de cobertura do risco de taxa de juro (swap) sobre as tranches A e B do contrato BEI II, pela totalidade do montante e até ao vencimento do financiamento.

No exercício de 2009 deu-se inicio ao plano de reembolso da Tranche A do contrato BEI I, tendo-se amortizado 6,65 milhões de euros dos 99,76 milhões de euros inicialmente contratados.

Em 31 de Dezembro de 2009, 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
- Tranche C: 12 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2016

Locação operacional Nortrem, ACE

Durante o exercício de 2009 foram liquidadas as rendas vencidas respeitantes aos contratos de locação operacional de 72 veículos de metro ligeiro, apresentando os seguintes valores em dívida em 31/12/2009:

(valores em euros)

Contrato	Valor inicial	Valor total em dívida
LEP 2002	97.222.222	68.620.827
LEP 2003	121.527.778	93.674.500
LEP 2004	31.250.000	25.461.205
Total	**250.000.000**	**187.756.532**

Em 2003, foi contratado um swap de taxa de juro, por um período de 20 anos, referente ao contrato de leasing operacional celebrado em 2002. Em Janeiro de 2007 procedeu-se à reestruturação deste swap, em operação celebrada com nova contraparte. Em Abril de 2009, como resultado do acompanhamento dinâmico que a Empresa efectua dos mercados de dívida, esta última operação foi objecto de nova reestruturação, sem custos adicionais para a Empresa.

Contrato de Mútuo

Em 2006, foi contratado um empréstimo com maturidade de 5 anos, prorrogável por mais 2 anos, no montante de 200 milhões de euros e com reembolso integral na maturidade.

No exercício de 2007 foi contratado um empréstimo com maturidade 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 (a 31 de Dezembro o valor em dívida era de 95 milhões de euros). 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 ao vencimento do financiamento.

Durante o exercício de 2008, foram contratados quatro empréstimos, no montante global de 472 milhões de euros, com pagamento bullet e maturidades que variam entre os 10, 15 e 20 anos. Estes financiamentos têm associadas estruturas de cobertura de taxa de juro, concretizadas pela celebração de quatro contratos de swap, com as respectivas contrapartes do financiamento, sobre cada um dos montantes e até à maturidade de cada um dos referidos financiamentos. A evolução dos mercados de dívida e a forte volatilidade verificada nos mercados financeiros no exercício de 2009 implicou a reestruturação, em Junho e Julho de 2009, de dois dos contratos de cobertura do risco de taxa de juro antes referidos, bem como o ajustamento da estrutura de cobertura de risco de taxa de juro de um terceiro contrato, em Dezembro de 2009. Qualquer das alterações desenvolvidas não representou quaisquer encargos para a Empresa.

No exercício de 2009 foram contratados dois empréstimos nos montantes de, respectivamente, 105 milhões de euros e 75 milhões de euros, ambos com maturidade de 5 anos. A estes empréstimos estão associadas estruturas de cobertura do risco de taxa de juro, concretizadas pela celebração de dois contratos de swap sobre a totalidade do montante e até ao vencimento de cada um dos financiamentos.

Política de Financiamento

Em cumprimento do Despacho n.º 101/09 SETF, de 30 de Janeiro, a tabela seguinte apresenta a evolução da taxa anual média de financiamento (all-in cost médio anual) da Metro do Porto nos últimos 5 anos, bem como respectivos juros suportados:

(valores em euros)

Ano	All-in Cost médio anual	Juros Suportados
2009	3,20%	52.018.446
2008	4,15%	66.859.647
2007	4,26%	58.778.929
2006	3,73%	40.246.103
2005	3,01%	24.580.198
	Total	**242.483.323**

O all-in cost médio anual inclui os encargos associados aos contratos de financiamento, bem como os cash flows associados aos contratos de cobertura de risco de taxa de juro activos.

