



Metro do Porto RELATÓRIO E CONTAS

2010

Metro do Porto. A vida em movimento.



Metro do Porto
**RELATÓRIO
E CONTAS**

2010



ÍNDICE

7	MENSAGEM DO PRESIDENTE	
9	RELATÓRIO DE GESTÃO	
9	1. O Metro do Porto em Números	
10	2. Eventos 2010	
20	3. O Metro e o Ambiente	
22	4. O Metro e os seus Clientes	
22	4.1 Clientes	
31	4.2 Serviço	
36	4.3 Comunicação e Imagem do Metro do Porto	
37	5. O Metro e os seus Colaboradores	
37	5.1 Estrutura Organizacional	
38	5.2 Recursos Humanos	
38	6. O Metro e os seus Accionistas	
38	6.1 Estrutura Accionista	
39	6.2 Composição dos Órgãos Sociais	
44	6.3 Obrigações de Reporte enquanto Membro do Sector Empresarial do Estado	
60	7. Desempenho Económico e Financeiro	
60	7.1 Investimento	
61	7.2 Financiamento	
67	7.3 Situação Patrimonial	
71	7.4 Exploração	
74	7.5 Resultados	
76	8. Perspectivas para 2011	
78	9. Proposta de Aplicação dos Resultados	
80	CONTAS DO EXERCÍCIO 2010	
134	CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS	
138	RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL	
140	RELATÓRIO DE AUDITORIA	

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Quando este Conselho de Administração foi eleito, em 25 de Março de 2008, assumiam particular importância no objecto do mandato a conclusão da primeira fase do projecto, nomeadamente o encerramento financeiro do contrato com o consórcio construtor / operador, bem como o lançamento dos concursos para as Subconcessões da Operação / Manutenção Ligeira e da Construção da Segunda Fase e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP).

Ainda no final de 2009 foi celebrado um acordo global de contas para o fecho do Contrato Normetro. Em Fevereiro de 2010, foi assinado com a Prometro, S.A. o contrato para a Subconcessão da Operação e Manutenção Ligeira do SMLAMP, que vigora até Dezembro de 2014.

Em Dezembro de 2010 foram enviadas para a Secretaria de Estado dos Transportes para verificação e autorização superior para lançamento do concurso, as peças concursais para a Subconcessão da Construção e Manutenção do SMLAMP. É de elementar justiça que se realce o trabalho desenvolvido pelos Quadros mais directamente envolvidos neste processo, sejam eles da Metro do Porto, S.A., das Câmaras Municipais ou de Empresas e Instituições que nele participaram. A dimensão e complexidade do projecto transformaram um prazo que parecia confortável para lançar o concurso numa meta que, para ser alcançada, obrigou a um significativo esforço para atingir esse desiderato.

Assim, podemos dizer “missão cumprida”.

De entre os factos mais marcantes do exercício há a destacar a conclusão da extensão do Estádio do Dragão a Fânzeres, que teve os primeiros passageiros em viagens experimentais e gratuitas nos dias 29 e 30 de Dezembro. A operação comercial teve início em 2 de Janeiro de 2011.

A empreitada para o prolongamento da Linha Amarela a Santo Ovídio teve a primeira fase concluída em Agosto com a construção do Interface e cobertura da Estação D. João II. Prosseguiram os trabalhos da segunda fase, construção do túnel, plataforma e via, que se concluirão em meados de 2011. Os veículos “Tram - Train” iniciaram a operação em Janeiro de 2010 provando-se não desmerecer as elevadas expectativas criadas em termos de conforto e fiabilidade.

O Despacho n.º 510/10 SETF, de 1 de Junho de 2010, de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, que fixa limites máximos de crescimento do endividamento previstos no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010 - 2013, obrigou à anulação de vários concursos de empreitadas ainda respeitantes à primeira fase bem como à não adjudicação do concurso que fora lançado para a construção do prolongamento da Linha Verde do ISMAI à Trofa.

As orientações estratégicas das Tutelas para 2011 fixaram como objectivo para este exercício a redução de 15% dos custos operacionais face aos incorridos em 2009. O Plano de Actividades e Orçamento apresentado para o exercício de 2011 não só cumpre aquele objectivo como perspectiva uma redução dos custos operacionais superior a 20% relativamente a 2009.

RELATÓRIO DE GESTÃO

1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

Os passageiros transportados no exercício registaram um crescimento de cerca de 2% tendo a receita aumentado 3,6% relativamente ao exercício anterior.

A taxa de cobertura, que compara as receitas de tarifário com os custos directos de operação, onde se incluem os custos de operação, de fiscalização da operação e comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética, registou um muito significativo aumento de 14,8pp cifrando-se em 74,6%.

Em termos absolutos o exercício encerrou com uma margem bruta deficitária de 10,6 milhões de euros que é um deficit 47,6% inferior ao do ano anterior, reflectindo uma poupança de 9,6 milhões de euros.

É um facto digno de registo porque expressa os resultados da gestão em rubricas dos custos do exercício que praticamente esgotam o campo de intervenção da Administração de Empresa.

Resultados financeiros negativos, superiores a 100 milhões de euros no exercício, reflectem o desajustado modelo de financiamento do projecto Metro do Porto por manifesta insuficiência de dotações a fundo perdido para a construção de um sistema de transporte que, pese a excelente taxa de cobertura alcançada, tem resultados operacionais negativos.

O investimento em infraestruturas ascende a 2.555 milhões de euros tendo sido o financiamento não reembolsável obtido de apenas 785 milhões de euros, de onde resulta uma dívida de 1.770 milhões de euros. À dívida contraída para pagar o investimento somam-se as dívidas contraídas para pagar a operação do sistema (250 milhões de euros), gestão do projecto (65 milhões de euros) e encargos financeiros (365 milhões de euros), num total acumulado de 2.450 milhões de euros no final de 2010.

Voltamos a colocar aos Accionistas a situação de incumprimento em que a Empresa se encontra relativamente ao que o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais determina. Não é possível num momento em que está em análise o processo para o lançamento do concurso para a Subconcessão da Segunda Fase do Metro do Porto adiar por mais tempo a solução do financiamento deste projecto.

Por parte da Metro do Porto, S.A. há a garantia do contributo e dedicação de um conjunto de profissionais com capacidade sobejamente demonstrada e reconhecida. Por parte da população que servimos há o reconhecimento da excelência do serviço que prestamos. Por parte dos Accionistas haverá certamente a vontade não só de garantir a continuidade da operação do Metro do Porto nos mesmos níveis de qualidade que lhe granjearam o sucesso que a crescente procura reflecte, como também, logo que possível, concretizar a sua expansão não defraudando expectativas criadas.

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Extensão (metros)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	11,1%
Estações	18	23	45	69	69	70	70	80	14,3%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Efectivo ao Serviço (final exercício)	83	96	104	86	94	95	98	100	2,0%
Efectivo ao Serviço Médio	73	91	101	89	91	93	94	99	4,3%

valores em milhares									
Procura	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	1,8%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	2,3%
Percurso Médio (metros)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	0,5%

valores em milhares									
Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	-0,2%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	4,7%
Velocidade Comercial (km/h)	-	-	-	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	2,0%
Taxa de Ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	18,2%	-0,4 pp

Receita e Custo Operacional	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Receita (m€)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	29.418	30.065	31.141	3,6%
Receita/Passageiro km (cent€)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	11,34	11,51	11,66	1,3%
Receita/Lugar km (cent€)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	2,10	2,15	2,13	-1,1%
Custo Operacional (m€)	9.423	12.139	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	41.729	-17,0%
Custo/Passageiro km (cent€)	35,59	26,10	25,44	21,85	20,20	18,85	19,25	15,62	-18,8%
Custo/Lugar km (cent€)	3,25	2,90	3,33	3,12	3,30	3,49	3,59	2,85	-20,7%
Taxa de Cobertura*	29,4%	43,4%	42,3%	48,1%	53,7%	60,2%	59,8%	74,6%	14,8 pp

* Rácio entre as receitas de tarifário e os custos directos de operação, onde se incluem os custos de operação, o custo com a equipa de fiscalização da operação assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIIP, ACE.

valores em milhares de euros									
Resultados	2003 POC	2004 POC	2005 POC	2006 POC	2007 POC	2008 POC	2009 POC	2009 SNC	2010 SNC 10/09
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-236.392	-243.965 -3,2%
Antes de Amortizações	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-191.317 -2,1%
Antes de IC's	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-255.832 -3,0%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-57.683	-107.762 -86,8%
Resultados Extraordinários	-110	1.186	636	759	960	673	2.514		
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-351.790 -19,6%



2. EVENTOS 2010

PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Durante 2010 foi dada continuidade aos trabalhos de preparação do procedimento concursal para a Subconcessão de Construção e Manutenção do SMLAMP (C&M), nos termos do disposto no número 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), um novo Posto de Comando e Controlo (PCC) e uma sede da Metro do Porto, S.A., que constituem as seis Unidades Construtivas do concurso, estando ainda incluída a manutenção da rede actualmente em operação e das linhas e troços que integram a denominada 2ª Fase da expansão da rede do Metro do Porto (MP). As peças concursais deste procedimento foram dadas por concluídas e aprovadas em reunião do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A., tendo sido enviadas em 29 de Dezembro de 2010 para a Secretaria de Estado dos Transportes, para a competente verificação e autorização superior para os procedimentos necessários ao lançamento do respectivo concurso limitado por prévia qualificação.

Dando cumprimento às orientações recebidas e à legislação em vigor, o modelo de Subconcessão estabelecido foi desenvolvido por forma a que seja transferido o risco de disponibilidade da infra-estrutura, através de mecanismos de remuneração que indexam o pagamento de uma componente das contrapartidas devidas pela Metro do Porto, S.A. à subconcessionária, à produção quilométrica efectiva realizada na infra-estrutura disponibilizada, quer por construção, quer por manutenção. Para além do risco de disponibilidade, serão igualmente transferidos para a subconcessionária, os riscos de financiamento, de projecto, geológicos, geotécnicos e hidrológicos, de património e ambientais, cabendo à subconcessionária o suporte dos custos de construção da nova infra-estrutura e dos custos da manutenção da infra-estrutura actual e da infra-estrutura a construir no âmbito da Subconcessão.

Para materializar a preparação das Peças Concurais da Subconcessão C&M, foi necessário o envolvimento de diversas especialidades e áreas de saber, sistematizar informação, produzir e tratar informação de suporte de decisões, documentar e justificar opções, elaborar estudos e modelos, cujo objectivo último se expressou na elaboração do Programa de Concurso e do Caderno de Encargos, bem como dos respectivos Anexos em número de 62.

Fazendo parte das Unidades Construtivas supra referidas, foi necessário realizar para as novas linhas a construir, soluções de referência de suporte dos seus traçados, da configuração das estações e das opções de inserção urbana, em estreita colaboração com as Câmaras Municipais, e elaborar os respectivos estudos de impacte ambiental, o que em conjunto permitiu obter, durante 2010, as necessárias declarações de impacte ambiental (DIAs).

Foi ainda elaborado, um número muito significativo de documentos e estudos específicos que serviram de justificação e de suporte à decisão e dos quais se destacam, estudos de procura para as áreas de intervenção das extensões da 2.ª Fase do SMLAMP, para suporte das decisões de traçado e de dimensionamento de estações, estudos de procura e de exploração do sistema de transporte, estudo do sistema de tracção eléctrica a implementar, documentos de critérios de projecto e de especificações funcionais a considerar no desenvolvimento de projecto das Unidades Construtivas, planos de exploração e programa de operação mínimo associado à entrada em funcionamento de cada uma das extensões da 2.ª Fase, estudo de necessidades e dimensionamento de frota futura, relatório de custeio para a totalidade das componentes de projecto, construção, manutenção e financiamento, estudo das externalidades associadas à expansão da 2.ª Fase, incluindo os efeitos de rede associados e estudo de avaliação do mérito económico da expansão da 2.ª Fase, modelo de remuneração da Subconcessão e modelo de avaliação de propostas.

A complexidade do objecto desta Subconcessão, implicou que a preparação deste processo de concurso contasse

com a participação de um vasto número de técnicos em áreas de especialidade onde se incluem, arquitectura e paisagismo, engenharia civil, electrotécnica e mecânica, telecomunicações e sinalização ferroviária, geologia e geotecnia, ambiente, segurança, qualidade, património e arqueologia, operação e modelação de sistemas de transporte, modelação financeira, assessoria jurídica e de seguros.

Foi dada continuidade às acções e aos contactos com o Banco Europeu de Investimento, no sentido de preparar a participação daquela instituição financeira no modelo de financiamento da Subconcessão, através da criação de uma linha de crédito a utilizar pela subconcessionária.

EVOLUÇÃO DA PROCURA

Manteve-se a tendência de crescimento da procura do Sistema de Metro Ligeiro, num contexto de estabilidade da rede em operação. Face a 2009, registou-se um crescimento de 2,3%, para um total de 267,1 milhões de passageiros km. Igualmente relevante, constata-se um crescimento sobretudo na utilização dos títulos de assinatura, registando-se uma subida de quase 6 pontos percentuais do peso das validações com estes títulos de transporte (de 55,2% para 61,0%).

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

Em reunião do Conselho de Administração de 16 de Dezembro de 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., (Prometro, S.A.) por um prazo de cinco anos a partir de 1 de Abril de 2010.

O resultado desse processo de concurso contribuiu para uma redução significativa de custos de operação a suportar pela Metro do Porto, resultando numa melhoria assinalável da taxa de cobertura do serviço. analisada mais à frente neste relatório.

A mudança de operador num contrato desta dimensão e complexidade é sempre um momento crítico, que necessita de ser devidamente planeado, implementado e controlado, de forma a causar o mínimo de perturbação na qualidade de serviço oferecido e percebido pelos clientes. Fruto da colaboração e dedicação das partes envolvidas, foi possível garantir uma transição sem qualquer quebra de serviço e perfeitamente transparente para os clientes, que não perceberam qualquer alteração nas rotinas de utilização deste meio de transporte decorrente da existência de um novo operador.

O contrato com a Prometro, assinado em 26 de Fevereiro de 2010, vigora até 31 de Dezembro de 2014, ascendendo o seu custo total a 170 milhões de euros, para a operação e manutenção ligeira de toda a rede do Sistema de Metro Ligeiro na configuração existente no momento da adjudicação e assumindo a materialização da procura de referência estabelecida no programa do concurso.

2.3%

CRESCIMENTO

Face a 2009, registou-se um crescimento de 2,3%, para um total de 267,1 milhões de passageiros km.



EVOLUÇÃO DA EMPREITADA E CONCLUSÃO DA EXTENSÃO ESTÁDIO DO DRAGÃO – FÂNZERES

Os trabalhos de construção da extensão da rede, entre as estações Estádio do Dragão e Fânzeres, arrancaram a 24 de Novembro de 2008, tendo no último trimestre do ano de 2010 sido concluídas as obras de construção da Infra-estrutura e dos Sistemas Técnicos, o que permitiu efectuar todos os testes e ensaios antes do final do ano.

Nos dias 29 e 30 de Dezembro tiveram lugar as primeiras viagens com passageiros, experimentais e gratuitas, permitindo um primeiro contacto das populações servidas por esta extensão com a rapidez, eficácia, segurança e qualidade de serviço do Metro do Porto.

A abertura à operação comercial ocorreu a 2 de Janeiro de 2011. O novo troço tem uma extensão de 6,8 km servidos por dez novas estações, sendo oferecidos quatro parques de estacionamento de utilização gratuita nas estações de Fânzeres, Venda Nova, Baguim e Campinha com capacidade de estacionamento de 462 viaturas. Com a abertura desta extensão o Sistema de Metro Ligeiro passa a contar com 80 estações e uma extensão de 66,2 kms.

Este troço conta com um total de 2.241 plantações de espécies arbóreas e 3.693 espécies arbustivas e trepadeiras e uma área verde total de 123.722m², dos quais 74.375 m² de relvado (incluindo plataforma relvada). O projecto paisagístico para este troço visa melhorar a qualidade de vida da sua população, com a inclusão de zonas de lazer ao ar livre e amplos espaços verdes.

EVOLUÇÃO DA EMPREITADA E CONCLUSÃO DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVÍDIO

O projecto de prolongamento da linha Amarela contempla a construção de 670 metros de linha e uma estação adicional na Rotunda de Santo Ovídio, implicando a reformulação da área envolvente tendo em vista a correcta inserção do canal na malha urbana e uma melhoria significativa das condições de mobilidade pedonal e da própria circulação rodoviária. Este projecto prevê ainda a construção de um interface com o transporte colectivo rodoviário junto à estação D. João II, actual término da linha Amarela, para garantir elevados níveis de conforto na transferência modal.

O contrato de construção foi assinado a 26 de Setembro de 2009, tendo ocorrido a 14 de Outubro de 2009 a consignação da obra. Prevê-se a abertura à operação comercial no segundo semestre de 2011.

Em Agosto de 2010 foram concluídas as obras da 1ª fase da empreitada, que consistiram na construção do Interface e na reformulação da cobertura da estação de D. João II, devolvendo-se esta na sua plena utilização aos clientes. Prosseguiram os trabalhos da 2ª fase para a construção do túnel, da estação de Santo Ovídio e da restante plataforma e via.



RECEPÇÃO E ENTRADA EM OPERAÇÃO DA FROTA TRAM-TRAIN

Os veículos Tram-Train iniciaram o serviço comercial na linha Vermelha em Janeiro de 2010, substituindo os veículos Eurotram nos serviços Expresso. Os 30 veículos da frota entraram em serviço de forma faseada, consoante as necessidades de operação. Em Fevereiro de 2010, todos os serviços da linha Vermelha passaram a ser assegurados por 19 destes veículos. No final de Abril, passaram a ser utilizados 23 veículos Tram-Train em hora de ponta, assegurando também dois serviços duplos da linha Verde. Em Julho, atendendo à natural diminuição de procura, foi reduzida a capacidade de transporte, e os mesmos 23 veículos Tram-Train permitiram realizar a totalidade dos serviços

das linhas Vermelha e Verde. Em Setembro, com a entrada em vigor do horário de Inverno, a utilização diária máxima de veículos Tram-Train subiu para 26 veículos, sendo que no final do ano de 2010 se encontram em operação 28 veículos, no pico da manhã, 18 afectos ao serviço comercial da linha Vermelha e 10 ao serviço comercial da linha Verde.

Estes veículos têm vindo a confirmar as expectativas existentes em matéria de conforto, disponibilidade e fiabilidade, assegurando uma maior e mais confortável oferta de transporte, devido à lotação ser superior e ao maior número de lugares sentados.

MELHORIA DA SINALÉTICA DE LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES

Com o objectivo de tornar a rede de Metro mais próxima da cidade e dos seus potenciais utilizadores, procedeu-se em 2010 à instalação de uma peça sinalizadora das entradas das estações subterrâneas (pórticos), procurando uma mais fácil identificação das estações de Metro como pontos de referência dos percursos na cidade.

O processo de instalação desenvolveu-se em duas fases, a primeira iniciada em Junho com a instalação de 2 protótipos nas estações do Marquês e Bolhão. Após a validação da qualidade da peça e da sua percepção junto dos clientes, reflectida nos diversos comentários, obtidos parte deles via Facebook, procedeu-se à segunda fase, com instalação de 8 pórticos em bandeira no final de 2010.

No âmbito do trabalho de preparação da abertura da ligação a Fânzeres foi revisto, testado e implementado nas 10 estações desta extensão um novo conceito de sinalética e informação ao público na rede do Metro do Porto, contemplando

estruturas e conteúdos inovadores e um sistema de informação mais simples e perceptível, procurando-se desta forma superar algumas dificuldades sentidas pelos clientes.

Ao nível da nova cartografia incluíram-se novas escalas de representação mais detalhada de rede intermodal, enquadrada de acordo com o sentido de circulação e o destino ou pólo gerador de tráfego mais importante. Uma referência mais explícita às zonas intermodais e nova lista de destinos possíveis auxiliam a escolha do título por parte dos clientes, permitindo uma selecção rápida no momento de planear a viagem.

A informação no exterior das máquinas de venda de títulos Andante também foi alvo de novo tratamento, introduzindo-se textos de leitura rápida e directa das indicações mais importantes, reposicionando e segmentando alvos, e evitando a dispersão de informação e de atenções.



EVENTOS CULTURAIS

A Metro do Porto tem mantido uma forte aposta na promoção de actividades culturais na sua rede, tornando-a assim um dos pólos culturais da Área Metropolitana do Porto. Durante o ano de 2010, decorreram eventos desta natureza em estações e veículos em 362 dias, animando os espaços públicos do sistema e proporcionando aos clientes o contacto com expressões artísticas consagradas, a par com movimentos e tendências alternativas e emergentes.

De entre os inúmeros eventos, destaque para a exposição, na estação de S. Bento, de uma colecção de Terrinas concebidas por nomes como Eduardo Souto de Moura, Álvaro Siza Vieira e Pedro Cabrita Reis; a exposição fotográfica "Douro Natural", na Trindade; a exposição de fotografia de Luís Ferreira Alves "Património no Território", em S. Bento; instalações várias no âmbito do Festival "Get Set"; e acções de dança Flash Mob, na Trindade.

Merece particular destaque a concepção e co-produção por parte da Metro do Porto, em parceria com a Câmara Municipal do Porto/Porto Lazer e com a Casa da Música, do projecto "Música na Rua". Entre Março e Setembro, mais de 30 bandas e solistas - seleccionados a partir de audições que juntaram mais de 200 concorrentes - actuaram diariamente nas estações da Casa da Música, Trindade e Bolhão.

O projecto "Música na Rua" levou às estações dezenas de jovens talentos em início de carreira, reunindo diversos estilos musicais em mais de 400 horas de música. A votação do público elegeu "Os Andantes" como a melhor banda deste projecto, tendo esta representado a Metro do Porto no Festival de Música de Metro em Barcelona, em Novembro, no âmbito da cooperação mantida com os Transportes Metropolitanos de Barcelona, tendo diversas bandas seleccionadas pelo Metro de Barcelona, no quadro desta parceria, actuado em estações do Metro do Porto.

A exposição social e mediática que os músicos ganharam com esta iniciativa foi uma rampa de lançamento para a carreira de vários, tendo alguns sido já convidados a actuar em outros locais e tido acesso a novas oportunidades. Em Junho, a Casa da Música promoveu um concerto com o melhor da "Música na Rua", que contou com mais de um milhar de espectadores. Em Dezembro, arrancaram os castings para a segunda edição da "Música na Rua".

"MÚSICA NA RUA"

Entre Março e Setembro, mais de 30 bandas e solistas actuaram diariamente nas estações da Casa da Música, Trindade e Bolhão.



ESPAÇOS COMERCIAIS

Foram inaugurados em 2010 dois novos espaços comerciais nas estações de Mindelo e da Trindade, proporcionando aos passageiros o acesso a mais serviços complementares e de conforto nas estações, com projectos devidamente harmonizados com a arquitectura das estações. No final de 2010 o parque de lojas na rede cifra-se em 12 unidades, com actividades de cafetaria e telecomunicações.

A rede de vending manteve-se estável, com 45 máquinas distribuídas por 14 estações. Encontra-se em estudo a instalação em 3 novas estações, sendo este um projecto-piloto em estações de superfície.

Instalaram-se ainda 4 novas ATM nas estações de Carolina Michaelis, Póvoa de Varzim, Mindelo e Senhora da Hora, perfazendo um total de 19 máquinas em toda a rede.

A rede de emissões do canal corporativo Metro TV foi expandida a mais 6 estações, compreendendo 61 ecrãs de emissão contínua nos cais de 9 estações, com novos conteúdos lúdicos, publicitários e também de informação ao público sobre a operação da rede do Metro do Porto. Concluída a ampliação da rede Metro TV e após consulta ao mercado, foi celebrado em Outubro de 2010 um contrato com a Global Notícias, S.A. para o fornecimento de conteúdos informativos e lúdicos para este canal, bem como relativo à exploração publicitária do mesmo.

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

O projecto Navmetro, promovido em parceria com a FEUP e ACAPO, representa 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.

Tendo em vista a protecção industrial dos direitos deste inovador sistema, a Metro do Porto juntamente com a FEUP e ACAPO, desenvolveram toda a tramitação legal tendo em vista o processo de Registo de Patente em Portugal, na Europa e noutros países a nível intercontinental, tendo sido atribuída a Patente Portuguesa a 17 de Novembro de 2010.

No âmbito deste projecto foi atribuída a Menção Honrosa do Prémio Maria Cândida da Cunha do INR – Instituto Nacional para a Reabilitação, ao Eng.º João Neves Moutinho da FEUP, pelo mérito criativo do Sistema de Orientação Sonora, no âmbito do desenvolvimento do Sistema NAVMETRO.



METRO TV

A rede de emissões do canal corporativo Metro TV foi expandida a mais 6 estações, compreendendo 61 ecrãs de emissão contínua nos cais de 9 estações, com novos conteúdos lúdicos, publicitários e também de informação ao público sobre a operação da rede do Metro do Porto.

PONTO DE SITUAÇÃO DOS CONCURSOS COM PUBLICITAÇÃO INTERNACIONAL

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 posteriormente anulado pelo Conselho de Administração (na reunião de 3 de Novembro de 2010 – Acta n.º 315, ponto 3) na sequência do Despacho n.º 510/10-SETF, de 1 de Junho, de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, que determina os limites de endividamento do Sector Empresarial do Estado para o período 2010-2013.

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

O concurso denominado “Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 3ª Fase de Inserção 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, tendo o contrato sido assinado a 22 de Abril 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, ocorrendo a assinatura do contrato a 14 de Abril de 2010.

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

O concurso denominado “Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a 2ª Fase de Inserção 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, tendo a assinatura do contrato ocorrido a 14 de Abril de 2010.

Concurso Limitado por Prévia 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 e o contrato foi assinado a 24 de Fevereiro de 2010.

Concurso Público para empreitada de Eliminação da PN pedonal da Travessa da Quintã - Vila do Conde

O concurso denominado “Concurso Público para empreitada de Eliminação da PN pedonal da Travessa da Quintã - Vila do Conde” foi lançado através de publicação no Diário da República em 6 de Maio de 2010 e em 7 de Maio de 2010 no JOUE. Este procedimento veio a ser anulado por deliberação do Conselho de Administração de 3 de Novembro 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, e o contrato foi assinado a 22 de Junho de 2010.

Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Funicular dos Guindais, no Porto.

No que respeita ao contrato de Operação & Manutenção (O&M) do Funicular dos Guindais, terminou em 31 Dezembro 2010 a ligação ao consórcio Funiporto após os 5 anos previstos, com a execução de 100% do valor programado.

De forma a garantir a continuidade do serviço, foi lançado o “Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Funicular dos Guindais, no Porto” através de publicação no Diário da República em 21 de Julho de 2010 e em 24 de Julho de 2010 no JOUE.

Culminando o processo concursal, foi celebrado o contrato de operação e manutenção desta infraestrutura com o consórcio formado pela Efaced e Liftech por um prazo de 4 anos, com início a 1 de Janeiro de 2011.

Concurso Público para Prestação de Serviços de Prospecção Geotécnica para as Linhas da 2.ª Fase do SMLAMP.

O concurso denominado “Concurso Público para Prestação de Serviços de Prospecção Geotécnica para as Linhas da 2.ª Fase do SMLAMP” foi lançado através de publicação no Diário da República em 21 de Julho de 2010 e em 24 de Julho de 2010 no JOUE. Foi aprovado o Relatório Final de análise de propostas datado de 25 de Novembro de 2010 e adjudicado o objecto do concurso em 28 de Dezembro de 2010.

Concurso Público para Prestação de Serviços de Transportes Alternativos para a Linha da Trofa.

Terminou em 2 Janeiro 2011 o contrato com o consórcio Arriva/REDM para a operação dos transportes alternativos da linha da Trofa, após os dois anos previstos.

De forma a garantir a continuidade do serviço, o “Concurso Público para Prestação de Serviços de Transportes Alternativos para a Linha da Trofa” foi lançado através de publicação no Diário da República em 11 de Novembro de 2010 e em 13 de Novembro de 2010 no JOUE.

Foi celebrado a 3 de Janeiro de 2011 com a Agência de Viagens e Transportes Vale do Ave, Lda. um contrato com um prazo de dois anos para a ligação em autocarro da Trofa à estação do ISMAI. O início do serviço do novo operador decorreu também dentro dos parâmetros de qualidade definidos.



3. O METRO E O AMBIENTE

2011 será o ano da publicação do 5º Relatório de Sustentabilidade da Metro do Porto. Desde 2006 que se cumpre o objectivo de publicar anualmente um Relatório autónomo tratando com detalhe as questões da sustentabilidade. O reconhecimento das boas práticas da Empresa nessa área é confirmado pela avaliação dos clientes. No inquérito de satisfação ao cliente de 2010, das oito componentes avaliadas que contribuem para o índice de satisfação ponderado, a “Imagem Social” (que inclui o impacto do Metro na sociedade e no ambiente) é aquela que todos os anos apresenta a classificação mais alta, alcançando em 2010, 95 pontos num máximo de 100.

De realçar novamente este ano o impacto significativo das empreitadas em curso, nomeadamente as extensões da rede do Metro, a Fânzeres e a Santo Ovídio, no mercado de trabalho da região. Os recursos humanos directamente envolvidos na construção dessas duas extensões ascenderam a 400 homens/dia.

Se a esse número juntarmos os postos de trabalho relativos às restantes empreitadas em curso e às actividades de fiscalização das mesmas e da operação, à operação propriamente dita, incluindo segurança e vigilância da rede, assim como os afectos directamente à Metro do Porto, S.A., somam-se mais de 1.200 postos de trabalho criados e/ou mantidos no ano de 2010.

No que se refere à eficiência energética, foram utilizados na extensão a Fânzeres, equipamentos de iluminação pública e sinalização mais eficientes, permitindo consumos eléctricos mais baixos, e mais compactos, conduzindo a subestações mais pequenas do que as instaladas na restante rede.

Ao nível do património, foram efectuados trabalhos de manutenção e conservação na memória da Mãe d'água colocada no Campo 24 de Agosto. Ainda no âmbito das obras da rede já em exploração, foi efectuado acompanhamento arqueológico das obras de inserção urbana em Vila do Conde e na Póvoa do Varzim, sendo de destacar a descoberta de uma escultura zoomórfica, feita sobre madeira, aparentemente de afinidade oriental. No âmbito das obras de construção do troço Estádio do Dragão – Fânzeres, foi emitido o relatório final sobre o Sítio arqueológico do Paço (Idade do Bronze), descoberto em Baguim do Monte. De destacar, ainda em 2010, a publicação dos resultados dos trabalhos de arqueologia da rede em exploração no website da Empresa.

400

POSTOS DE TRABALHO

Os recursos humanos directamente envolvidos na construção das extensões a Fânzeres e a Santo Ovídio, ascenderam a 400 homens/dia.

Se a esse número juntarmos os postos de trabalho relativos às restantes empreitadas em curso, à operação, bem como, os recursos humanos directamente afectos à Metro do Porto, somam-se mais de 1.200 postos de trabalho criados e/ou mantidos no ano de 2010.

1.200

No que respeita ao paisagismo, a política de integração paisagística da Metro assenta em princípios de intervenção sustentável, promoção da biodiversidade, elevada adequação ao lugar e optimização das acções de construção, gestão e manutenção dos espaços verdes de modo a que estes respondam a necessidades de uso múltiplo, enquadramento e qualificação estética e ecológica do novo espaço e sua envolvente. Em 2010, realça-se as 4.229 espécies arbóreas plantadas, bem como a execução de novas zonas verdes num total de 150.962 m². Sempre que possível, foi preservado o material vegetal existente, tendo sido inevitável, no entanto, a remoção de 574 espécies arbóreas. Da totalidade do material vegetal aplicado durante o ano de 2010, 80% foi implantado na ligação Estádio do Dragão – Fânzeres), com vista à melhor integração do Metro na paisagem, apostando-se em soluções de fácil exequibilidade e manutenção.

A fim de dar cumprimento ao disposto no Despacho n.º 9409/2009 do Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, de 17 de Março, a Metro do Porto procedeu à arborização de 1,55ha com 1.988 sobreiros, em Arouca, como compensação pela remoção de 185 sobreiros, que constituíam um povoamento e radicavam em 1,24ha, realizada no âmbito das obras do troço Estádio do Dragão – Fânzeres.

Sendo a frota dos veículos do Metro (Eurotram e Tram-Train) movida a electricidade, não há lugar a emissões directas associadas à tracção; existem no entanto emissões indirectas decorrentes do facto de parte da energia eléctrica consumida ser oriunda da combustão de combustíveis fósseis. As emissões decorrentes do consumo de energia pelos veículos totalizaram 12.554 toneladas de CO₂e (dióxido de carbono equivalente), cerca de 2% acima do verificado em 2009 (o consumo de energia de tracção aumentou entre 2009 e 2010, embora o factor de emissão da electricidade se tenha reduzido por via de um *mix* mais sustentável nas fontes de energia).

No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estima-se o nível de emissões decorrente das mesmas deslocações em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, colectivo e não motorizado). Calcula-se para 2010 uma poupança de 56 mil toneladas de CO₂e que, descontadas das emissões associadas à tracção, geram um benefício líquido para a atmosfera de 44 mil toneladas de CO₂e. Assim, por cada quilómetro percorrido por um passageiro do Metro é poupada a emissão de 164 gramas de CO₂e. Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor de aproximadamente 240 mil euros. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a mais de 150 milhões de euros.

-56.000t

CO₂e

Calcula-se para 2010 uma poupança de 56 mil toneladas de CO₂e que, descontadas das emissões associadas à tracção, geram um benefício líquido para a atmosfera de 44 mil toneladas de CO₂e.

4. O METRO E OS SEUS CLIENTES

4.1 CLIENTES

PERFIL DO CLIENTE E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2010

Nível de Satisfação Global dos passageiros acima dos 80%
Lealdade dos passageiros do Metro do Porto ultrapassa os 90%
Conforto, limpeza e disponibilidade dos funcionários sobem em satisfação
O cliente tipo do Metro do Porto é mulher (62,7%) e tem habilitações superiores
Mais de metade dos clientes (52,7%) do Metro do Porto têm entre 15 e 35 anos

Rápido, pontual, frequente, cómodo, e acessível são principais valências elogiadas pelos passageiros do Metro do Porto no Estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro do Porto.

Este estudo decorreu entre os dias 17 e 23 Novembro, tendo sido entrevistados 1.611 indivíduos, continuando os resultados a evidenciar níveis de satisfação global elevados (81%).

O nível de satisfação global alcançado em 2010 é particularmente relevante no contexto de mudança de operador do Sistema. Os resultados confirmam a elevada avaliação do serviço disponibilizado e que se encontra patente nos níveis de lealdade analisados - 94,3% de utilizadores assumem que irão voltar a utilizar o Metro para efectuar as suas deslocações no Porto, e recomendá-lo a amigos e familiares.

Os resultados obtidos permitem percepcionar um aumento da satisfação e da preferência dos utilizadores do Metro do

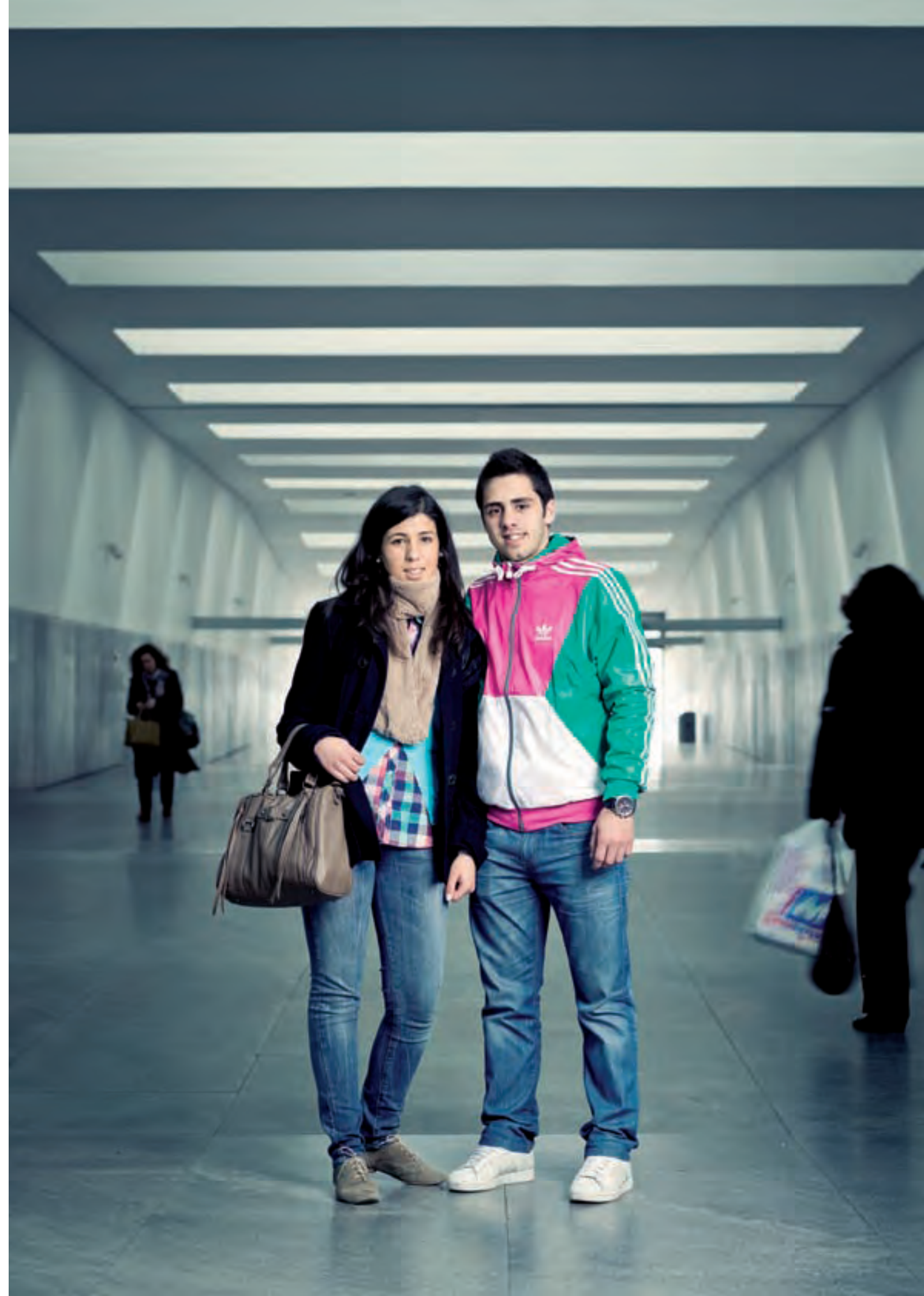
Porto não só em relação ao conforto e à limpeza dos veículos e estações, como à disponibilidade, educação e cordialidade dos seus funcionários, factores que reuniram 78,9% e 79,7%, respectivamente, da satisfação dos inquiridos.