A actividade de cobertura da exposição ao risco de taxa de juro representou, entre os anos de 2005 e 2009, uma redução de 8,3 milhões de euros nos encargos financeiros suportados, quando comparados com um cenário de inexistência de qualquer estrutura de cobertura. Esta redução representa o contributo mínimo destas estruturas já que, se não ocorresse a contratação simultânea das mesmas com os financiamentos subjacentes, o nível dos spreads praticados seria superior face ao efectivamente cobrado nos contratos celebrados.

Não existem limites óptimos para o nível da cobertura da exposição ao risco de taxa de juro, nem sequer consenso entre os especialistas quanto à percentagem do valor contabilístico da carteira de dívida que uma determinada empresa não deverá ter exposta a este tipo de risco. Na ausência destes critérios de referência, a Metro do Porto, S.A. tem assumido uma posição de acompanhamento dinâmico do mercado, pelo que, estrategicamente, a Empresa assume uma posição pró-activa – não reactiva – face à evolução dos mercados de taxa de juro, reajustando as estruturas de cobertura em função da evolução dos referidos mercados. Este acompanhamento da evolução dos mercados financeiros em geral e de taxa de juro em particular, é permanente e independente da existência ou não de limites explícitos de exposição ao risco de taxa de juro.

Todas as estruturas de cobertura da exposição ao risco de taxa de juro contratadas até ao momento pela Metro do Porto, estão associadas a operações de financiamento, mantêm-se em carteira até à maturidade e não são objecto de transacção no mercado, pelo que constituem operações de cobertura de risco.

Não existe uma metodologia consensual sobre a forma de estimação do valor justo de carteiras deste tipo de instrumentos, não transaccionados em mercado. Adicionalmente, não existe informação disponível, dada a complexidade e a inclusão de índices proprietários em algumas das estruturas presentes na carteira de derivados, facto que apenas possibilita uma avaliação em termos meramente descritivos.

Assim, na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos consolidados, a 31 de Dezembro de 2009, apresenta-se um valor agregado resultante do somatório do mark-to-market de cada uma das posições dos swaps avaliadas individualmente. Ao fazê-lo, a Metro do Porto reconhece que há estruturas de cobertura que estão total ou parcialmente duplicadas, cujo impacto, potencialmente positivo, não vem reflectido no valor de mercado da carteira de derivados, como seja o caso das estruturas que foram objecto de reestruturação, neste ou em anteriores exercícios e anteriormente referidas. Concomitantemente, não é possível estimar uma medida de risco da carteira que reflicta adequadamente os efeitos de diversificação, resultantes da exposição a factores de risco não perfeita e positivamente correlacionados, e que, como é sabido, diferem da média ponderada desses factores de risco.

Acresce ainda que, a determinação do mark-to-market, obtida de forma isolada para cada um dos instrumentos derivados da carteira da Metro do Porto, é da responsabilidade das respectivas contrapartes, e obtida através da estimação de modelos de avaliação do tipo black box, sem qualquer garantia de uniformidade universal das respectivas estruturas e parametrizações, as quais, tipicamente, são proprietárias e consequentemente não reveladas. Tais modelos assumem como pressupostos centrais que: (i) o nível das taxas forward, reconhecidamente um estimador enviesado das futuras taxas de juro à vista, se manterá inalterado até à maturidade do instru-

mento, quando é notório que as referidas taxas exibem uma expressiva volatidade, mesmo no intraday trading; e (ii) não será introduzido qualquer reajustamento nas estruturas de cobertura existentes, qualquer que seja a evolução do mercado de taxa de juro.

O facto de o principal objectivo da Empresa no processo de gestão activa da sua exposição ao risco de taxa de juro se centrar na protecção do seu cash flow, traduz-se inevitavelmente numa menorização da relevância daquele valor de mercado, o qual traduz, tão-somente, o valor justo da venda, à data de 31 de Dezembro de 2009, dos instrumentos que a Metro do Porto irá, contratualmente, manter até à sua maturidade.