De referir ainda os níveis elevados de satisfação dos passageiros do Metro do Porto com as iniciativas de responsabilidade social corporativa da empresa, considerada por mais de 90% dos inquiridos (94,5%) como benéfica para a sociedade, boa para o ambiente e passível de disponibilizar, no futuro, transporte para um número cada vez maior de pessoas.

A maioria dos indicadores submetidos à avaliação dos clientes manteve ou melhorou os valores registados no anterior Inquérito de Satisfação. Não obstante, verificou-se uma deterioração no item "Informação relativa a partidas e chegadas em situação perturbada". A Metro do Porto tomou já medidas para corrigir os factores na origem dessa deterioração.

Rápido, pontual, frequente, cómodo, e acessível são principais valências elogiadas pelos passageiros do Metro do Porto no Estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro do Porto.

81%

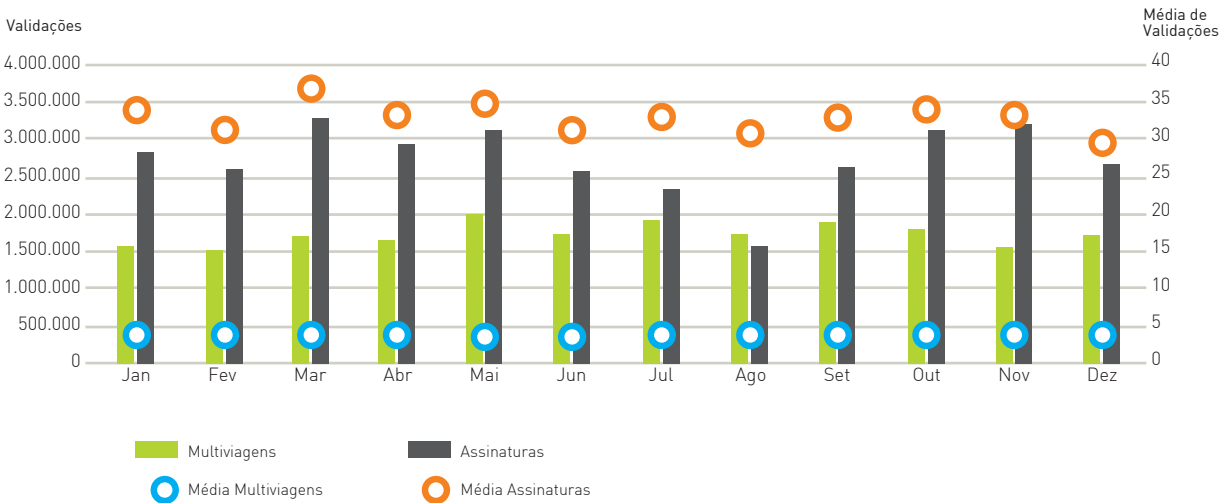


SISTEMA DE METRO LIGEIRO

O número de clientes que usam habitualmente o metro continua a crescer. 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	Clientes Regulares			Clientes Frequentes		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Metro do Porto	58.542	60.590	63.141	25.755	26.932	28.536
Sistema Andante	86.674	97.681	107.330	51.637	59.490	63.903

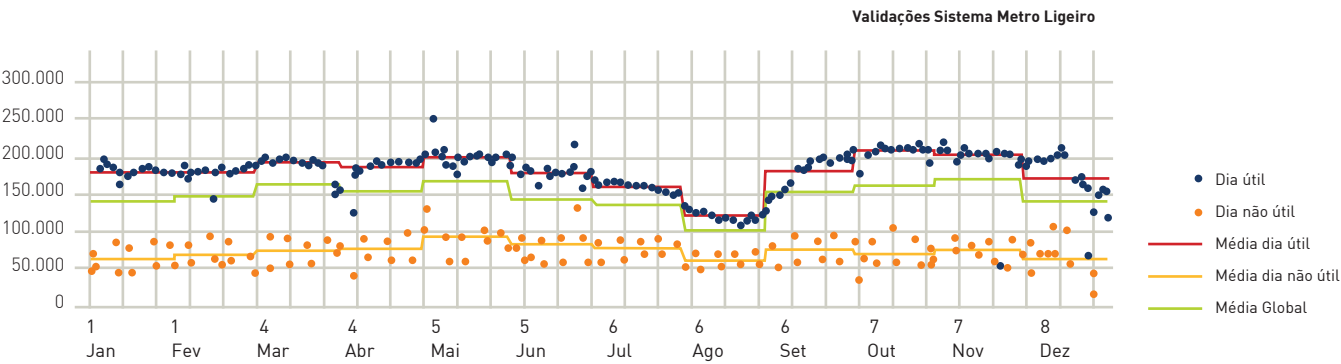
Paralelamente, constatou-se em 2010 uma subida de 5,8 pontos percentuais no peso das validações com títulos assinatura, ascendendo em 2010 a 61,0% do total de validações registado no Sistema de Metro Ligeiro. Em termos médios, constata-se ao longo de 2010 uma média de 4,2 validações no metro por cartão multiviagem utilizado (média de 4,8 validações em 2009) e uma média de 33,0 validações por título de assinatura utilizado (32,2 no ano transacto).



Registou-se em 2010 um total de 53,5 milhões de passageiros transportados, representando uma taxa de crescimento de 1,8% no total de validações, inferior ao crescimento de 2,2% verificado entre 2008 e 2009.

O último aumento significativo de rede ocorreu em 2006 (24,2 km de rede e 24 novas estações), sendo por isso muito relevante verificar que em 2010 foram transportados mais 946,8 milhares de passageiros face a 2009, mais 2,1 milhões passageiros do que em 2008 e mais 5,4 milhões do que em 2007.

Apurou-se um total de 267,1 milhões de passageiros km, 2,3% superior ao valor apurado em 2009, resultado do aumento de 1,8% dos passageiros transportados e do aumento de 0,5% no percurso médio por passageiro, que ascendeu em 2010 a 4.987 metros.



O recorde mensal de validações do exercício foi atingido em Maio, com um total de 5,1 milhões de validações. Este valor representa o segundo maior valor mensal de validações registado desde a abertura do sistema, apenas ultrapassado pelos 5,2 milhões de validações em Outubro de 2008, completando-se o pódio com os 5,0 milhões de validações registadas em Outubro de 2009.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2006 e 2010, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2010, reflectindo a sazonal queda do número de deslocações no terceiro trimestre:

Média de Validações	2006	2007	2008	2009	2010	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre
						2010	2010	2010	2010
Dia Útil	128.547	160.085	172.319	176.754	180.261	186.048	189.696	142.921	188.698
Fim de Semana e Feriados	57.150	70.046	72.422	72.947	72.822	68.380	79.779	69.435	72.206
Mensal	105.856	131.963	140.658	143.867	146.705	149.440	153.460	121.586	152.413

O Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações promoveu, em 2008, o lançamento a nível nacional do título de transporte destinado aos estudantes do ensino não superior com idades compreendidas entre os 4 e os 18 anos de idade (título 4_18@escola.tp) e, em 2009, do título de transporte sub23@superior.tp destinado aos alunos do ensino superior com menos de 23 anos de idade. Estes títulos prevêm um desconto de 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 2010, 8,6 milhões de validações no Sistema de Metro Ligeiro com estes títulos (4,9 milhões em 2009), a que acrescem 4,6 milhões de validações com outros títulos sociais (7,2 milhões em 2009). Em termos agregados, as validações com títulos com tarifário reduzido representam 24,7% das validações contabilizadas no exercício (23,1% em 2009).

As cargas por troço, apresentadas no mapa ao lado, correspondem ao número de passageiros que viajaram entre cada par de estações. As secções urbanas apresentam valores mais de dez vezes superiores aos verificados nas extremidades da rede.

Em termos médios, para todos os dias e horários de funcionamento, o pico de carga verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde se regista uma média de 8,5 milhões de passageiros por sentido. Seguem-se os troços Lapa – Casa da Música (entre os 8,0 e 8,4 milhões), e Casa da Música – Viso e Trindade – Bolhão (entre os 6,3 e 7,1 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga verifica-se no troço São Bento – Marquês, com valores entre os 4,9 e 5,6 milhões de passageiros transportados por veículo, próximos dos níveis no troço Viso – Senhora da Hora, onde se observam cargas entre 5,5 e 6,0 milhões de passageiros.

Os troços Brito Capelo – Senhor de Matosinhos, Portas Fronhas – Póvoa de Varzim e Fórum Maia – ISMAI não atingiram os 600 mil passageiros por ano e por sentido (tendo-se registado no extremo da linha Azul e no último troço da linha Verde valores significativamente inferiores a esse limiar).

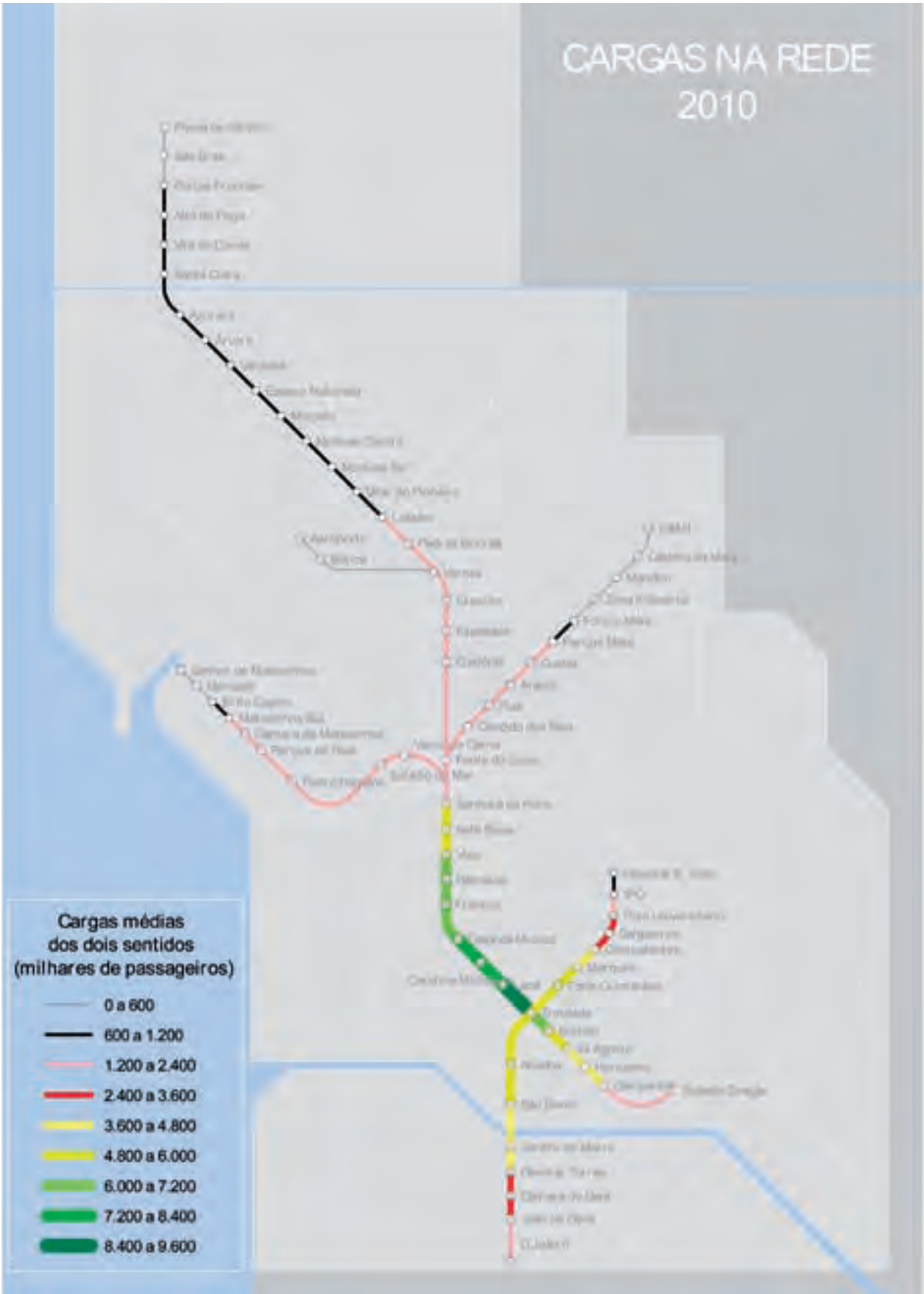
Convencionando-se que uma etapa iniciada mais de 70 minutos depois do início da etapa anterior representa o início de uma viagem, é possível repartir as validações nas diferentes estações do Sistema de Metro Ligeiro entre validações de entrada no sistema Andante e validações de transbordo (entre operadores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

 Estação	Entradas	Quota das Entradas
Trindade ¹	2.433.778	23,5%
Casa da Música	1.924.207	60,3%
Bolhão	1.696.885	72,9%
São Bento	1.635.509	69,6%
João de Deus	1.532.588	81,0%
Campanhã	1.453.526	58,8%
D. João II	1.209.484	80,3%
Estádio do Dragão	1.183.759	74,7%
Sr.ª da Hora	1.149.600	55,0%
Marquês	1.080.775	78,3%

¹ Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo.

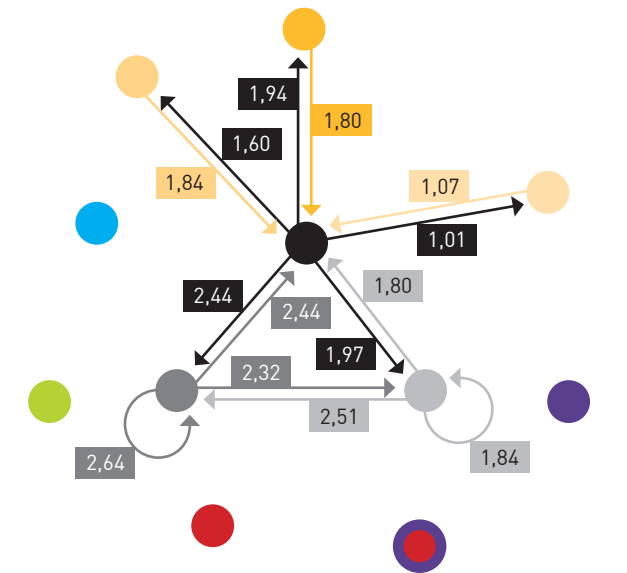
8,6

MILHÕES
Número de validações no Sistema de Metro Ligeiro com títulos de transporte 4_18@escola.tp e sub23@superior.tp



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 10,3 milhões de validações (crescimento de 2,7%). Do total de validações registado na estação da Trindade, cerca 76,5% 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 (2,4 milhões de viagens), as estações Casa da Música (1,9 milhões) e Bolhão (1,7 milhões).

De uma análise mais detalhada da matriz origem/destino (OD) das validações registadas no Sistema de Metro Ligeiro conclui-se igualmente pelo papel central da estação da Trindade nas deslocações no sistema de Metro Ligeiro, sendo que 38,7% das validações têm como origem ou destino a estação da Trindade.



Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocações em 2010 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocações por estação é maior.

Agregando as origens e destinos por troços, conclui-se que 73,7% das validações têm origem e destino em estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) ou da linha Amarela (entre D. João II e Hospital de S. João) – isto é, realizam-se integralmente no núcleo central da rede, que representa 29,7% da sua extensão total em kms. Os primeiros 69 pares origem - destino compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela. O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 70º lugar: Póvoa de Varzim – Trindade, com cerca de 142 mil deslocações em 2010.

Se analisarmos os principais fluxos origem / destino, constatamos que neles não figuram as “antenas” das linhas Azul, Verde, Vermelha e Violeta, num total de 42 estações. Os troços da linha Amarela (14 estações) aparecem através das suas ligações com a Trindade. As diversas secções do tronco comum aparecem não apenas nas suas ligações com a Trindade como também através de ligações entre elas e no seu próprio seio:

Troço	Estações
Trindade	1
Sr.ª Hora - Lapa	8
Bolhão - Dragão	5
S. Bento - Salgueiros	6
D. João II - Jardim do Morro	5
Pólo Universitário - Hospital S. João	3
Antena Azul	9
Antena Verde	11
Antena Vermelha	16
Troço Comum Vermelha/Aeroporto	5
Ramal Aeroporto	2
	71

2010
Matriz OD agregada
Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D) por ano (unidade: Milhão de etapas)

73,7%

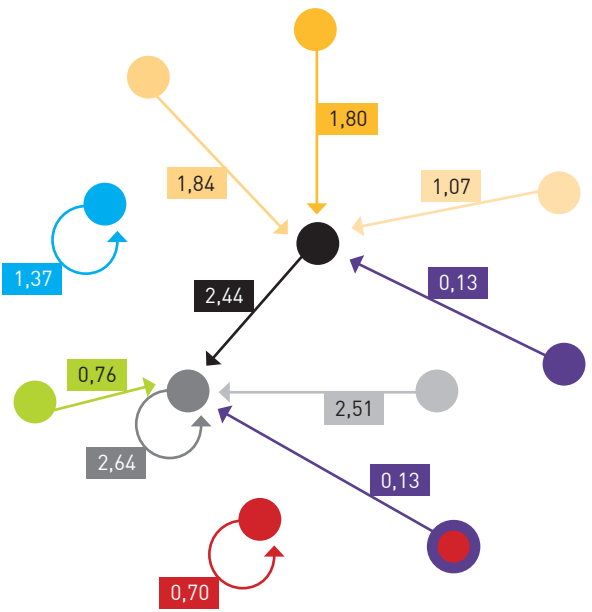
MATRIZ ORIGEM/DESTINO

Agregando as origens e destinos por troços, conclui-se que 73,7% das validações têm origem e destino em estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) ou da linha Amarela (entre D. João II e Hospital de S. João).

Trindade

A Trindade foi o principal destino das diversas secções da linha Amarela e da extensão ao Aeroporto.

As “antenas” das linhas Vermelha e Azul foram o principal destino de deslocações iniciadas na própria “antena”. O troço Senhora da Hora – Lapa foi o principal destino tanto para o conjunto de deslocações iniciadas nesse mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão – Estádio do Dragão, na “antena” da linha Verde e no tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. A Trindade foi o principal destino das diversas secções da linha Amarela e da extensão ao Aeroporto.



Troço	Estações
Trindade	1
Sr.ª Hora - Lapa	8
Bolhão - Dragão	5
S. Bento - Salgueiros	6
D. João II - Jardim do Morro	5
Pólo Universitário - Hospital S. João	3
Antena Azul	9
Antena Verde	11
Antena Vermelha	16
Troço Comum Vermelha/Aeroporto	5
Ramal Aeroporto	2
	71

2010
Matriz OD agregada
Maior destino de cada origem (unidade: Milhão de etapas)

PARK & RIDE

No final de 2010, a Metro do Porto disponibilizava ao longo do sistema 25 parques de estacionamento em operação efectiva com uma capacidade global de 2.788 lugares de estacionamento, garantindo deste modo condições de interface entre o transporte individual e o metro e uma maior acessibilidade ao sistema de transporte público.

Nestes números inclui-se o novo parque de interface da estação de Pedras Rubras, inaugurado em 2010 e que proporciona cerca de 170 lugares de estacionamento. Já em Janeiro de 2011, com a abertura da linha Laranja, foram disponibilizados mais 4 parques gratuitos, com um total de 462 lugares.

A solução de Park & Ride tarifada a baixo custo encontra-se apenas em aplicação no ParqueMetro, na estação do Estádio do Dragão, sendo os restantes parques de utilização

gratuita. Também está disponível o serviço de Park & Ride de baixa tarifa no parque subterrâneo adjacente à estação Fórum Maia para clientes titulares de Assinatura Mensal Andante Park & Ride.

Registaram-se em 2010, no ParqueMetro, 102.378 entradas (menos 3% que em 2009) a que corresponde uma ocupação média, em dia útil, de 390 veículos. A taxa de ocupação paga variou entre os 31% do mês de Agosto e os 52% nos meses de Janeiro e Março.

No que respeita aos parques de utilização gratuita, as taxas de ocupação são diferenciadas pela localização e sazonalidade. Das observações efectuadas, registaram-se comumente valores de ocupação total em dia útil nos parques das estações Botica e Senhora da Hora e acima de 85% no da estação Parque Maia.

FUNICULAR DOS GUINDAIS

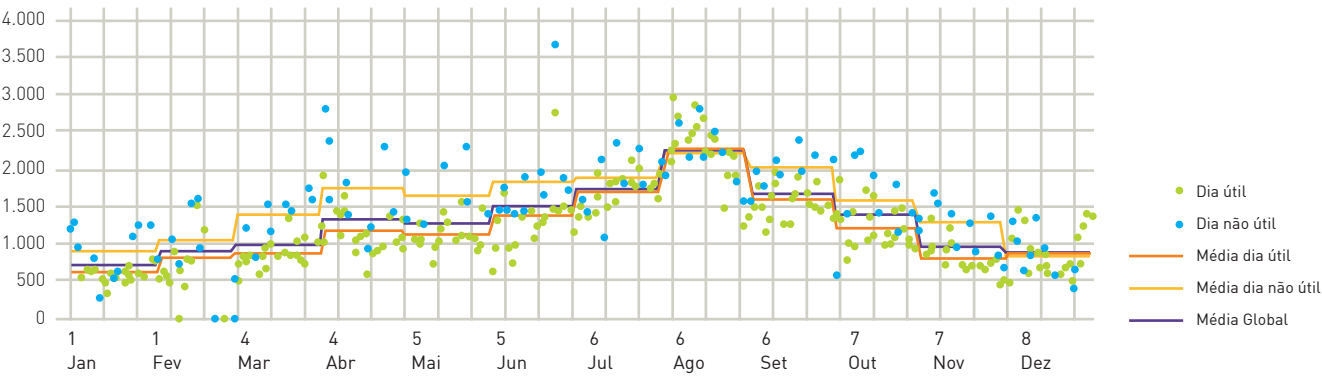
Registou-se um total de 467.195 validações no Funicular dos Guindais, o que representa um crescimento de 4,1% face a 2009. Dado o percurso de 280 metros por viagem, a este valor corresponde um total de 130.815 passageiros km, mantendo-se o perfil de utilização predominante em dia não útil, em que ocorrem 36,6% das validações totais, percentagem marginalmente inferior à registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em Agosto, com 69.104 validações, o que corresponde a 14,8% das validações anuais.

467.195

VALIDAÇÕES

Número de validações em 2010, no Funicular dos Guindais, o que representa um crescimento de 4,1% face a 2009.

Validações Funicular Guindais



4.2 SERVIÇO

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

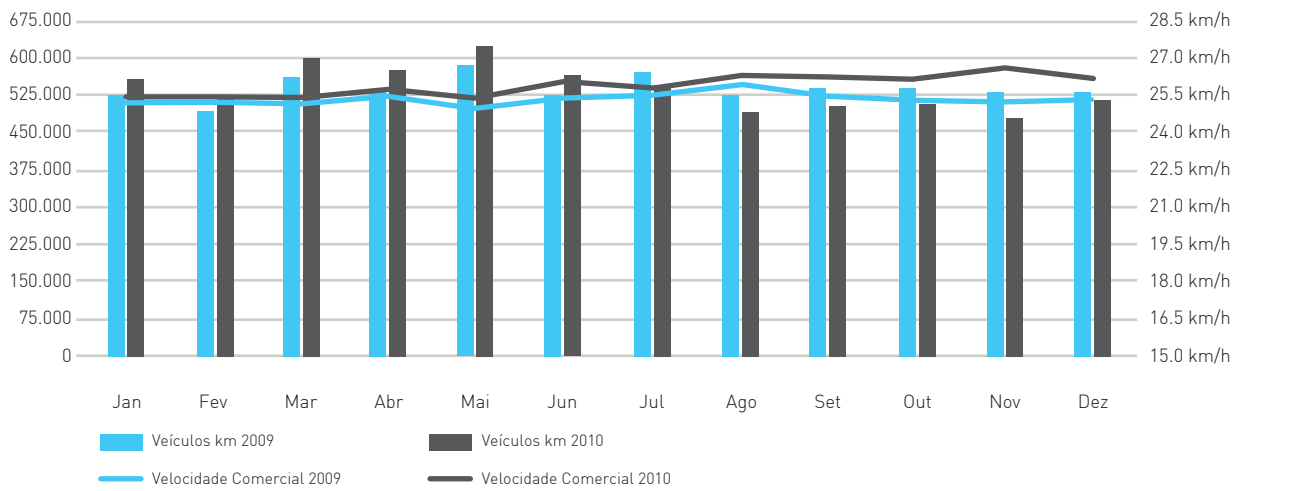
Registou-se em 2010 uma redução marginal de 0,2% no total de kms percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 6.462 milhares de veículos km (equivalentes a simples).

Com a entrada em serviço dos veículos Tram-Train, cuja capacidade é de 248 passageiros (mais 32 passageiros do que os veículos Eurotram), registou-se um aumento da capacidade média de transporte, que ascendeu em 2010 a 227 passageiros por veículo, resultando um total de 1.464 milhões de lugares km oferecidos, 4,7% acima da oferta registada em 2009.

Este facto condiciona os números de ocupação do sistema, que assim regista a primeira redução anual na taxa global de ocupação desde a sua abertura, não obstante o maior número de passageiros km e a manutenção dos veículos km oferecidos.

Cerca de 36% 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 21% 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 conjunta de 24,0 kms, absorvem 24% da oferta anual.

Veículos km por Troço	2007	2008	2009	2010	% 10
Troço comum	2.567.256	2.420.513	2.395.573	2.348.725	36,3%
Antena Linha Azul	496.133	539.613	590.572	568.518	8,8%
Troço comum Vermelha/Aeroporto	619.304	527.215	515.272	540.094	8,4%
Antena Linha Vermelha	1.225.687	937.037	903.749	993.984	15,4%
Antena Linha Verde	737.965	627.777	595.109	627.306	9,7%
Linha Amarela	1.268.807	1.369.219	1.413.829	1.333.928	20,6%
Ramal Aeroporto	58.586	59.109	58.345	49.136	0,8%
TOTAL	6.973.738	6.480.483	6.472.450	6.461.692	100,0%



Procedeu-se a uma alteração na metodologia de cálculo da velocidade comercial média global, tendo-se revisto os valores publicados para anos anteriores. As velocidades agora publicadas são obtidas dividindo os veículos km totais pelos veículos-hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais). Não se procedeu a qualquer alteração no cálculo da velocidade por linha comercial, para a qual concorre o tempo de percurso entre estações e o tempo de paragem nas estações (com excepção dos terminos).

A velocidade comercial média global, apurada a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2010 a 26,0 km/h e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 27,7 km/h.

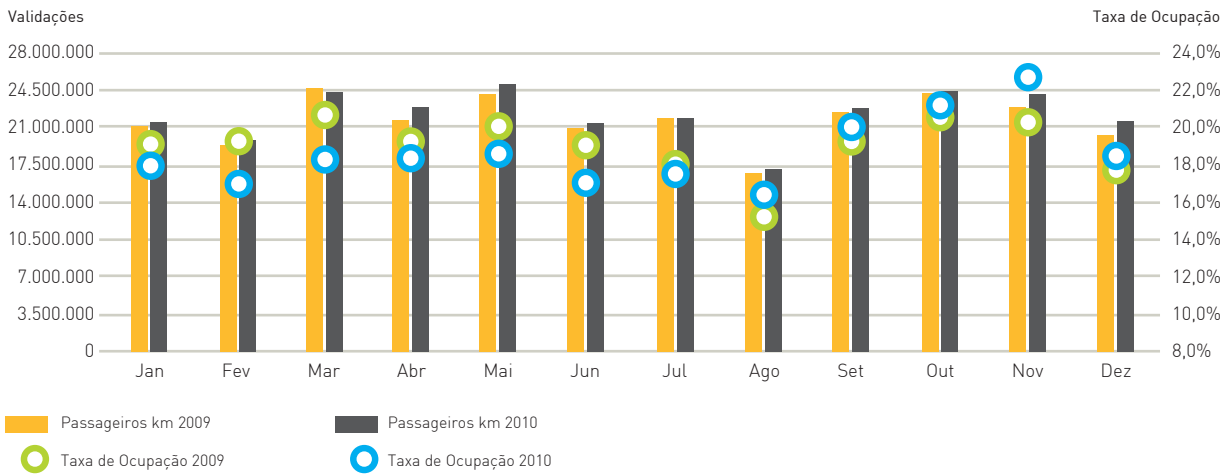
A tabela seguinte apresenta a evolução destes valores para cada uma das ligações oferecidas pela Metro do Porto:

Velocidade Comercial (km/h)	2006	2007	2008	2009	2010
Linha Azul	23,54	23,18	22,8	22,7	22,5
Linha Vermelha	31,16	32,17	32,0	32,3	32,4
Linha Verde	27,48	27,28	27,7	27,7	27,8
Linha Amarela	21,58	21,47	20,5	19,5	20,8
Linha Violeta ¹	27,02	27,31	27,3	28,0	28,2
GLOBAL	26,02	26,43	25,7	25,5	26,0
PASSAGEIROS	28,03	28,03	27,9	27,2	27,7

¹ Os valores referentes a 2010 não incluem informação do ramal do Aeroporto, troço Verdes-Aeroporto

Fruto do aumento da capacidade média de transporte em resultado da utilização de veículos Tram-Train, a taxa de ocupação global no Sistema de Metro Ligeiro apresentou uma redução de 0,44 pp face a 2009, ascendendo em 2010 a 18,2%. Se fosse eliminado o efeito do aumento de capacidade de transporte, a taxa de ocupação ascenderia a 19,1% - o que representaria um crescimento de 0,46 pp.

Foi batido em Novembro o recorde mensal de ocupação com uma taxa de ocupação de 22,1%, facto ainda mais significativo se tivermos em conta o aumento da capacidade de transporte após a entrada em operação dos veículos Tram-Train.



Analisando picos de ocupação por faixa horária, constatamos que no primeiro semestre estes são atingidos na hora de ponta da manhã, alternando no segundo semestre entre esta faixa horária, a hora de ponta de tarde e, pela primeira vez desde o início da operação do Sistema, a faixa horária 13h - 14h em Outubro e Dezembro – um sinal de que esta alteração surpreendente dos hábitos de mobilidade da população não é casual, antes perdurará.

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 70% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis), com picos acima dos 90%.

No extremo oposto, constata-se que o número médio de passageiros por veículo não chega à dezena entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos (sendo até consideravelmente inferior na maior parte do tempo).



Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	17,4%	26,6%	8h - 9h
Fevereiro	16,6%	24,3%	8h - 9h
Março	18,0%	26,7%	8h - 9h
Abril	17,8%	25,5%	8h - 9h
Maio	18,0%	25,4%	8h - 9h
Junho	17,0%	23,5%	8h - 9h
Julho	17,7%	25,0%	18h - 19h
Agosto	15,8%	21,7%	18h - 19h
Setembro	19,5%	26,1%	8h - 9h
Outubro	21,4%	30,2%	13h - 14h
Novembro	22,1%	32,8%	8h - 9h
Dezembro	18,1%	25,1%	13h - 14h

Invertendo a tendência de crescimento destas ocorrências, registaram-se em 2010 menos trinta e três acidentes de circulação, para um total de cinquenta e quatro acidentes. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2010 uma taxa de 0,08 acidentes por 10.000 kms percorridos face a uma taxa de 0,13 acidentes por 10.000 kms no ano transacto.



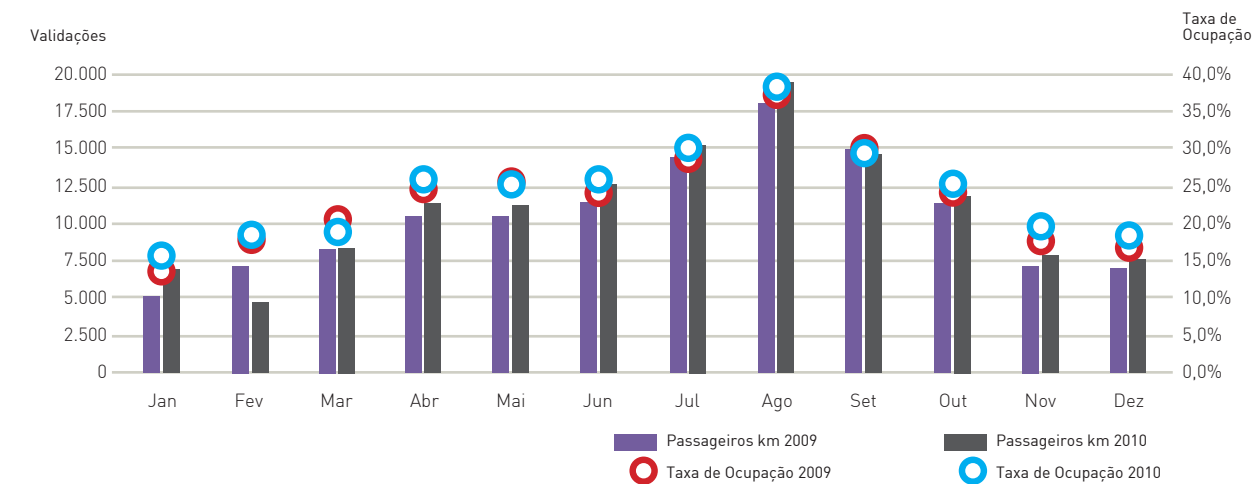
FUNICULAR DOS GUINDAIS

O novo operador desta infraestrutura entrou em funções a 1 de Janeiro de 2011.

Foi oferecido em 2010 um total de 37.946 viagens, a que correspondeu uma oferta de 531.244 lugares km, valores 1,4% inferiores aos registados em 2009. Ao volume de oferta de 2010 correspondeu uma taxa média de ocupação de 24,6%,

superior em 1,31 pontos percentuais à taxa de ocupação registada em 2009.

Reflectindo o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, as taxas de ocupação em fins-de-semana e feriados ascendem a 27,4%, valor 4,1 pontos percentuais superior à taxa de ocupação registada em dias úteis.



4.3 COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

A Metro do Porto tem vindo a apostar numa maior proximidade com o cliente, através da utilização de ferramentas de comunicação rápidas e directas, procurando em paralelo obter uma maior e melhor avaliação do retorno do serviço prestado. Nesse sentido, registou-se em 2010 a expansão ao nível dos canais de comunicação digitais e da utilização das redes sociais. O site oficial da Empresa atingiu níveis recordes de consulta com mais de 600 mil visitas em 2010, impulsionado pela presença nas redes sociais Facebook (mais de 13 mil seguidores, mais do dobro da globalidade dos restantes operadores portugueses e líder no sector em toda a Península Ibérica), Twitter (mais de mil seguidores) e YouTube.

600.000

www.metrodoporto.pt
O site oficial da Empresa atingiu níveis recordes de consulta com mais de 600 mil visitas em 2010.

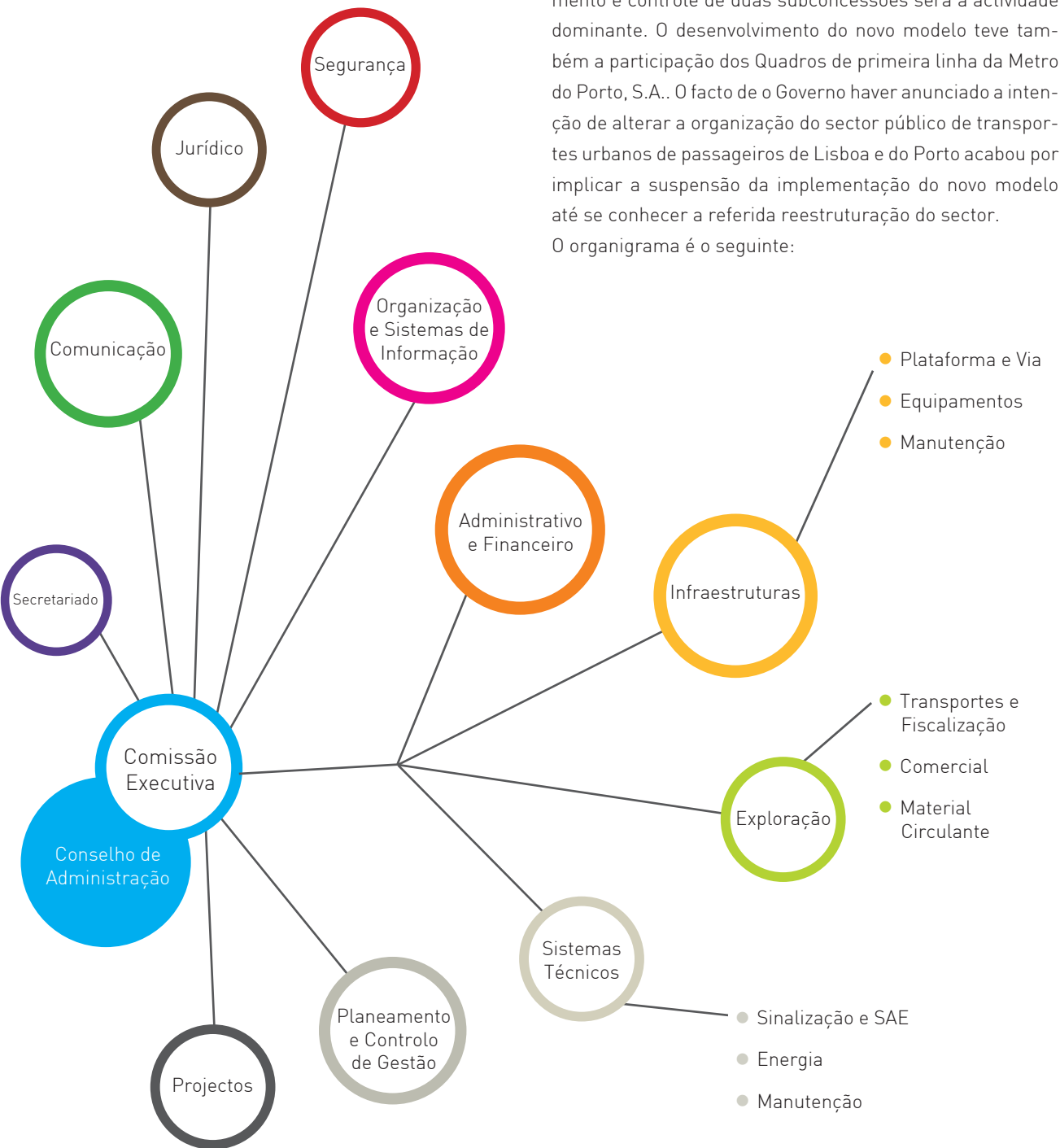
A imagem e o prestígio internacionais da Metro do Porto ficaram reforçados ao longo do ano com a realização de um conjunto de visitas à rede por parte de autoridades e empresas (a maior parte europeias), com vista a avaliar e conhecer o trabalho aqui realizado. Igualmente relevantes foram o acolhimento no Porto a uma das sessões do Training Program da UITP, em Março, e a participação activa na Conferência de Madrid da Comissão de Metros Ligeiros.