O valor de mercado das componentes da carteira de instrumentos derivados de cobertura da Metro do Porto era, a 31 de Dezembro de 2009, de -578 milhões de euros, decompondo-se em -502 milhões de euros referentes às posições detidas pré 31 de Dezembro de 2008, e -76 milhões de euros referentes aos instrumentos contratados e/ou reestruturados ao longo de 2009. Em 31 de Dezembro de 2008, o valor de mercado das componentes da carteira (agora avaliado em 502 milhões de euros) situava-se nos -421 milhões de euros. Esta evolução é reflexa da dinâmica do mercado de taxa de juro.

→ 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	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Normetro	Construção (1ª fase) – Contrato Base	845.997.409	845.973.827	99,9%
Normetro	Construção (1ª fase) – Aditamentos	275.704.125	249.794.415	91%
Bombardier/Vossloh	Forn. e Manut. Material Circulante	114.921.223	102.362.124	89%
GACE-Consórcio adjudicatário	Construção da Linha de Gondomar	97.545.640	28.790.551	30%
Consórcio (CFS)	Fiscalização	51.840.572	45.786.236	88%

Os fornecedores que representam mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2009 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1M€), são o Consórcio Normetro, ACE, Bombardier Transportation Portugal, S.A. e NORTREM-Aluguer Material Ferroviário, ACE.

→ 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 13.476.141 euros em garantias bancárias prestadas, correspondendo a 184 processos.

Em resultado das acções de fiscalização realizadas pela Direcção-Geral dos Impostos aos pedidos de reembolso de I.V.A. apresentados, durante o exercício, constituíram-se garantias bancárias, com validade de um ano, no montante de 6.849.051 euros.

→ 34 • PROVISÕES

As provisões apresentam a seguinte configuração:

(valores em euros)

	Saldo inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
Outras provisões	14.417.825	15.000.000	12.987.327	16.430.498
Total	**14.417.825**	**15.000.000**	**12.987.327**	**16.430.498**

A rúbrica "Outras provisões" contempla o montante de 15.000.000 euros, cujo pagamento foi considerado 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, reduziu-se a provisão, pelo montante de 74.770 euros.

→ 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 1.500.000 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 2009, era a seguinte a composição do capital social da Empresa:

Accionista	%
Estado Português	40
Área Metropolitana do Porto	39,9995
STCP	16.67
CP – Caminhos de Ferro Portugueses	3.33
Câmaras Municipais de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia	0,0005

→ 40 • VARIAÇÃO DA SITUAÇÃO LÍQUIDA

(valores em euros)

	Saldo inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Capital	7.500.000	0	0	7.500.000
Prestações Acessórias	179.033	0	0	179.033
Ajust. Partes Capital Assoc.	54.687	139.779	0	194.466
Resultados Transitados	-406.377.060	-148.775.452	-101.288	-555.051.224
Resultado Líquido Exercício	-148.619.199	-138.410.599	-148.619.199	-138.410.599
Sub-Total	**-547.262.539**	**-287.046.272**	**-148.720.487**	**-685.588.323**
Prestações do Concedente	478.961.360	52.048.196	0	531.009.556
Total	**-68.301.179**	**-234.998.076**	**-148.720.487**	**-154.578.767**

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2009 ascenderam a 52.048.196 euros e tiveram origem no Orçamento de Estado, FEDER e Fundo de Coesão.

→ 43 • REMUNERAÇÕES ATRIBUÍDAS AOS MEMBROS DOS ORGÃOS SOCIAIS

A remuneração auferida pelos Órgãos Sociais da Empresa em 2009, foi de:

Conselho de Administração	542.826 euros
Conselho Fiscal	58.636 euros (*)

(*) Inclui 19.344 euros relativos à remuneração do Revisor Oficial de Contas

O quadro seguinte descrimina essas remunerações recebidas por cada membro dos Órgãos Sociais:

(valores em euros)