Em 2010, teve expressão pública a parceria estabelecida com o Porto Canal e que se traduziu na emissão do programa "Metro a Metro" - 37 sessões de 25 minutos -, emitidos entre Março e Outubro. Esta série de programas abordou um vasto conjunto de aspectos e vantagens significativas do sistema associando-se, em cada uma das sessões, a uma figura pública da cidade, convidada a realizar a "sua" viagem na rede.

5. O METRO E OS SEUS COLABORADORES

5.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O actual modelo organizacional foi objecto de uma análise efectuada com apoio de um consultor externo (Hay Group, S.A.), primeira etapa para o desenvolvimento e implantação de um novo modelo organizacional em que o acompanhamento e controle de duas subconcessões será a actividade dominante. O desenvolvimento do novo modelo teve também a participação dos Quadros de primeira linha da Metro do Porto, S.A.. O facto de o Governo haver anunciado a intenção de alterar a organização do sector público de transportes urbanos de passageiros de Lisboa e do Porto acabou por implicar a suspensão da implementação do novo modelo até se conhecer a referida reestruturação do sector. O organigrama é o seguinte:



5.2 RECURSOS HUMANOS

No final de 2010, o pessoal ao serviço ascendia a 100 colaboradores, mais dois do que no ano anterior (em resultado da integração nos quadros de dois elementos que prestavam serviço à Metro do Porto através de prestadores externos de serviços). Cerca de 70% dos colaboradores são quadros técnicos e possuem formação superior.

	2007	2008	2009	2010
Efectivo Total	122	122	121	120
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP)	106	106	108	110
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP, ACE ou em Comissão de Serviço	94	95	98	100
Efectivo Médio	91	93	94	99
Quadros Técnicos	80%	78%	80%	71%

6. O METRO E OS SEUS ACCIONISTAS

6.1 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 da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (16,7% do capital social) e os 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	Accões	% 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.

6.2 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.

Por deliberação do Conselho de Administração da Metro do Porto S.A. o Senhor Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves foi cooptado para integrar a administração daquela sociedade como administrador não executivo por substituição do Senhor Dr. Rui Rio, que renunciou ao cargo por carta de 5 de Maio de 2010. A deliberação será ratificada na próxima Assembleia-Geral da Sociedade.

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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
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): “António Magalhães & Carlos Santos – SROC” representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos
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 2010 é assegurada pela Empresa PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.



CURRICULUM VITAE - ADMINISTRADORES

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

Faculdade de Economia da Universidade do Porto

Experiência Profissional:

- Presidente do Conselho de Administração, APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, S.A.
- 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

Instituto de Estudos Superiores Financeiros e Fiscais

Pós-Graduação em Ciências Jurídico – Empresariais

Universidade Católica do Porto

Experiência Profissional:

- Directora Comercial Norte, Caixa Leasing e Factoring, S.A.
- Directora Comercial Adjunta, Locapor, S.A.
- Chefe de Delegação do Porto, Locapor, S.A.
- Técnica Comercial, Euroleasing, S.A.
- Assistente Comercial, Renault Gest, S.A.

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

Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Mestrado em Estruturas de Engenharia Civil

Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Doutoramento em Engenharia Civil

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 da 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

Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra

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

Experiência Profissional:

- Metro do Porto, S.A. - Directora – encontrando-se com funções suspensas
- Metro do Porto, S.A. - Consultora
- STCP, S.A. - Vogal do Conselho de Administração
- Coelima, S.A.-Vogal não executivo do Conselho de Administração
- Norcrédito, S.A. - Presidente do Conselho de Administração
- Parvir, S.A. - Presidente Conselho de Administração
- Socifa Investimento, S.A. – 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

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, Corp. Industrial do Norte, S.A.
- Economista, Banco Comercial Português
- Consultor, empresas têxteis e metalúrgicas

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

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

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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração
Vereador da C.M. do Porto para o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade

Membro do Conselho de Administração da Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana

Membro da Direcção da “Porto e Norte de Portugal - Entidade Regional de Turismo”

Membro da Assembleia Intermunicipal da “Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto”

Licenciado em Administração e Gestão de Empresas

Faculdade de Ciências Económicas e Empresarias da Universidade Católica Portuguesa

Experiência Profissional:

- Vereador da Câmara Municipal do Porto, Pelouro da Educação, Desporto, Juventude e Inovação e Pelouro do Turismo e da Cultura
- Presidente do Conselho de Administração da “Porto Lazer, EEM”
- Presidente da Direcção da “Associação de Turismo do Porto”
- Presidente do Conselho de Administração da “Fundação Ciência e Desenvolvimento”
- Presidente da Direcção da “Associação Gabinete Desporto do Porto”

6.3 OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SECTOR EMPRESARIAL DO ESTADO

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 Metro do Porto,S.A. integra assim o sector empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida no Decreto-Lei 558/99, na redacção do seu Artº 13º A que foi

estabelecida pelo Artº 2º do Decreto-Lei 300/2007, na interpretação que é definida no Ofício nº 1057/2011 da Direcção Geral do Tesouro e das Finanças.

6.3.1 PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março de 2007 define os princípios de bom governo do Sector Empresarial do Estado.

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. Este ponto do Relatório e Contas
Modelo de Governo e identificação dos Órgãos Sociais	
Identificar todos os membros dos órgãos sociais	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar as respectivas funções e responsabilidades no âmbito da empresa	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar a eventual existência de comissões especializadas integrando membros do Conselho de Administração	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar o auditor externo, caso exista	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Remuneração dos membros dos Órgãos 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.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas	Localização
Indicar a globalidade das remunerações auferidas e dos demais benefícios e regalias concedidos pela empresa, assim como os descontos ao abrigo do artº 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de Junho.	Ponto 23 do 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	Este ponto do Relatório e Contas
Informação sobre transacções relevantes com entidades relacionadas	
Informação sobre transacções relevantes com entidades relacionadas	Este ponto do Relatório e Contas
Informação sobre outras transacções	
Procedimentos adoptados em matéria de aquisição de bens e serviços	Este ponto do Relatório e Contas
Universo das transacções que não tenham ocorrido em condições de mercado	Este ponto 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€)	Ponto 27 do Anexo às Contas do Relatório e Contas
Análise de sustentabilidade	
Estratégias adoptadas	Relatório de Sustentabilidade Capítulo:Estratégia de Sustentabilidade Este ponto do Relatório e Contas
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 e Estratégia de Sustentabilidade
Garantia de promoção da igualdade de oportunidades, de respeito pelos direitos humanos, e de não discriminação	Relatório de Sustentabilidade Capítulos: Governo da Sociedade e Estratégia de Sustentabilidade, 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 Ponto 9 do Relatório e Contas

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas	Localização
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos Princípios de Bom Governo: 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	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
Outros	
Informação sobre a existência de um sistema de controlo compatível com a dimensão e complexidade da empresa, de modo a proteger os investimentos e os seus activos, o qual deve abarcar todos os riscos relevantes para a empresa	Este ponto do Relatório e Contas
Identificação dos mecanismos adoptados com vista à prevenção de conflitos de interesse	Este ponto do Relatório e Contas
Explicação fundamentada da divulgação de toda a informação actualizada prevista na RCM n.º 46/2007, de 28 de Março	Este ponto do Relatório e Contas

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

Em 2011 a Empresa publicará o plano de igualdade. No âmbito da Autoridade Metropolitana de Transportes da AMP será nomeado em 2011 um provedor do cliente de transportes da AMP, de acesso livre e gratuito, junto do qual pode ser exercido o direito de reclamação dos clientes e dos cidadãos em geral, bem como apresentadas sugestões.

A gestão corrente da Empresa está delegada pelo Conselho de Administração numa Comissão Executiva afecta a tempo inteiro a essa actividade, que reúne semanalmente. Os assuntos que carecem, por via dos estatutos da Empresa, de aprovação do Conselho de Administração, são por este órgão deliberados em reuniões quinzenais. Para além do Conselho Fiscal, a monitorização da actividade da Empresa é assegurada por diversas entidades isoladas e por uma Comissão de Acompanhamento da Concessão do Sistema Metro do Porto (instituída através da Resolução do Conselho de Ministros 45/99, de 1 de Abril de 1999). As entidades que têm a seu cargo a fiscalização das obrigações da Empresa inerentes ao exercício da concessão, são: Agência Portuguesa do Ambiente, quanto às questões ambientais; Inspecção – Geral de Finanças, quanto às questões económicas e financeiras; Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Autoridade para as Condições no Trabalho e Autoridade Nacional de Protecção Civil, quanto às questões relativas à construção e respectivas condições de qualidade e segurança; Instituto da Mobilidade e dos Transpor-

tes Terrestres, I. P., quanto a níveis de qualidade, padrões de serviço e condições de segurança da exploração e Inspecção – Geral de Finanças e Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., quanto ao regime tarifário. A nível interno, a Empresa prima por uma estrutura orgânica com poucos níveis hierárquicos: 4 departamentos e 6 gabinetes de staff, o que favorece uma relação de abertura e proximidade.

No que se refere a processos para evitar conflito de interesses, e tal como previsto nos Princípios de Bom Governo, os membros dos Órgãos Sociais abstêm-se de intervir nas decisões que envolvam os seus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por si realizadas. Anualmente, e sempre que se justificar, os membros dos Órgãos Sociais declaram ao Órgão de Administração e ao Órgão de Fiscalização, bem como ao Tribunal Constitucional, quaisquer participações patrimoniais importantes que detenham na empresa, bem como relações relevantes que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, susceptíveis de gerar conflitos de interesse.

A Metro do Porto procede à publicação de toda a informação relevante prevista na RCM 49/2007 no seu site (www.metrodoporto.pt) e no portal das empresas do Sector Empresarial do Estado (www.dgtf.pt).

6.3.1.1 REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA

- 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);
- 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;
- Lei n.º 28/2006, de 4 de Julho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 1 de Fevereiro (Princípios de Bom Governo das Empresas do Sector Empresarial do Estado);
- 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 71/2007, de 27 de Março (Estatuto do Gestor Público);
- 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 371/2007, de 6 de Novembro de 2007 (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);
- Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro (Bases da Concessão e Estatutos da MP);
- Decreto-Lei nº 18/2008 que aprovou o Código da Contratação Pública e respectiva legislação regulamentar;
- Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão.

6.3.1.2 INFORMAÇÕES SOBRE TRANSACÇÕES RELEVANTES COM ENTIDADES RELACIONADAS

As transacções relevantes efectuadas com o Estado, no ano de 2010, foram as seguintes:

	(euros)
Recebimentos	
Prestações do Concedente - P.I.D.D.A.C.	7.000.000
Indemnizações Compensatórias - serviço público	11.860.442
Indemnizações Compensatórias - Tarifario social andante	2.681.806
Pagamentos	
Comissões de Garantias	1.419.081

As transacções relevantes efectuadas com as empresas participadas (detidas em mais de 20% por essa sociedade), no ano de 2010, foram as seguintes:

	(euros)
TIP, ACE	
Vendas e/ou Prestações de Serviços	28.287.819
Compras e Aquisições de Serviços	810.333
Transpublicidade, S.A.	
Vendas e/ou Prestações de Serviços	257.964
Metro Consultoria, Lda.	
Empréstimos a Associadas	1.085

6.3.1.3 INFORMAÇÕES 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 2010 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:

Trabalho	Fornecedor	Valor (euros)
Acordo de Fecho de Contas com o ACE Normetro 2010	NORMETRO	15.016.653
Contrato Prestação Serviços de Manutenção Geral dos 480.000 kms veículos Eurotram - Terceiro Lote de 22 Veículos	Consórcio Bombardier / EMEF	6.104.318
Contrato EGF - 6º Aditamento (16/06/2010 a 30/06/2011)	CONSULGAL-Consultores de Engenharia e Gestão, S.A.	4.871.092
Contrato EGF - 5º Aditamento (Fiscalização da Operação e Manutenção) - 01/04/09 a 31/03/10) e Prorrogação de 01/04/10 a 31/08/10	CONSULGAL-Consultores de Engenharia e Gestão, S.A.	2.330.884
Sinalização da Linha de Gondomar (Estádio do Dragão - Fânzeres) - Adjudicação de Interfaces	Bombardier Transportation Portugal, S.A.	1.840.456
Contrato Prestação Serviços de Manutenção Geral dos 480.000 kms veículos Eurotram - 2ºs 25 veículos - Manutenção não Sistemática - Aditamento ao Contrato	Bombardier Transportation Portugal, S.A.	1.062.550
Sistema de Sinalização para a Linha de Gondomar, Troço Estádio do Dragão - Venda Nova: ATP - Automatic Train Protection de Via	Bombardier Transportation Portugal, S.A.	785.816
Processo de reestruturação da componente back-to-back dos swaps com a Goldman Sachs e Nomura	ETHOS ADVISORY SERVICES Ltd.	500.000
Reestruturação do contrato de cobertura de risco de taxa de juro contratado com a JP Morgan	ETHOS ADVISORY SERVICES Ltd.	500.000
Dossier de Vandalismo - 4º Trimestre de 2009 e 1º Trimestre de 2010 - Material Circulante	NORMETRO	471.552
Prolongamento da Linha Verde - Alteração do Projecto	IDOM Engenharia - Serv. de Eng. e Consultoria, Lda	414.822



6.3.2 ORIENTAÇÕES E OBJECTIVOS DE GESTÃO

Por Despacho Conjunto de 30 de Julho de 2009, os Secretários de Estado do Tesouro e das Finanças e dos Transportes estabeleceram as orientações de gestão para a Empresa no biénio 2009-2010.

A Metro do Porto cumpriu as suas missões de:

- Constituir a linha basilar da rede de transporte colectivo urbano de passageiros na Área Metropolitana do Porto;
- Oferecer aos seus clientes um serviço de elevada qualidade, fomentando o valor da empresa junto dos seus accionistas e assegurando elevados níveis de qualificação profissional e de motivação dos seus colaboradores.

A Empresa respeitou os princípios de:

- Orientar o serviço para o cliente;
- Contribuir decisivamente para a inversão da perda continuada de passageiros do transporte público da Área Metropolitana do Porto;
- Contribuir para a melhoria das condições da prática da intermodalidade;
- Prosseguir o planeamento da expansão da sua rede;
- Prosseguir a concretização de acções de inovação que contribuam para a sustentabilidade ambiental;
- Manter o deficit operacional no nível relativamente baixo já anteriormente atingido;
- Manter a componente social do Transporte Público.

As metas definidas para 2010 e os resultados alcançados são os seguintes:

	Meta 2010 Objectivo	Real 2010 Execução
1 - EBITA sem IC, TPPE, LEP/ Vol. de Negócios	-1,60	Ver nota 1
2 - Custos operacionais	90.583.307,78	Ver nota 1
3 - Disponibilidade do Serviço	96%	Ver nota 3
4 - Atrasos	0,25%	N.D.
5 - Índice de Satisfação	76%	81%
6 - Taxa de Ocupação	18,0%	18,2%
7 - Conclusão da Empreitada de Construção da Linha Dragão-Fânzeres	Sim	Sim
8 - Conclusão da Empreitada de Construção do Interface de D. João II	Sim	Sim
11 - Prazo Médio de Pagamento	78,20	148 dias
12 - Passageiros km	280.000.000,00	267.063.673,37
13 - Volume de Negócios sem LEP	32.500.000,00	31.594.378,55
14 - Investimento	214.375.581,06	122.043.946,61

1 - Resultados Operacionais antes de IC´s, Manutenção LEP e TPPE + Amortizações + Provisões (+ ajustamentos caso haja) + Rendas de Leasings Operacionais / Volume de Negócios. Dada a alteração do normativo contabilístico (POC para SNC) não existem para 2010 valores reais comparáveis aos objectivos. Se não tivesse ocorrido essa alteração, os objectivos 1 e 2 teriam sido confortavelmente atingidos.

2 - Custos Operacionais sem trabalhos especializados, nem amortizações.

3 - Indicadores Disponibilidade do Serviço, conforme calculo do RGQSS, emitido pela entidade operadora do Sistema de Metro Ligeiro, anualizados com base nos kms de operação comercial mensais. Devido à alteração de operador deixou de ser calculado o indicador de Disponibilidade de Serviço nos termos fixados para os objectivos de gestão. Se não tivesse ocorrido essa alteração, o objectivo 3 teria sido confortavelmente atingido.

4 - Indicadores Atrasos, conforme cálculo do RGQSS, emitido pela entidade operadora do Sistema de Metro Ligeiro, anualizados com base nos kms de operação comercial mensais.

5 - Índice global de satisfação, de acordo com o estudo "Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação".

6 - Rácio entre os números de passageiros km e de lugares km oferecidos.

11 - Fórmula de cálculo nos termos do RCM 34/2008, excluindo as aquisições e dívidas relativas a bens de capital.

13 - Prestações de serviços líquidas do contrato de manutenção das operações de locação operacional.

RGQSS: Relatório de Garantia da Qualidade do Serviço do Sistema



6.3.3 GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO

A empresa mantém uma política de gestão activa da sua carteira de dívida e do risco financeiro à mesma associada, conforme detalhe apresentado nas Notas 17 e 26 às Demonstrações Financeiras.

6.3.4 EVOLUÇÃO DO PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO

Ver ponto 7.3 do Relatório.

6.3.5 CUMPRIMENTO DOS DEVERES ESPECIAIS DE INFORMAÇÃO

Os deveres especiais de informação definidos no Despacho 14277/2008 foram cumpridos. Para esse efeito foi disponibilizada à Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e à Inspeção Geral de Finanças (IGF), através do Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira (SIRIEF), toda a informação requerida.

6.3.6 RECOMENDAÇÕES DOS ACCIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2009

Não existiram recomendações dos accionistas aquando da aprovação das contas de 2009.

6.3.7 ACTUALIZAÇÃO DE SALÁRIOS NOMINAIS

Não existiu actualização de salários nominais em 2010.

6.3.8 ATRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS DE GESTÃO

Não é proposta à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2010.

6.3.9 NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Foi dado cumprimento às Instruções da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças - Ofício Circular nº 6132, de 6 de Agosto de 2010 - sobre a contratação da prestação de serviços pela Metro do Porto de valor igual ou superior a 125.000,00 euros, segundo as quais a adopção de qualquer procedimento de contratação deve expressamente conter as seguintes referências: justificação da necessidade de contratar do ponto de vista económico; ausência de soluções internas que permitam assegurar o serviço em causa;

explicitação dos objectivos que se pretende alcançar; no termo dos contratos, decorrentes de adjudicações de valor igual ou superior ao referido montante, deve ser elaborado um relatório com os resultados obtidos e respectiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

6.3.10 LIMITES MÁXIMOS DE ACRÉSCIMO DE ENDIVIDAMENTO

As Orientações Estratégicas das tutelas para 2011 definem como objectivos para o exercício de 2011:


- Menos custos operacionais – redução de 15% dos custos operacionais de 2011 face aos incorridos em 2009;
 - Menos dívida – continuação da desaceleração do crescimento do stock de dívida, para 6% no ano de 2011;
- O Orçamento da Empresa permite cumprir estes objectivos.

6.3.10.1 REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS

Para apurar os custos relevantes há que retirar aos custos totais as amortizações e os custos relativos a operações de financiamento (nomeadamente as rendas da locação de Eurotrams – operação esta englobada na evolução do endividamento, os custos de assessoria financeira para reestruturação de swaps e o imposto de selo sobre juros):

	(milhares de euros)		
 Custos totais	2009	2011	11 v 09
CUSTOS TOTAIS	206.979	250.904	21,2%
(-) Encargos financeiros	54.026	102.842	90,4%
(-) Amortizações	53.685	57.231	6,6%
(-) Rendas de locação de Eurotrams	14.087	22.533	60,0%
(-) Imposto de Selo	2.610	2.584	-1,0%
(-) Custos de reestruturação swap		400	-
TOTAL	82.571	65.314	-20,9%
(+) Diferimento custos da revisão 480 mil km	8.403		-100,0%
TOTAL sem diferimento custos da revisão 480 mil km	90.974	65.314	-28,2%

Os custos relevantes descem assim 20,9% (mais de 17 milhões de euros) de 2009 para 2011 (28,2% se em 2009 for anulado o diferimento de 80% dos custos facturados da revisão de 480 mil kms dos veículos Eurotram, diferimento que não existe nos números de 2011). As rubricas que explicam no essencial esta evolução são:

	(milhares de euros)		
 Rubricas	2009	2011	11 v 09
Contrato de Operação SML	48.885	38.885	-20,5%
Trabalhos especializados	12.755	6.016	-52,8%
Vigilância e segurança	4.206	1.897	-54,9%
Revisão veículos Eurotram (sem diferimento custos)	10.610	3.885	-63,4%
Gastos com o pessoal	6.168	5.321	-13,7%

Na redução dos custos operacionais prepondera o efeito da adjudicação em 2010 do novo contrato de operação, com impacto também na rubrica “Vigilância e Segurança”, por via das responsabilidades que foram transferidas para o novo operador. Mas são também visíveis os efeitos do menor recurso a consultoria externa e do alongamento do prazo concedido para a execução da revisão dos 480 mil Kms dos veículos Eurotram.


A redução dos gastos com o pessoal é resultado da redução de salários e encargos adicionais, em termos equivalentes aos da Administração Pública, conforme orientações transmitidas no Ofício Circular n.º 7688 da Direcção Geral do Tesouro e das Finanças, de 7 de Outubro de 2010, bem como de alguma rotação de pessoal já ocorrida.

6.3.10.2 VARIAÇÃO DO ENDIVIDAMENTO

Quanto à redução da dívida, diz o Despacho 510/10 do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças “As empresas públicas não financeiras devem observar os seguintes limites máximos de endividamento previstos no Plano de Estabilidade de Crescimento, sem prejuízo de limites inferiores já previstos nos respectivos planos de investimento:


- i) 2010 – 7%;
- ii) 2011 – 6%;
- iii) 2012 – 5%;
- iv) 2013 – 4%.”

Uma vez que não se indica nesse Despacho qual a grandeza a que se referem as percentagens que definem os “limites máximos de endividamento”, parece razoável supor que se pretendia na verdade definir limites máximos de crescimento do endividamento, que se assume, segundo orientações recebidas, ser referente às Dívidas Remuneradas (e não às totais) a Terceiros, de Médio e Longo Prazo e de Curto Prazo, incluindo para além de Instituições Financeiras a operação de locação operacional da frota Eurotram. Sendo assim, resultam do Despacho os seguintes limites máximos de endividamento da Metro do Porto, S.A. (em euros), dado o valor existente em 31 de Dezembro de 2009 que é de 2.177.182.046 euros:

 Dívida remunerada	(milhares de euros)			
	2010	2011	2012	2013
Limite	2.329.585	2.469.360	2.592.828	2.696.541

Na dívida projectada sujeita aos limites de variação referidos não são incluídos os montantes de financiamento bancário utilizado para cobertura da componente não co-financiada pelo QREN dos projectos candidatados: João de Deus-D. João II, D. João II-Santo Ovídio e Dragão-Fânzeres.

O quadro seguinte compara o limite de endividamento com a dívida sujeita a limite de variação (referida no parágrafo anterior), detalhando a dívida associada a projectos co-financiados:

 Dívida remunerada	(milhares de euros)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Projeções (Dívida bruta)	2.177.182	2.320.900	2.464.963	2.596.234	2.754.223
Dívida ass. co-financiamento	76.684	161.593	123.202	87.296	87.296
Projeções (Dívida líquida)*	2.100.498	2.159.308	2.341.761	2.508.938	2.666.927
Limite Endividamento		2.329.585	2.469.360	2.592.828	2.696.541
Limite máximo de variação		7,0%	6,0%	5,0%	4,0%
Limite - Dívida Líquida		170.277	127.599	83.890	29.614

* Financiamento no final do exercício líquido dos montantes contraídos para cobrir o montante não participado pelo QREN dos projectos João de Deus - D. João II, D. João II - Santo Ovídio e Dragão - Fânzeres

Em termos práticos foram suspensos todos os investimentos não adjudicados, só prosseguindo aqueles que estavam em execução (ou mesmo finalização): essencialmente, as extensões a Fânzeres e Santo Ovídio. O quadro acima mostra que, sendo o investimento fortemente reduzido em 2011 e 2012 e praticamente nulo em 2013, situando-se as taxas de juro abaixo dos 4% e isentando-se do limite o endividamento associado a projectos co-financiados, será possível situar o stock de dívida no final de cada ano abaixo dos limites estabelecidos no Despacho 510/10, já que (dado o valor pouco expressivo do deficit operacional) a margem tolerada de crescimento da dívida permitirá financiar os juros.

A dívida projectada acima tem subjacente o cumprimento por parte do Estado das obrigações financeiras assumidas perante a Empresa, nomeadamente com a entrega em 2011 das verbas previstas no Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social de 28 de Junho de 2001 e no protocolo assinado, em Setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER para a transferência de funcionários CP/REFER para a Metro do Porto.

6.3.11 SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS

A Metro do Porto, S.A. aderiu ao Sistema Nacional de Compras Públicas, através da celebração de contrato com a Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E. (ANCP), de 27 de Outubro de 2010.



6.3.12 ARTº 12º DA LEI 12-A/2010

Foi cumprido o artº 12º da Lei 12-A/2010, a qual estipula que “A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excepcional em 5%”.

6.3.13 ARTº 17º DA LEI 12-A/2010

Considera-se cumprido o disposto no artº 17º da Lei 12-A/2010, na medida em que não existem quaisquer aplicações financeiras constituídas e as disponibilidades constantes do Balanço resultam de excedentes pontuais diários de utilizações das linhas de curto prazo contratadas para fazer face às necessidades correntes da empresa.

6.3.14 ALÍNEA G) DO ARTº 13º-A DO DECRETO-LEI 300/2007

Dando cumprimento ao estatuído na alínea g) do artº 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.

No exercício desta competência foram expropriados diversos prédios para construção da denominada linha de Gondomar, da extensão linha Amarela, até Santo Ovídio, e conclusão das obras de inserção urbana em Vila do Conde.

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, numa primeira fase até 31 de Março de 2010, com o Consórcio Normetro – Agrupamento Metropolitano do Porto, ACE, e desde então até à actualidade com o Consórcio ViaPorto, na sequência do Concurso Limitado Por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

6.3.15 ALÍNEA I) DO ARTº 13º-A DO DECRETO-LEI 300/2007

Durante 2010 o Conselho de Administração reuniu 21 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 2009;
- Cooptação do Senhor Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves para integrar a administração da Empresa como administrador não executivo por substituição do Senhor Dr. Rui Rio, que renunciou ao cargo;
- Aprovação e envio à Tutela das peças concursais do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto;
- Aprovação do Plano de Prevenção de Riscos de Gestão da Metro do Porto, S.A., elaborado conforme Recomendação do Conselho de Prevenção da Corrupção de 1 de Julho de 2009;
- Adjudicação ao 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. (Via Porto) da Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto;
- Adjudicação ao Efacec - Serviços de Manutenção e Assistência, S.A., Liftech – Tecnologia para Elevadores, Lda. da Operação e Manutenção do Funicular dos Guindais;
- Adjudicação à Thales Security Solutions & Services, S.A. da Instalação de Sistema de Sinalização para a Linha de Gondomar, Troço Estádio do Dragão - Venda Nova;
- Adjudicação à empresa Bombardier Transportation Portugal, S.A., do fornecimento da componente ATP - Automatic Train Protection de Via (balizas fixas) e serviços complementares (engenharia, ensaios e colocação em serviço), para a Linha de Gondomar, troço Estádio do Dragão - Venda Nova;
- Adjudicação à empresa Bombardier Transportation Portugal, S.A. do fornecimento de interfaces e realização de alterações em equipamento para a Linha de Gondomar, troço Estádio do Dragão - Venda Nova;

- Adjudicação à M. Couto Alves, S.A. da empreitada de Remodelação e Melhoramento da Via Sá Carneiro, na Maia;
- Adjudicação à DST - Domingos da Silva Teixeira, S.A. da empreitada da 2.ª Fase de Inserção Urbana em Vila do Conde;
- Adjudicação à Alexandre Barbosa Borges, S.A. da empreitada da 3.ª Fase de Inserção Urbana no Troço Vila do Conde - Póvoa de Varzim;
- 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 no último lote de vinte e dois veículos “Eurotram”;
- Adjudicação ao Consórcio de Fiscalização CONSULGAL – Consultores de Engenharia e Gestão, S.A. / FERCONSULT – Consultoria, Estudos e Projectos de Engenharia de Transportes, S.A. / SENER – Ingeniería y Sistemas, S.A. (CFS) do 6.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);
- Aprovação de princípio ao Acordo Relativo a Litígio no âmbito do Contrato de Fornecimento e Manutenção de Material Circulante para as Linhas P e T da Rede do Metro do Porto e consulta da IGOPTC – Inspeção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações e da IGF - Inspeção-Geral de Finanças para se obter uma pronúncia, antes de ser tomada uma decisão definitiva;
- Na sequência do Despacho n.º 510/10 SETF, de 1 de Junho de 2010, de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, relativo aos limites máximos de crescimento do endividamento previstos no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013:
 - Não adjudicação do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Construção do Prolongamento da Linha C (Verde), entre as Estações ISMAI e Paradela;
 - Anulação do Concurso Público para Empreitada de Construção do Interface da Estação Vila do Conde;
 - Anulação do Concurso Público para a Empreitada de Eliminação da Passagem de Nível Pedonal da Travessa da Quintã em Vila do Conde;
 - Anulação da consulta directa para a empreitada de execução de caminhos paralelos e obras acessórias entre as Estações Lidador e Árvore da Linha Vermelha e acesso à parcela T 085 na Linha Verde;
 - Não lançamento de qualquer consulta para a empreitada de beneficiação da antiga Estação Modivas e acesso à Mamoa de Vilar e remodelação do edifício de apoio da Estação Pedras Rubras;
- Adjudicação à PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos trabalhos de auditoria do exercício de 2010;
- Aprovação da revisão do Plano de Actividades e do Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2010;
- Aprovação do Plano de Actividades e do Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2011.



7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

7.1 INVESTIMENTO

O nível de investimento realizado pela Metro do Porto em 2010 ascendeu a 122,0 milhões de euros, o que representa uma redução de 27,7% face a 2009. Este montante corresponde em grande parte às empreitadas de construção da ligação Dragão – Fânzeres e D. João II – Santo Ovídio, assim como de conclusão de obras complementares do sistema.

Em termos acumulados, o investimento realizado no projecto alcançou os 2.527 milhões de euros.

Na tabela abaixo são apresentados os custos médios de construção por km de linha resultantes dos valores (quer já contabilizados quer de estimativas para os restantes) constantes do Orçamento Plurianual de Investimento subjacente ao Orçamento da Metro do Porto para o exercício de 2011. Estes custos unitários reconstituem mais de 1.700 dos cerca de 2.500 milhões de euros incluídos no Orçamento Plurianual de Investimento. O restante valor corresponde a rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede e representam um total de cerca de 800 milhões de euros: principalmente, material circulante, PMO, fiscalização, ponte Infante D. Henrique, transportes alternativos, interfaces, pré-operação e ligação rodoviária Serpa Pinto - VL9.

(valores em milhões de euros)

Linha	Custos sem estações especiais / km	Custo / Estação especial	Custos com estações especiais / km
Azul - superfície	18,7	30,5	25,7
Troço Sr. Matosinhos - Sr.ª Hora	15,6		
Troço Sra. Hora - Trindade	19,4	30,9	30,0
Troço Campanhã - Estádio do Dragão	31,0	29,7	56,5
Azul - subterrâneo	24,9	31,3	72,2
Vermelha	13,0		
Verde - dupla (Fonte do Cuco - ISMAI)	17,6		
Amarela - superfície	n.d.	n.d.	38,7
Troço H. S. João - Pólo Universitário	42,4		
Troço Ponte D. Luís - João de Deus (exc. Ponte)	32,5		
Troço João de Deus - D. João II	21,9		
Troço D. João II - Stº Ovídio	n.d.	n.d.	73,8
Amarela - subterrâneo	22,2	28,8	75,4
Amarela - ponte	31,9		
Violeta	n.d.	n.d.	27,2
Laranja - superfície	26,4		
Laranja - subterrâneo	18,7		
Superfície em via dupla (médias globais)	17,7*		18,4
Subterrâneo (médias globais)	22,6	29,6**	74,2

* Excluindo antena do Aeroporto e troço D. João II - Stº Ovídio
** Excluindo estação de Santo Ovídio

7.2 FINANCIAMENTO

No final de 2010, o endividamento da Metro do Porto, S.A. ascendia a 2.450 milhões de euros (incluindo 115 milhões de dívidas a fornecedores). Foi contraído para pagar, entre 1994 e 2010, o seguinte:

Obras	1.770 milhões de euros
Transporte de passageiros	250 milhões de euros
Gestão do projecto	65 milhões de euros
Encargos financeiros	365 milhões de euros

As necessidades de contrair dívida para pagar obras decompõem-se da seguinte forma (valores em milhões de euros):

	Investimento	Financiamento não reembolsável	Dívida
Projecto inicial + alterações de 2001 ¹	1.720	580	1.140
Expansões de 2003 ²	495	75	420
Expansões de 2007 ³	210	130	80
Inserção urbana realizada após 2007 ⁴	15		15
Outros custos com obras realizadas ⁵	75		75
Outros custos com obras por realizar ⁶	40		40
TOTAL	2.555 ⁷	758 ⁸	1.770

1 - Associadas ao contrato celebrado com o Consórcio Normetro e ao seu 1º Aditamento, obras complementares e respectivas expropriações.
2 - Associadas ao 3º Aditamento ao mesmo contrato para a duplicação da linha da Póvoa, obras complementares e respectivas expropriações; ao 4º aditamento para a construção do troço Campanhã-Antas, obras complementares e interface das Antas; à ligação ao Aeroporto; e aos Tram-Trains.
3 - Incluindo extensões a Fânzeres, D. João II e Santo Ovídio.
4 - Incluindo as empreitadas da 2ª e 3ª fases de inserção urbana de Vila do Conde e Póvoa de Varzim, Interface de Vila do Conde, e remodelação e melhoramento da via Sá Carneiro, na Maia.
5 - Sobretudo fiscalização e trabalhos especializados de projecto.
6 - Incluindo na Avenida e Rotunda da Boavista e com o troço ISMAI-Trofa.
7 - Dos quais cerca de 200 milhões por realizar ou por pagar.
8 - Dos quais cerca de 200 milhões por receber.

Aos valores acima apresentados para estas obras correspondem os custos unitários de construção constantes do quadro em 7.1.

A actividade de transporte de passageiros originou receitas de cerca de 160 milhões de euros provenientes de passageiros e 55 milhões de euros de Indemnizações Compensatórias. Os custos da actividade, incluindo 80 milhões de euros de rendas dos veículos Eurotram, ascenderam (de 2002 a 2010) a 465 milhões de euros, originando a necessidade de contrair dívida adicional no montante de 250 milhões de euros.

Finalmente os juros acumulados pagos até ao final de 2010 atingem cerca de 365 milhões de euros, enquanto os custos com pessoal acumulados da concessionária, desde 1994, representam cerca de 65 milhões de euros.

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

No âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 1994 – 1999 (QCAII) e do Quadro Comunitário de Apoio 2000 – 2006 (QCA III), foram recebidos 368,8 milhões de euros do FEDER, relativos aos projectos “Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares” e “Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares – 2ª Fase” - em média 524 dias após o pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores.

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

Até 31 de Dezembro de 2010, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 151,8 milhões de euros, o que equivale a 6,0% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)

Projecto	1996/05	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Sistema de Metro Ligeiro	78.391	9.250	0	7.400	8.000	0	103.041
Ponto do Infante	33.760	0	0	0	0	0	33.760
Tram-Train	0	0	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres*	0	0	0	0	0	7.000	7.000
TOTAL	112.150	9.250	8.000	7.400	8.000	7.000	151.800

* O término “Venda Nova” passou a ter a designação comercial de Fânzeres

A 14 de Dezembro de 2009 foi comunicada a atribuição de uma dotação ao projecto “Troço Antas – Gondomar (Dragão – Fânzeres)” de 8,0 milhões de euros no quadro PIDDAC 2010. Esta verba foi posteriormente cativada em 12,5%, conforme comunicado à Metro do Porto a 3 de Maio de 2010.

A 31 de Dezembro de 2010 a dotação global de 7 milhões de euros atribuída no âmbito do PIDDAC 2010 encontrava-se totalmente regularizada.

Foi entretanto comunicada à Metro do Porto, a 10 de Setembro de 2010, a atribuição de nova dotação de 7 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2011, repartido em 2 milhões de euros ao projecto “Linha Antas - Fânzeres” e 5 milhões de euros ao projecto “troço D. João II – Santo Ovídio”. Já após o final do exercício de 2010, mais concretamente em 3 de Janeiro de 2011, foi comunicada à Metro do Porto uma cativação de 12,5% da dotação atribuída.

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).

Em Junho de 2010, a Metro do Porto foi notificada pela entidade gestora do Fundo de Coesão, POVT (Programa Operacional Temático Valorização do Território) – Fundo de Coesão II - Transportes, para proceder à correcção financeira do Adiantamento relativo ao 3º Aditamento ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do SMLAMP, pelo facto deste ter sido pago em data anterior ao período de elegibilidade fixado na Decisão da Comissão. Assim, foi subtraído um valor de 3.692.973,89 euros de investimento a que corresponde 2.769.730,42 euros de co-financiamento.

Foram apresentados ao longo do exercício 14 Pedidos de Pagamento, num total de 29,5 milhões de euros de investimento elegível a que correspondem 22,1 milhões de co-financiamento. Foi realizado em 2010 o desembolso do

valor em dívida até perfazer 80% da comparticipação total aprovada, já que os últimos 20% só são pagos após a aprovação do relatório final, dependente da apreciação dos Pedidos de Pagamento pendentes. Assim, a 31 de Dezembro de 2010, tinham sido já transferidos para a Metro do Porto 54,1 milhões de euros, estando o recebimento dos restantes 13,5 milhões dependente do encerramento físico e financeiro do projecto, que será efectivado com o envio do Relatório Final no primeiro trimestre de 2011. Essa verba (54,1 milhões de euros) foi recebida, em média, 460 dias após o pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores.

No fim do ano de 2010, este projecto apresentava uma execução financeira de 99,9%.

Em Janeiro de 2011, foram submetidos os 2 últimos Pedidos de Pagamento, que incluíam despesa após limite de saldo, fazendo com que o projecto atingisse uma taxa de execução financeira de 105%.