2009	Presidente António Ricardo de Oliveira Fonsecas	Vogal Executivo Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato	Vogal Executivo Jorge Moreno Delgado	Vogal não Executivo Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes	Vogal não Executivo Rui Fernando da Silva Rio	Vogal não Executivo Mário Hermenegildo Moreira de Almeida	Vogal não Executivo Marco António Ribeiro dos Santos Costa	Conselho Fiscal Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Conselho Fiscal Guilherme Manuel Lopes Pinto
1. Remuneração									
1.1. Remuneração base	150.122,00	136.472,00	136.472,00	0,00	18.138,00	0,00	29.250,00	18.200,00	9.450,00
1.2. Acumulação de funções de gestão									
1.3. Remuneração complementar									
1.4. Despesas de representação	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.5. Prémios de gestão (.....meses)									
1.6. Outras (identificar detalhadamente):									
Ajudas de Custo	744,56	372,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Remuneração Reversível	0,00	0,00	0,00	45.499,93 (1)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2. Outras regalias e compensações									
2.1. Gastos de utilização de telefones	323,16	426,04	663,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.2. Valor de aquisição, pela empresa, da viatura de serviço	63.000,00		61.500,00						
2.3. Valor do combustível gasto com a viatura de serviço	3.543,64	1.011,02	4.354,52						
2.4. Subsídio de deslocação									
2.5. Subsídio de refeição	1.461,48	1.461,48	1.461,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.6. Outros (identificar detalhadamente)									
3. Encargos com benefícios sociais									
3.1. Segurança social obrigatório/CGA+ADSE	14.966,15	14.966,15	6.076,80	0,00	3.854,33	0,00	6.215,63	3.867,50	2.008,13
3.2. Planos complementares de reforma									
3.3. Seguros de saúde	644,00	322,00	792,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.3. Seguros de vida									
3.4. Outros (identificar detalhadamente)									
Seguro Acidentes Trabalho	430,33	390,71	389,66		55,19	0,00	91,81	51,42	29,66
Andante	401,09	345,60	456,58						
4. Informações Adicionais									
4.1.Opção pelo vencimento de origem (s/n)	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4.2. Regime Segurança Social	Normal	Normal	ADSE/CGA		Normal	Normal	Normal	Normal	Normal
4.3. Cumprimento do n.º 7 da RCM 155/2005									
4.4. Ano de aquisição de viatura pela empresa	2004		2006						
4.5. Exercício opção aquisição de viatura de serviço									
4.6. Usufruto de casa de função	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4.7. Exercício de funções remuneradas fora grupo									
4.8. Outras (identificar detalhadamente)									

(1) Corresponde à remuneração do representante do accionista STCP e foi liquidada directamente a esta Empresa, por opção, nos termos do disposto no n.º 3 do Art.º 31º do Decreto-Lei n.º 71/2007 de 27 de Março (Estatuto do Gestor Público).

45 • RESULTADOS FINANCEIROS

(valores em euros)

		Exercício de 2009	Exercício de 2008
	CUSTOS E PERDAS		
681	Juros suportados	52.018.446	66.859.647
682	Perdas em empr. grupo associadas	772	722
685	Dif. de câmbio desfavoráveis	0	313
688	Out. custos e perdas financeiras	2.007.020	1.804.316
	Resultados financeiros	-53.255.704	-66.247.430
	Total	**770.534**	**2.417.568**
	PROVEITOS E GANHOS		
781	Juros obtidos	12.659	1.028.447
782	Ganhos em empr. grupo associadas	126.740	441.273
785	Dif. de câmbio favoráveis	784	0
788	Reversões e Out. proveitos e ganhos financeiros	630.351	947.849
	Total	**770.534**	**2.417.568**

Inclui 5.328.886 euros (5.292.549 euros em 2008) de juros capitalizados através da conta Trabalhos para a Própria Empresa.

46 • RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

(valores em euros)

		Exercício de 2009	Exercício de 2008
	CUSTOS E PERDAS		
691	Donativos	32.500	39.375
695	Multas e penalidades	5.304	0
698	Outros Custos ou Perdas	396.912	1.092
	Resultados extraordinários	2.513.902	673.315
	Total	**2.948.618**	**713.782**
	PROVEITOS E GANHOS		
793	Ganhos em existências	359	0
794	Ganhos em imobilizações	232.268	26.705
795	Benef. penalidades contratuais	979.955	0
797	Corr. relativas a exerc. anteriores	266.767	0
798	Outros Proveitos ou Ganhos	1.469.269	687.077
	Total	**2.948.618**	**713.782**

A rúbrica "Outros proveitos ou ganhos" contempla essencialmente, os montantes de 621.421 euros e de 830.800 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 a passageiros, respectivamente.