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Investimento elegível	Comparticipação Fundo de Coesão	Desembolso	Valor em Dívida
Situação a 31/12/2009	64.405	48.304	51.124	
Correcção Adiantamento	-3.693	-2.770		
16º Pedido	9.835	7.376		
17º Pedido	2.054	1.540		
18º Pedido	2.299	1.724		
19º Pedido	5.581	4.186		
20º Pedido	977	733		
21º Pedido	-763	-572		
22º Pedido	1.418	1.063	3.022	
23º Pedido	451	338		
24º Pedido	3.070	2.302		
25º Pedido	777	582		
26º Pedido	239	179		
27º Pedido	2.823	2.117		
28º Pedido	381	286		
29º Pedido	335	251		
TOTAL	90.188	67.641	54.146	13.495

QREN

A Metro do Porto apresentou três candidaturas ao QREN no âmbito do Programa Operacional Regional do Norte (ON.2 - O Novo Norte), sendo a situação no final do ano resumida na tabela seguinte:

(valores em milhares de euros)

Código da Operação	Operação	Data de Candidatura	Decisão				Execução a 31/12/2010		
			Data de Aprovação	Despesa Elegível	Taxa de Compar-ticipação	Compar-ticipação FEDER	Despesa Elegível Submetida	Compar-ticipação FEDER	Desembolso
NORTE-04-0350-FEDER-000001	Extensão da rede de metro à Estação de D. João II	07/11/2008	08/07/2009	4.192	70%	2.935			
NORTE-04-0350-FEDER-000030	Extensão da rede de metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II	09/12/2009 31/12/2009	15/09/2010	28.275	70%	19.792	2.896	2.027	2.027
NORTE-04-0350-FEDER-000034	Extensão da rede de metro entre o Estádio do Dragão e Fânzeres*		09/11/2010	114.086	70%	79.860	36.419	25.493	
TOTAL				146.553		102.587	39.315	27.520	2.027

* O término "Venda Nova" passou a ter a designação comercial de Fânzeres.

Relativamente à operação "Extensão da rede de metro entre o Estádio do Dragão e Fânzeres", por ter um custo total superior a 50 milhões de euros, é considerado um "Grande Projecto", o que obriga a aprovação por parte da Comissão Europeia. Ainda não é conhecida a decisão da Comissão acerca deste projecto.

A 24 de Novembro de 2010, foi solicitado ao Programa Operacional um aumento da taxa de comparticipação para 80% para todas as candidaturas apresentadas, em harmonia com o disposto no art.º 10º do Anexo 6 da alteração ao Regulamento Específico – Mobilidade Territorial. Nesse regulamento, as entidades do sector empresarial com participação dos municípios podem, excepcionalmente em 2010, usufruir de uma taxa de comparticipação máxima das despesas de 80%.

Extensão da Rede de Metro à Estação D. João II

Relativamente a esta candidatura, e muito embora o projecto já esteja integralmente executado física e financeiramente, tendo inclusive sido inaugurado a 26 de Maio de 2008, não foi possível submeter qualquer Pedido de Pagamento, na sequência de um processo de auditoria em curso.

Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II

No âmbito desta extensão, foi submetido, validado e pago em 2010, o 1.º Pedido de Pagamento com investimento elegível no montante de 2.896.352,43 euros a que corresponde uma comparticipação de 2.027.446,70 euros, recebida em média 156 dias após o pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores. No fim de 2010, a taxa de execução financeira desta operação ascende a 10%. No início de 2011 foi submetido o 2.º Pedido de Pagamento, com 591.819,72 euros de valor elegível e uma comparticipação de 414.273,80 euros.

Extensão da Rede de Metro entre o Estádio do Dragão e Fânzeres

Em 2010, foi submetido o 1.º Pedido de Pagamento, com um investimento elegível de 33.418.633,81 euros a que corresponde uma comparticipação de 25.493.043,67, euros, verba esta recebida em Janeiro de 2011, em média 239 dias após o pagamento pela Metro do Porto aos seus fornecedores. A taxa de execução financeira desta operação atingiu, em 2010, 32%. No início de 2011, foi submetido o 2.º Pedido de Pagamento no valor de 28,6 milhões de euros de investimento elegível a que corresponde uma comparticipação de 20 milhões de euros.

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

As duas linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento, no montante global de 803,7 milhões de euros, encontram-se integralmente utilizadas desde Abril de 2009.

(valores em milhares de euros)

	Contrato	Data do Contrato	Valor do Contrato	Valor em Dívida
BEI I	Tranche A	16/Nov/1998	99.760	86.458
	Tranche B	26/Mar/2001	100.000	100.000
	Tranche C	05/Nov/2001	100.000	100.000
	Tranche D	15/Mai/2002	243.930	243.930
	Sub-Total		543.690	530.388
BEI II	Tranche A	29/Nov/2004	120.000	120.000
	Tranche B	16/Dez/2004	80.000	80.000
	Tranche C	29/Out/2008	60.000	60.000
	Sub-Total		260.000	260.000
	TOTAL		803.690	790.388

As operações contratadas com esta entidade prevêem um perfil de amortização com um período inicial de carência de capital, tendo-se iniciado em 2009 a amortização da tranche A do primeiro contrato de financiamento. O esforço de amortização será crescente a partir de 2012, momento a partir do qual se inicia a amortização de mais quatro tranches no valor global de 400 milhões de euros.

Financiamento Intercalar

Num contexto de elevada incerteza no que respeita à dívida soberana dos chamados países periféricos, onde se inclui Portugal, a Metro do Porto sentiu fortes restrições, tendo concretizado em 2010 duas operações de financiamento nos montantes de 75 milhões de euros com maturidade a 7 anos e de 50 milhões, com maturidade a 5 anos, beneficiando esta última de Garantia da República.

Assistiu-se a um significativo aumento da utilização das linhas de crédito de curto prazo, encontrando-se utilizados no final do exercício 65,0 milhões de euros, face aos 45,4 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2009.

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 Inspeção – 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.

Assim, às actuais dificuldades de financiamento, reiteradamente expostas pela Metro do Porto, fruto de um desadequado modelo de financiamento do investimento comprometido, acrescerá um esforço anual significativo de amortização do financiamento assegurado pelo Banco Europeu de Investimento, facto ainda mais desafiante no contexto de fortes restrições ao financiamento de dívida soberana e, em particular, ao tecido empresarial público e privado.

As novas Bases de Concessão do projecto, aprovadas pelo Decreto – Lei n.º 192/2008, de 01 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 2010 foi caracterizado pelo agravamento dos níveis de volatilidade dos mercados financeiros, associado a uma forte restrição nos mercados de crédito, com efeitos na redução da capacidade das entidades financeiras acomodarem um aumento da sua exposição ao risco do sector.

A Metro do Porto manteve a prática de realizar um acompanhamento dinâmico dos mercados de dívida caracterizada por: (i) acompanhamento do desempenho das estruturas de cobertura de risco detidas; (ii) análise da sua evolução; (iii) procura de soluções que garantam maximização dos bene-

fícios. Em consequência da postura adoptada, ao longo do exercício foi possível realizar a reestruturação de duas das estruturas de gestão de risco detidas, daí resultando para a empresa um benefício económico por redução do custo das operações, bem como da redução da exposição a alguns dos factores de risco associados.

Mantendo a maior prudência na contratação de novas estruturas e em resultado da instabilidade vigente nos mercados, não foi contratada, em 2010, qualquer nova estrutura de cobertura de risco de taxa de juro.

7.3 SITUAÇÃO PATRIMONIAL

As demonstrações financeiras de 2010 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 artº 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 Não Corrente, e com a adopção do Sistema de Normalização Contabilística, o direito de exploração do sistema passa a estar relevado nas Demonstrações Financeiras como um Activo Intangível associado à concessão do Sistema de Metro Ligeiro atribuída à Metro do Porto em 1998 por um período de 50 anos.

A relevação do direito de exploração encontra justificação no modelo de negócio da Empresa, traduzido nas Bases da Concessão, isto é, a construção e manutenção do sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infra-estrutura para prestar um serviço público em nome do concedente e de cobrar um preço aos utentes do serviço público.

No anterior referencial contabilístico (POC) apenas o Activo Imobilizado Corpóreo era relevante nas Demonstrações Financeiras. Regista-se um crescimento do activo bruto de 5,1%, resultado do investimento realizado no exercício.

No que respeita ao Activo Corrente, destaca-se a redução em 56,3% das dívidas do Estado e outros entes públicos e em 35,5% dos valores em dívida de Clientes (na sua quase totalidade composta por valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE).

(valores em milhares de euros)

	2009	2010	10/09
Activo Não Corrente	2.152.321	2.221.890	3,2%
Activos fixos tangíveis	4.360	3.980	-8,7%
Activos intangíveis	2.147.556	2.217.613	3,3%
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	315	296	-5,9%
Activo Corrente	80.907	54.969	-32,1%
Clientes	9.738	6.282	-35,5%
Estados e outros entes públicos	25.301	11.058	-56,3%
Outras contas a receber	1.177	2.949	150,6%
Diferimentos	39	81	108,8%
Outros activos financeiros	13.042	11.710	-10,2%
Instrumentos financeiros derivados	30.290	20.905	-31,0%
Caixa e depósitos bancários	1.320	1.984	50,3%
ACTIVO	2.233.138	2.276.859	2,0%
Capital realizado	7.500	7.500	0,0%
Ajustamento em instrumentos financeiros derivados	-8.485	-10.144	-19,6%
Resultados transitados	-1.011.146	-1.305.321	-29,1%
Ajustamento em participações financeiras	194	835	329,5%
Subsídios ao investimento	500.859	500.902	0,0%
Outras variações no capital próprio	0	339	-
Resultado líquido do período	-294.123	-351.790	-19,6%
CAPITAL PRÓPRIO	-805.200	-1.157.678	43,8%
Passivo não Corrente	2.908.399	3.117.358	7,2%
Provisões	149.604	189.920	26,9%
Financiamentos obtidos	2.150.334	2.159.452	0,4%
Outros passivos financeiros	608.461	767.986	26,2%
Passivo Corrente	129.939	317.179	144,1%
Fornecedores	19.444	33.331	71,4%
Estado e outros entes públicos	248	324	30,6%
Financiamentos obtidos	61.361	180.943	194,9%
Outras contas a pagar	48.241	102.005	111,4%
Outros passivos financeiros	645	577	-10,6%
PASSIVO	3.038.338	3.434.537	13,0%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	2.233.138	2.276.859	2,0%

Do lado do Capital Próprio, o novo normativo contabilístico prevê a contabilização em Capital Próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, tal como a Metro do Porto havia já adoptado em exercícios anteriores, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do activo associado. O valor contabilizado em Prestações do Concedente em 2009 foi por isso reduzido em 30,2 milhões de euros, registando-se no exercício uma variação marginal resultante do recebimento de 12,0 milhões de euros PIDDAC e Fundos Comunitários (conforme descriminado no ponto 7.2) e da redução em montante marginalmente inferior por imputação de subsídios para investimentos.

Do lado do Passivo, e em resultado das restrições de financiamento já referidas neste relatório, verificou-se um forte crescimento no valor em dívida a fornecedores (correntes e de imobilizado, que representam 78,9% da rubrica Outras Contas a Pagar) no montante global de 113,9 milhões de euros, 139,4% acima do ano anterior.

O prazo médio de pagamento, calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta um aumento significativo entre 2009 e 2010, resultando no incumprimento do prazo estipulado no n.º 9 da referida resolução.

Evolução do Prazo Médio de Pagamento	2008	2009	2010
Prazo Médio de Pagamento (Despacho n.º 9870/2009)	94 dias	90 dias	171 dias

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respectiva actualização financeira, nos termos do novo normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, tendo estas sido reforçadas no exercício em 43,8 milhões de euros.

A evolução da rubrica de Financiamentos obtidos não correntes reflecte as operações de mútuo e emissão obrigacionista no montante global de 125 milhões de euros realizadas no exercício, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2011 no montante total de 109,2 milhões de euros (referentes a amortizações de mútuos e das linhas de financiamento BEI). Em resultado do novo normativo contabilístico, passam a ser relevadas em financiamento bancário as operações de locação operacional contratadas entre 2002 e 2004, assim como as locações financeiras e bonificação de juros das linhas de financiamento do BEI.

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



7.4 EXPLORAÇÃO

Assistiu-se em 2010 a uma forte subida na 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 fiscalização da operação assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIP, ACE. Esta evolução é sobretudo resultado da crescente utilização do sistema e da redução do custo decorrente do novo contrato que entrou em vigor a 1 de Abril de 2010. Concluiu-se o exercício de 2010 com uma taxa de cobertura média anual de 74,6%, 14,8pp acima do valor registado em 2009, registando-se desde a data de entrada em vigor do novo contrato de operação taxas de cobertura média mensais constantemente acima dos 80% e com um pico de 88,2% em Outubro de 2010.

Em termos absolutos conclui-se o ano com uma margem bruta deficitária de 10,6 milhões de euros, 47,6% inferior ao valor registado no ano anterior, reflectindo uma poupança de 9,6 milhões de euros.

Assistiu-se em 2010 a uma subida de 1,7% da receita por validação e, fruto do aumento em 0,5% do percurso médio por passageiro, a uma subida de 1,3% na receita por passageiro km, para um valor global em 2010 de 11,66 centimos por passageiro km (11,51 centimos por passageiro km em 2009).

Registou-se uma forte redução de 20,7% no custo de operação por lugar km oferecido, tendo o custo de operação por passageiro km reduzido 18,8% para 15,62 centimos (19,25 centimos no período homólogo).

Conta de Exploração - Metro

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Vendas e Prestações de Serviço	10.326	21.263	26.678	29.418	30.065	31.141	3,6%
Custos das Vendas e Prestações de Serviço	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	41.729	-17,0%
Margem Bruta	-14.096	-22.982	-22.989	-19.471	-20.192	-10.587	47,6%
Taxa Cobertura	42,3%	48,1%	53,7%	60,2%	59,8%	74,6%	14,8 pp

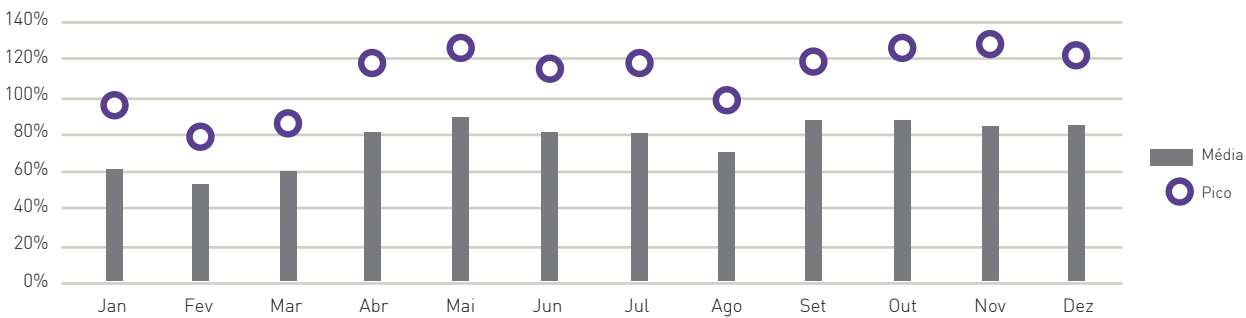
(valores em milhares de euros)

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária após a entrada em vigor do novo contrato de operação, as taxas de cobertura médias mensais nas horas de ponta excederam sempre (excepto em Agosto) os 100%, registando-se o pico em Novembro com uma taxa de 126,4%.

Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% nos troços Botica – Aeroporto e nos troços terminais

da linha Amarela e Verde (na Maia), assim como na linha Azul a partir da estação Matosinhos Sul. O troço terminal do tronco comum (Campanhã – Dragão) e a linha Vermelha a partir da estação Vila do Conde apresentam taxas de cobertura média anual entre 30% e 50%. Atingem-se taxas de cobertura acima dos 70% nos troços urbanos da rede, ultrapassando-se os 100% nos troços São Bento – Marquês da linha Amarela e no tronco comum entre as estações da Trindade e Casa da Música.

Taxa de Cobertura 2010





A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2010 a 31,1 milhões de euros, apresentando um crescimento de 3,6% face ao ano anterior.

O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 41,7 milhões de euros, representando uma quebra de 17,0% face ao ano transacto. Esta evolução é resultado da redução de 16,1% no contrato de operação do SML (com um peso de 94,1% na estrutura de custos) e da redução em 53,3% dos custos de fiscalização da operação, fruto da não renovação

do contrato na sequência da internalização dessa função. As comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão da rede de vendas apresentaram um crescimento de 2,5%, em linha com o crescimento das validações e da receita.

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2010, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 2,3 pp, para um valor médio de 40,8% (contra os 38,5% registados em 2009). Conclui-se o exercício com uma margem bruta negativa de 389,7 mil euros, uma melhoria de 3,5% face ao ano anterior.

(valores em milhares de euros)

Conta de Exploração - Funicular	2005	2006	2007	2008	2009	2010	10/09
Vendas e Prestações de Serviço	137,9	175,7	212,2	238,1	253,0	268,6	62%
Custos das Vendas e Prestações de Serviço	356,0	588,6	627,8	674,7	656,8	658,2	0,2%
Margem Bruta	-218,1	-412,8	-415,6	-436,5	-403,8	-389,7	3,5%
Taxa Cobertura	38,7%	29,9%	33,8%	35,3%	38,5%	40,8%	2,3 pp

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 268,6 mil euros, a que corresponde um valor de 50,55 centimos por lugar km (mais 7,7% que em 2009) e 2,05 euros por passageiro km, 2,0% acima do registado em 2009.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,24 euros por lugar km oferecido (subida de 1,7% face a 2009) e de 5,03 euros por passageiro km transportado (descida de 3,7% face a 2009).

7.5 RESULTADOS

Assistiu-se em 2010 a uma redução generalizada nas várias rubricas de custos operacionais suportados pela Empresa, tendo sido alcançada uma redução de 16,7 milhões de euros nos gastos em Fornecimentos e serviços externos. Em virtude da adopção do novo normativo contabilístico (SNC) os gastos da sociedade incluem adicionalmente as rubricas de “Reduções do justo valor dos instrumentos financeiros derivados” (159,2 milhões de euros), “Provisões de renovação dos activos da concessão” (30,8 milhões de euros) e “Efeito financeiro das provisões” (19,5 milhões de euros).

As receitas geradas pelo serviço de transporte apresentaram em 2010 um crescimento de 3,3% face ao período homólogo, tendo as receitas de serviços secundários recuado 4,5%.

Com a adopção do normativo contabilístico SNC foram reconhecidos réditos no montante de 122 milhões de euros (crescimento de 19,1% face a 2009) relativos aos serviços de construção das infra-estruturas e equipamentos, de acordo com o grau de acabamento da actividade de construção, mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.


Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 96/10, de 14 de Dezembro, cabendo à Metro do Porto Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte no montante de 11.860.441,52 euros (líquido de IVA de 6%). A este montante corresponde uma contribuição média de 4,4 cêntimos por passageiro km transportado (redução de 0,4 cêntimos face ao valor de 2009). A verba atribuída foi integralmente transferida em Dezembro de 2010.

Em virtude da adopção do novo normativo contabilístico (SNC) os rendimentos da sociedade incluem adicionalmente a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento (12,1 milhões de euros).

Nas componentes de custos, destaque para a redução em 15,8% da rubrica de Fornecimentos e serviços externos, redução que ascende a 22,7% se ao custo do Subcontrato de operação do Sistema de Metro Ligeiro deduzirmos os proveitos de Direito utilização de infraestrutura e material circulante desse mesmo contrato e classificados em Prestações de Serviços. Foi assim alcançada em 2010 uma redução de 16,7 milhões de euros, explicada pela poupança resultante do novo contrato de subconcessão em vigor desde 1 de Abril de 2010 e de uma forte redução do recurso a serviços externos.

Foi igualmente assegurada uma redução de 5,2% nos custos com pessoal, resultado da implementação de medidas de contenção salarial e da rotação de pessoal que ocorreu.

Em sentido contrário, registou-se um forte agravamento dos juros suportados. Não obstante o activo e contínuo acompanhamento de todas as operações de cobertura do risco de taxa de juro contratadas, a manutenção de taxas de mercado a níveis historicamente reduzidos, associada às profundas restrições nos mercados de crédito, inviabilizaram a reestruturação de algumas daquelas operações, conduzindo a um agravamento dos resultados obtidos com os instrumentos de gestão de risco de taxa de juro.