48 • GARANTIAS BANCÁRIAS RECEBIDAS

Foram prestadas, a favor da Empresa, garantias bancárias para caução do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas nos termos contratuais. No final do exercício, o seu valor acumulado ascende ao montante total de 104.747.057 euros, de acordo com a seguinte descriminação:

(valores em euros)

Entidade	Âmbito	Montante
Normetro, ACE	Construção do Sistema de Metro Ligeiro (1ª fase)	61.926.853
Bombardier Vossloh-Kiepr	Fornecimento e Manutenção de Material Circulante para as Linhas P e T	6.829.931
Bombardier Transp.Portugal, S.A.	Fornecimento e Manutenção de Equipamentos Oficinais para o PMO de Guifões	5.247.526
Consórcio adjudicatário	Construção da Linha de Gondomar	4.877.282
Consórcio (CFS)	Fiscalização	3.742.973
Bombardier Transp.Portugal, S.A.	Fornecimento de Sistema ATP para Veículos Tram Train	2.890.956
Bombardier Transp.Portugal, S.A.	Revisão Geral dos 480.000 Km's dos Veículos Eurotram	1.376.619
Outros	Diversos	17.854.917
Total		**104.747.057**

49 • ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Os saldos a receber do Estado apresentam a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a recuperar	23.828.893	11.794.510
Impostos e Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas – IRC	1.410.463	2.016.208
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares – IRS	56.716	56.716
Contribuições para a Segurança Social a recuperar	5.201	5.201
Total	**25.301.273**	**14.120.348**

51 • CUSTOS DIFERIDOS

Os Custos Diferidos apresentam a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Locação operacional veículos – 1º contrato	82.716.478	87.710.793
Locação operacional veículos - 2º contrato	62.674.667	66.306.582
Locação operacional veículos – 3º contrato	46.811.726	49.471.375
Locação operacional veículos – 4º contrato	31.219.199	32.908.025
Revisão geral dos veículos Eurotram	8.403.468	0
Outros custos diferidos	38.793	38.921
	231.864.331	**236.435.695**

A Sociedade procedeu à venda, seguida de locação operacional, de veículos do Sistema de Metro Ligeiro. Em 2002 foi realizada a primeira operação, abrangendo 72 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 foi celebrada por um período de 20 anos, tendo as rendas sido facturadas no início do contrato. O montante total facturado foi relevado em Custos Diferidos por contrapartida de Outros Credores. As rendas são reconhecidas como encargos do período respectivo.

A rúbrica "Revisão geral dos veículos Eurotram" contempla 4/5 do custo incorrido durante o exercício relativo à revisão dos 480.000 km dos veículos Eurotram.

52 • EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS

Os empréstimos bancários são exigíveis como segue:

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Curto prazo	52.037.084	32.077.084
Médio e longo prazo	1.937.388.430	1.734.039.069
	1.989.425.514	**1.766.116.153**

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. Do montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo faz parte a amortização relativa à segunda amortização do financiamento obtido junto do BEI (relativa ao contrato BEI I – A).

53 • OUTROS CREDORES

Os saldos mais representativos desta rúbrica assumem a seguinte representação:

Por rúbrica do Balanço:

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Outros credores – médio e longo prazo	177.173.125	183.917.812
Fornecedores de imobilizado – curto prazo	28.278.155	28.213.983
Outros credores – curto prazo	15.450.024	16.963.896
Total	**220.901.304**	**229.095.691**

Por entidade:

(valores em euros)

Saldos mais representativos	**Exercício de 2009**	**Exercício de 2008**
NORTREM-Aluguer Material Ferroviário, ACE	187.756.532	198.858.272
GACE – Gondomar, ACE	12.929.293	0
Bombardier Transportation Portugal, SA	2.893.106	5.165.768
Consulgal- Cons. de Engenharia e Gestão, S.A.	2.584.112	1.454.976
Vossloh – Electrical Systems	2.216.139	470.301
CJC – Engenharia e Projectos, Lda.	2.116.936	0
Alberto Couto Alves, S.A.	1.895.018	358.497
Normetro, ACE	1.826.891	15.450.523
Outros Credores	6.683.277	7.337.353
Total	**220.901.304**	**229.095.691**

A dívida ao Nortrem, ACE refere-se às rendas vincendas dos quatro contratos de locação operacional. As rendas a vencer durante o ano de 2009 foram relevadas em dívida de curto prazo.

54 • ACRÉSCIMOS DE CUSTOS

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Remunerações a liquidar	765.175	772.268
Especialização de juros	9.405.690	18.783.637
Outros	6.201.969	5.220.810
Total	**16.372.834**	**24.776.715**

55 • PROVEITOS DIFERIDOS

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Manutenção veículos metro ligeiro	37.074.875	40.909.263
Subsídios ao Investimento	29.599.956	30.173.556
NPV US CBL	4.301.142	4.538.786
Bonificação de juros	3.419.837	3.812.545
Total	**74.395.810**	**79.434.150**

Os subsídios ao investimento, referem-se essencialmente, aos recursos recebidos para a construção da Ponte Infante D. Henrique (29.411.579 euros)

56 • PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A rúbrica de Prestação de serviços apresenta a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2009	Exercício de 2008
Transporte de Passageiros	29.970.922	29.373.748
Manutenção veículos metro ligeiro	3.834.388	3.826.631
Outros	667.488	787.564
Total	**34.472.798**	**33.987.943**

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, cujos valores no final do exercício apresentam a seguinte desagregação:

(valores em euros)

Descrição	**No Balanço**	**Na Demonstração dos Resultados**
Outros Credores – médio e longo prazo	177.173.125	
Outros Credores – curto prazo	10.583.407	
Proveitos Diferidos	37.074.875	
Custos Diferidos	231.864.331	
Rendas e Alugueres		12.974.704
Prestações de Serviços		3.834.388

Sobre a operação realizada em 2002, foram contratadas 3 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 2009 resumem-se como segue:

(valores em euros)

Acções movidas por	Valor total da contingência
Colaboradores	18.060 (a)
Terceiros	48.233.256 (b)
Expropriações	11.938.598 (c)

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

b) 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.

c) 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.

59 • SISTEMA DE NORMALIZAÇÃO CONTABILÍSTICA

O Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de Julho aprova a criação do novo Sistema de Normalização Contabilística, designado por SNC, revogando o POC, normativo contabilístico actualmente em vigor. A aplicação do SNC é obrigatória para os exercícios que se iniciem em ou após 1 de Janeiro de 2010 e obriga à apresentação de informação comparativa relativa ao exercício de 2009.

Assim, a Empresa irá aplicar o SNC para o exercício de 2010, pelo que terá de proceder à re-expressão das demonstrações financeiras do exercício de 2009, de acordo com a versão das Normas Contabilísticas de Relato Financeiro (NCRF) em vigor à data de 31 de Dezembro de 2010.

A Empresa está a avaliar os impactos da adopção do SNC ao nível dos resultados do exercício e do Capital Próprio.

Assim, tendo por base a análise efectuada até à data, é expectativa da Administração que, em termos qualitativos, os efeitos nas Demonstrações financeiras da Empresa sejam essencialmente nas seguintes rúbricas:

- Desreconhecimento dos activos afectos à concessão e reconhecimento de um direito de exploração na rúbrica de Activo Intangível (pela aplicação da IFRIC12).
- Reconhecimento de uma provisão para renovação dos activos afectos à concessão (pela aplicação da IFRIC12).
- Registo do justo valor dos derivados de cobertura de risco de taxa de juro no balanço da empresa.

certificação legal das contas
relatório e parecer do conselho fiscal
relatório de auditoria

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da **"METRO DO PORTO, S.A."** (Empresa), as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2009, (que evidencia um total de 2 182 639 160 Euros e um total de Situação Líquida negativa de 154 578 767 Euros, incluindo um resultado líquido negativo de 138 410 599 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 incluiu:

- 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.

Rua do Campo Alegre, 606 – 2º-Salas 201/203 – 4150-171 Porto • Telefones: +351 226 002 842 (08) • Fax: +351 226 092 747 • mail.geral@sroc.com
www.amcs-sroc.pt

ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n°53
Registada na CMVM com o n°.1975
Contribuinte n°.502 138 394

RESERVA

7. 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. Atendendo à recomendação do Tribunal de Contas e demais circunstâncias descritas na nossa Certificação Legal das Contas para o exercício de 2007, relativas ao enquadramento contabilístico dos mencionados apoios e subsídios, em nosso entendimento, estes subsídios serão considerados como subsídios ao investimento e obter o tratamento contabilístico normal característico destas situações. A importância acumulada na conta Prestações do Concedente é, em 31 de Dezembro de 2009, de Euros 531 009 556 (Euros 478 961 360, em 2008).

OPINIÃO

8. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação descrita no parágrafo n°.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 2009, 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, encontra-se na situação de incumprimento do Artigo 35.° do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração através do Relatório de Gestão no seu ponto 8.4, informa a Assembleia Geral e propõe soluções para solucionar o mencionado incumprimento.

9.2 – Embora não pondo em causa a continuidade das operações, atendendo a inúmeros aspectos, dos quais imediatamente ressalta a garantia do financiamento do Estado, chamamos a atenção para duas condicionantes do equilíbrio financeiro da Empresa: o atraso na definição quanto ao modelo de financiamento do Projecto e a não formalização de contratos-programa que fixem a compensação financeira a atribuir pelo Concedente à Concessionária.

Porto, 12 de Março de 2010

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

Rua do Campo Alegre, 606 – 2º-Salas 201/203 – 4150-171 Porto • Telefones: +351 226 002 842 (08) • Fax: +351 226 092 747 • mail.geral@sroc.com
www.amcs-sroc.pt

METRO DO PORTO, S.A.

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas,

Em conformidade com a legislação em vigor, no cumprimento do contrato de sociedade da **"METRO DO PORTO, S.A."** (Empresa) e o mandato que nos foi conferido, vimos apresentar o nosso relatório sobre a actividade desenvolvida e emitir o nosso parecer sobre os documentos de prestação de contas, relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2009, que nos foram disponibilizados para apreciação pelo Conselho de Administração.

Acompanhámos a actividade e os negócios da Empresa, especialmente através da apreciação dos registos contabilísticos, documentação de suporte e da consulta e análise de outra documentação, no sentido de apreciar o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor. Procedemos ainda à realização de testes e outros procedimentos relativamente aos bens e valores da Empresa, mantendo o contacto com o Conselho de Administração e com os demais Serviços, tendo sido solicitados e obtidos todos os esclarecimentos e informações que consideramos necessários, colaboração que merece o nosso reconhecimento e muito agradecemos.

Salientamos o facto de, no exercício de 2009, não se ter registado expansão da rede de Metro em exploração, havendo estabilidade ao nível da oferta em serviço comercial e apenas um ligeiro crescimento em termos da procura, permitindo a consolidação do Sistema na oferta de Transportes Públicos da Área Metropolitana do Porto.

Em termos financeiros e patrimoniais, não obstante os resultados obtidos serem menos negativos que os do exercício precedente, a exploração manteve-se fortemente deficitária, avolumando a situação líquida negativa que a Empresa regista, e demonstrando, uma vez mais, a necessidade do apoio permanente do Estado e das Instituições financiadoras.

Relativamente ao Investimento salientamos o efectuado em termos de material circulante com a recepção de 30 veículos "tram train". Para além disso, a Empresa manteve o investimento na expansão da linha Amarela, lançou o concurso para expansão da linha Verde até à Trofa e continuou os trabalhos na obra Dragão – Venda Nova.

Salientamos ainda, no âmbito do Concurso Limitado por prévia qualificação para a Subconcessão da operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, a proposta de adjudicação efectuada ao Consórcio denominado "Via Porto", a qual aguarda o desfecho do procedimento concursal.

No âmbito das nossas funções, analisámos o Relatório de Gestão, que inclui uma proposta de aplicação de resultados, e as Demonstrações Financeiras, constituídas pelo Balanço, Demonstrações de Resultados, Demonstração dos Fluxos de Caixa e Anexos, elaborados pelo Conselho de Administração, concluindo que os mesmos se enquadram dentro das normas legais e estatutárias, nomeadamente com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

METRO DO PORTO, S.A.

Foi-nos dado conhecimento do trabalho realizado de revisão das contas, notando que a Certificação Legal das Contas foi emitida com uma reserva e duas ênfases.

Nestes termos, somos de Parecer:

1.º Que sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao exercício de 2009;

2.º Que seja aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão.

Porto, 12 de Março de 2010

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz da Silva Martins - Presidente

Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto - Vogal

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

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers
& Associados - Sociedade de
Revisores Oficiais de Contas, Lda.
o/Porto Bessa Leite Complex
Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º
4150-074 Porto
Portugal
Tel +351 225 433 000
Fax +351 225 433 499

Aos Accionistas da
Metro do Porto, S.A.

Relatório de Auditoria

Introdução

1 Examinámos as demonstrações financeiras da Metro do Porto, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2009, (que evidencia um total de 2.182.639 milhares de euros e um total de capital próprio negativo de 154.579 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 138.411 milhares de 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 e as Normas Internacionais de Auditoria emitidas pelo IFAC, 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 não contêm distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu: (i) 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; (ii) a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias; (iii) a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e (iv) 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 Sociedade regista os apoios e subsídios recebidos do Estado e da União Europeia relacionados com activos na conta Prestações do concedente (alínea 4 da Base XXVII), integrada na rubrica de Capital Próprio. Em nossa opinião, estes subsídios deveriam ser registados em Proveitos Diferidos e reconhecidos como proveitos em função das depreciações dos bens subsidiados. O valor registado na conta Prestações do concedente é, em 31 de Dezembro de 2009, de 531.010 milhares de euros (478.961 milhares de euros em 31 de Dezembro de 2008), não nos tendo sido possível proceder à quantificação do efeito em proveitos diferidos (passivo) e em resultados.

Opinião

8 Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação referida 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 2009, bem como 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

9 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para o facto da sociedade se encontrar em situação de perda de metade do capital social e, dessa forma, em incumprimento ao disposto no artº 35 do Código das Sociedades Comerciais. Tal como referido no Relatório de Gestão, o Conselho de Administração irá informar a Assembleia Geral de tal facto e propor a resolução do referido incumprimento. De igual forma, tal como referido na Introdução ao Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados, o financiamento do investimento e da actividade da Metro do Porto, S.A. está dependente do apoio oportuno do Estado.

Porto, 12 de Março de 2010

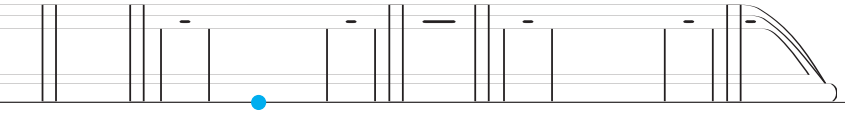
PricewaterhouseCoopers & Associados, S.R.O.C., Lda.
representada por:

José Pereira Alves, R.O.C.

→ **METRO DO PORTO, S.A.**
Av. Fernão Magalhães, 1862 – 7º
4350-158 Porto

T. 225 081 000
F. 225 081 001

www.metrodoporto.pt
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 7.500.000 euros

→ **Edição e Propriedade METRO DO PORTO, S.A.**
Fotografia Metro do Porto. Dario Silva e Egídio Santos
Design Susana Leão Machado
Execução gráfica **slm**design®
Impressão Tecniforma
Exemplares 400
Ano de Edição 2010
Depósito Legal 207 945/04
ISSN 1645-1694