	(valores em milhares de euros)		
	2009	2010	10/09
Réditos			
Vendas e serviços prestados (construção - IFRIC 12)	102.848	122.480	19,1%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	29.971	30.957	3,3%
Outras vendas e serviços prestados	667	5.678	750,7%
<i>Direito de Utilização infraestrutura e material circulante contrato sub-concessão SML</i>	-	5.041	-
<i>Outras</i>	667	638	-4,5%
Outros rendimentos			
Subsídios à exploração	11.994	11.867	-1,1%
Outros rendimentos e ganhos	19.747	12.826	-35,0%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	17.250	12.006	30,4%
<i>Outros</i>	2.497	820	-67,2%
Gastos e perdas			
Fornecimento e serviços externos (construção - IFRIC 12)	-84.461	-114.071	-35,1%
Outros fornecimentos e serviços externos	-73.721	-62.037	15,8%
<i>Subcontrato de operação SML</i>	-48.885	-44.090	9,8%
<i>Vigilância e segurança</i>	-4.206	-4.086	2,8%
<i>Conservação e reparação</i>	-2.824	-1.995	29,4%
<i>Comissões de gestão da rede de vendas TIP</i>	-1.503	-1.528	-1,7%
<i>Contrato de operação e manutenção Funicular dos Guindais</i>	-708	-602	14,9%
<i>Outros</i>	-15.595	-9.736	37,6%
Gastos com o pessoal	-6.168	-5.848	5,2%
Outros gastos e perdas	-3.288	-1.849	43,8%
Provisões líquidas	-26.580	-32.081	-20,7%
Reduções de justo valor	-158.326	-159.239	-0,6%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-187.317	-191.317	-2,1%
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	-49.076	-52.649	-7,3%
Resultado operacional (antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos)	-236.392	-243.965	-3,2%
Juros e rendimentos similares obtidos	479	415	-13,3%
Juros e gastos similares suportados	-59.409	-88.669	-49,3%
Actualização financeira das provisões (IFRI 12)	1.247	-19.508	1664,9%
Resultado antes de impostos	-294.076	-351.727	-19,6%
Imposto sobre o rendimento do período	-47	-63	-33,7%
Resultado líquido do período	-294.123	-351.790	-19,6%



8. PERSPECTIVAS PARA 2011

Em cumprimento do disposto no número 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, a Metro do Porto submeteu a 29 de Dezembro de 2010 as peças concursais do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Atribuição, em Regime de Subconcessão, da Construção da Segunda Fase do Sistema, nos termos do programa de concurso, aguardando-se para 2011 a aprovação do lançamento do referido concurso.

Através do Despacho 510/10 do SETF, o accionista Estado determinou que “As empresas públicas não financeiras devem observar os seguintes limites máximos de endividamento previstos no Plano de Estabilidade de Crescimento, sem prejuízo de limites inferiores já previstos nos respectivos planos de investimento: i) 2010 – 7%; ii) 2011 – 6%; iii) 2012 – 5%; iv) 2013 – 4%”. De forma a garantir o cumprimento do previsto nesse Despacho, a Metro do Porto submeteu à apreciação da Tutela uma revisão do orçamento para 2010, a qual prevê a suspensão no período de 2010 a 2014, entre outros, do projecto de prolongamento da linha Verde entre ISMAI e Trofa, cujo processo de concurso público para a construção havia sido lançado a 22 de Dezembro de 2009 na sequência de autorização da Tutela para esse efeito.

Não tendo a Metro do Porto recebido qualquer posição sobre o teor da revisão do Orçamento para 2010, a Comissão Executiva deliberou, a 30 de Setembro de 2010, propor ao Conselho de Administração que proferisse uma decisão de não adjudicação do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Construção do Prolongamento da Linha C (Verde), entre as Estações ISMAI e Paradela, proposta acolhida pelo Conselho de Administração que deliberou nesse sentido a 6 de Outubro de 2010.

Estima-se para o segundo semestre de 2011 a entrada em exploração do prolongamento a Santo Ovídio da linha Amarela, facto que dotará o Sistema de Metro Ligeiro de mais 670 metros e uma estação adicional.

No âmbito do protocolo celebrado entre a Metro do Porto, Câmara Municipal de Vila do Conde e a Henup, promotora do “Complexo Comercial NASSICA Vila do Conde” será implementada a estação de Modivas Norte, inicialmente prevista no projecto de duplicação da linha da Póvoa mas cuja construção fora suspensa. No âmbito deste protocolo, a Metro do Porto assumirá as despesas de implementação da estação, cabendo à Henup a construção dos acessos do complexo comercial à estação, potenciando assim a utilização desta.

Aguarda-se autorização da Tutela para a formalização de seis aditamentos já negociados com o principal 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 oficiais;

- Aditamento oitavo A: referente à extensão de garantias relativamente à construção civil e a equipamentos electro-mecânicos e valores da prorrogação temporal dos contratos de seguro, prestação de cauções e retenções, que não tinham sido acordados no oitavo 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 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 regule a atribuição de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado pela Metro do Porto.

9. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -351.790.107,57 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 9 de Março de 2011

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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

EM TEMPO:

A Metro do Porto, S.A. principiou a preparação do processo de auditoria e revisão legal de contas do exercício de 2010 em Setembro desse ano, processo esse que se iniciou com a definição de calendários para a execução das tarefas pelas entidades fiscalizadoras e, bem assim, pela definição das metodologias resultantes da aplicação do novo normativo contabilístico – o SNC.

Nesse momento foram igualmente analisadas, discutidas e definidas as fontes de informação disponíveis e as bases de cálculo utilizadas para a necessária relevação contabilística das operações.

No decurso do processo e em consequência do profundo e anterior conhecimento, por parte dos auditores externos e do Revisor Oficial de Contas da empresa, foi por todas as partes envolvidas – Metro do Porto, Auditores Externos e Revisor Oficial de Contas – estabelecido e aceite o princípio de que a valorização e relevação contabilística dos mark-to-market dos instrumentos financeiros derivados que a Metro do Porto, S.A. detém em carteira, como forma de minimizar os riscos associados às variações das taxas de juro, seria a que resultasse das avaliações comunicadas pelas contrapartes em cada uma das operações.

Não obstante a definição e aceitação prévia da metodologia descrita, uma semana após a aprovação das contas individuais em sede de Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A., a “PriceWaterhouseCoopers”, na qualidade de auditor externo, comunicou à empresa que não poderia aceitar a metodologia que anteriormente havia validado e que seria necessária a obtenção dos modelos de avaliação utilizados pelas contrapartes das operações, situação manifestamente impossível e, ab initio, conhecida da própria “PriceWaterhouseCoopers”.

Na sequência da limitação criada e descrita, foi a Metro do Porto, S.A. confrontada com a alteração da posição de acordo anteriormente assumida pelo Revisor Oficial de Contas da Sociedade, manifestando a necessidade de incluir reserva por limitação de âmbito na Certificação Legal de Contas, de modo a fazer coincidir aquele documento com a posição que a “PriceWaterhouseCoopers” assumiria, e veio a assumir, no seu relatório de Auditoria.

Clarificada que fica a posição da sociedade e a situação em que foi colocada pela “PriceWaterhouseCoopers” e considerando a impossibilidade de, em tempo útil, resolver a limitação imposta, de modo a poder assegurar a não repetição de uma situação idêntica no futuro, encontra-se já em fase de adjudicação a realização da avaliação da carteira de instrumentos financeiros derivados da Metro do Porto, S.A., avaliação a realizar por entidade externa independente e previamente aceite pela “PriceWaterhouseCoopers”.

CONTAS DO EXERCÍCIO 2010

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2010

(valores em euros)

RUBRICAS	Notas	31/12/2010	31/12/2009
Activo			
Activo não corrente			
Activos fixos tangíveis	6	3.980.456	4.360.260
Activos intangíveis	7	2.217.612.966	2.147.555.790
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	8	296.258	314.943
		2.221.889.680	2.152.230.993
Activo corrente			
Clientes	10	6.282.448	9.737.785
Estado e outros entes públicos	11	11.057.730	25.301.273
Outras contas a receber	12	2.949.000	1.176.777
Diferimentos		80.998	38.792
Instrumentos financeiros derivados	17	20.905.370	30.290.406
Outros activos financeiros	16	11.709.623	13.042.392
Caixa e depósitos bancários	5	1.983.884	1.319.538
		54.969.051	80.906.963
Total do activo		2.276.858.731	2.233.137.956
Capital Próprio e Passivo			
Capital próprio			
Capital realizado	13	7.500.000	7.500.000
Ajustamento em instrumentos financeiros derivados	14 e 17	(10.143.561)	(8.484.517)
Resultados transitados	2	(1.305.320.895)	(1.011.146.057)
Ajustamentos em participações financeiras	8 e 14	835.189	194.466
Subsídios ao investimento	14	500.902.294	500.859.381
Outras variações no capital próprio		338.649	
Resultado líquido do período	2	(351.790.108)	(294.122.868)
Total do capital próprio	2	(1.157.678.433)	(805.199.596)
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	189.920.227	149.604.015
Financiamentos obtidos	16	2.159.451.641	2.150.333.653
Instrumentos financeiros derivados	17	767.986.267	608.461.109
		3.117.358.136	2.908.398.777
Passivo corrente			
Fornecedores	18	33.330.757	19.444.079
Estado e outros entes públicos	11	323.701	247.887
Financiamentos obtidos	16	180.943.232	61.361.381
Outras contas a pagar	19	102.004.738	48.240.808
Outros passivos financeiros	16	576.600	644.619
		317.179.029	129.938.775
Total do passivo		3.434.537.164	3.038.337.552
Total do capital próprio e do passivo		2.276.858.731	2.233.137.956

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. Gonçalo Nuno de Sousa
Mayan Gonçalves | Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida | Dr. Marco António
Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
DOS EXERCÍCIOS DE 2010 E 2009

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2010	2009
Réditos			
Vendas e serviços prestados (construção - IFRIC 12)	22	122.480.251	102.847.998
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	20	30.956.872	29.970.922
Outras vendas e serviços prestados	20	5.678.106	667.487
Outros rendimentos			
Subsídios à exploração	3	11.866.960	11.993.688
Ganhos imputados de subsidiários, assoc. e emp. conjuntos		92.869	126.740
Outros rendimentos e ganhos	24	12.732.927	19.620.440
Gastos e perdas			
Fornecimentos e serviços externos (construção - IFRIC 12)	22	(114.071.168)	(84.460.749)
Outros fornecimentos e serviços externos	21	(62.037.094)	(73.720.938)
Gastos com pessoal	23	(5.847.558)	(6.168.303)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	8	(25.791)	(772)
Outros gastos e perdas	25	(1.822.866)	(3.287.541)
Provisões líquidas	15	(32.081.097)	(26.579.647)
Reduções de justo valor	17	(159.239.229)	(158.325.861)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		(191.316.818)	(187.316.535)
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(52.648.549)	(49.075.903)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(243.965.367)	(236.392.439)
Juros e rendimentos similares obtidos		415.270	478.791
Juros e gastos similares suportados	26	(88.669.012)	(59.408.563)
Actualização financeira das provisões (IFRIC 12)	26	(19.507.834)	1.246.571
Resultado antes de impostos		(351.726.944)	(294.075.639)
Impostos sobre o rendimento do período		(63.164)	(47.229)
Resultado líquido do período		(351.790.108)	(294.122.868)

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. Gonçalo Nuno de Sousa
Mayan Gonçalves | Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida | Dr. Marco António
Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO
DE 1 DE JANEIRO DE 2009 A 31 DE DEZEMBRO DE 2010

(valores em euros)

	Notas		Capital realizado	Ajustamento em instrumentos financeiros	Resultados transitados
Posição em 01/01/2009	1	2	7.500.000	-	(406.377.061)
Alterações no Período					
Primeira adopção do novo referencial contabilístico (SNC)		2	-	(7.983.562)	(456.094.833)
Aplicação dos resultados					(148.758.978)
Variação de instrumentos de cobertura		17		(500.956)	
Variação subsídios ao investimento		14			
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		14			84.815
	2		-	(8.484.517)	(604.768.996)
Resultado Líquido do Período 2009	3				
Resultado Integral 2009	4 = 2 + 3				
Capital próprio em 31/12/2009	6		7.500.000	(8.484.517)	(1.011.146.057)
Alterações no Período					
Aplicação dos resultados					(294.174.838)
Variação de instrumentos de cobertura		17		(1.659.044)	
Variação subsídios ao investimento		14			
Outras alterações reconhecidas no capital próprio		14			
	7		-	(1.659.044)	(294.174.838)
Resultado Líquido do Período 2010	8				
Resultado Integral 2010	9 = 7 + 8				
Capital próprio em 31/12/2010	10		7.500.000	(10.143.561)	(1.305.320.896)

Outros instrumentos de capital próprio	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao investimento	Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL
179.033	54.687	478.961.360	-	(148.619.199)	(68.301.180)
(179.033)		(12.947.953)			(477.205.381)
	139.779			148.619.199	-
					(500.956)
		34.845.974			34.845.974
					84.815
(179.033)	139.779	21.898.021	-	148.619.199	(442.775.548)
				(294.122.868)	(294.122.868)
					(736.898.416)
-	194.466	500.859.381	-	(294.122.868)	(805.199.596)
	51.970			294.122.868	-
					(1.659.044)
		42.913			42.913
	588.753		338.649		927.402
-	640.723	42.913	338.649	294.122.868	(688.730)
				(351.790.108)	(351.790.108)
					(352.478.838)
-	835.189	500.902.294	338.649	(351.790.108)	(1.157.678.433)

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. Gonçalo Nuno de Sousa
Mayan Gonçalves | Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida | Dr. Marco António
Ribeiro dos Santos Costa

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA
DOS EXERCÍCIOS DE 2010 E 2009

RUBRICAS	(valores em euros)	
	2010	2009
Fluxos de caixa das actividades operacionais:		
Recebimentos de clientes	40.119.582	29.067.483
Pagamento a fornecedores	(41.892.566)	(96.301.806)
Pagamentos ao pessoal	(5.899.395)	(6.161.209)
Caixa gerada pelas operações	(7.672.379)	(73.395.532)
Recebimentos/(pagamentos) do imposto sobre o rendimento	285.308	(360.745)
Outros recebimentos/pagamentos	11.861.243	22.408.745
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)	4.474.172	(51.347.532)
Fluxos de caixa das actividades de investimento:		
Pagamentos respeitantes a:		
Activos fixos tangíveis	(138.541)	(238.815)
Activos intangíveis	(66.233.188)	(149.821.314)
Recebimentos provenientes de:		
Activos fixos tangíveis	34.939	119.540
Investimentos financeiros	44.863	0
Subsídios ao investimento	12.049.087	52.048.196
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)	(54.242.839)	(97.892.393)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento:		
Recebimentos provenientes de:		
Financiamentos obtidos	154.338.551	279.230.639
Pagamentos respeitantes a:		
Financiamentos obtidos	(26.754.982)	(68.456.769)
Juros e gastos similares	(77.150.556)	(61.364.621)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)	50.433.013	149.409.249
Variações de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	664.346	169.324
Caixa e seus equivalentes no início do período	1.319.538	1.150.214
Caixa e seus equivalentes no fim do período	1.983.884	1.319.538

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. Gonçalo Nuno de Sousa
Mayan Gonçalves | Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida | Dr. Marco António
Ribeiro dos Santos Costa



NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

1 - Introdução

A Metro do Porto, S.A. (Metro do Porto) foi criada pelo Decreto-Lei nº 71/93, de 10 de Março, que instituiu o primeiro regime jurídico de exploração de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto (AMP), consagrando a exploração do sistema a criar, em regime exclusivo, a uma sociedade anónima de capitais públicos.

A sociedade Metro do Porto, S.A., inicialmente 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 e a sua sede na Av. Fernão de Magalhães 1862-7º, 4350-158 Porto.

O Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o decreto-lei nº 71/93, de 10 de Março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de actuação dos accionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Accionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão é alterado pela Lei 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão, pelo Decreto-Lei nº 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, pelo Decreto-Lei nº 249/2002, de 19 de Novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afecto ao sistema, pelo Decreto-Lei nº 33/2003, de 24 de Fevereiro, pelo Decreto-Lei nº 166/2003, de 24 de Julho, pelo Decreto-Lei nº 233/2003 de 27 de Setembro e pelo Decreto-Lei nº 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 nº 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei nº 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 nº 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei nº 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 2010 a sociedade possui as seguintes participações:

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

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 9 de Março de 2011. É da opinião o Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras reflectem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e fluxos de caixa.

2 - Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1 - Base de Preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do SNC, emitidas e em vigor à data de 31 de Dezembro de 2010, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adoptadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respectivas interpretações (SIC/IFRIC).

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com o SNC requer o uso de estimativas, pressupostos e julgamentos críticos no processo da determinação das políticas contabilísticas a adoptar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos activos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e acções correntes e futuras, os resultados actuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na Nota 3.18.

2.2 - Derrogação das disposições do SNC

Não existiram, no decorrer do exercício a que respeitam estas Demonstrações Financeiras, quaisquer casos excepcionais que implicassem directamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

2.3 - Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os elementos constantes nas presentes Demonstrações Financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do exercício anterior, porquanto os elementos comparativos de 2009 foram reexpressos de acordo com o previsto na adopção das NCRF pela 1ª vez.

2.4 - Adopção pela primeira vez das NCRF

A Empresa adoptou as NCRF, emitidas e em vigor à data de 31 de Dezembro de 2010, tendo aplicado estas normas retrospectivamente para todos os períodos apresentados. A data de transição é 1 de Janeiro de 2009, e a Metro do Porto preparou o seu balanço de abertura a essa data, considerando as isenções e exclusões a outras normas existentes, permitidas pela NCRF 3.

A NCRF 3, permite isenções, em especial no que se refere à aplicação retrospectiva, relativamente ao tratamento preconizado por outras normas do SNC, não tendo a Metro do Porto optado na data da transição por nenhuma das isenções previstas.

RECONCILIAÇÃO DOS AJUSTAMENTOS DE TRANSIÇÃO PARA O SNC

Em 31 de Dezembro de 2009 e 1 de Janeiro de 2009, a adopção de princípios e políticas contabilísticas de acordo com as NCRF teve o seguinte efeito nos capitais próprios:

RECONCILIAÇÃO DO CAPITAL PRÓPRIO

O montante total de ajustamento à data de transição reflecte o diferencial registado nas demonstrações financeiras decorrente da conversão para o SNC. Estes ajustamentos encontram-se reconhecidos em “Resultados Transitados”.

Para o exercício de 2009, a adopção de princípios e políticas contabilísticas de acordo com as IFRS originou um impacto nos resultados líquidos conforme segue:

RECONCILIAÇÃO DO RESULTADO LÍQUIDO

	Ajust.	31/12/2009
Resultado Líquido POC		(138.410.599)
Aplicação da IFRIC 12 / Locação Material Circulante	1)	(14.178.529)
Justo Valor - Instrumentos Financeiros Derivados	2)	(158.325.860)
Subsídios ao Investimento	3)	16.628.622
Outros		163.498
Total dos ajustamentos		(155.712.269)
Resultado Líquido SNC		(294.122.868)

ALTERAÇÕES À DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

As alterações à Demonstração dos Fluxos de Caixa não foram consideradas significativas para divulgação.

DETALHE DOS AJUSTAMENTOS

Os ajustamentos acima referidos na reconciliação do capital próprio e do resultado líquido, resultam das diferenças quantitativas identificadas entre o normativo POC e o SNC, as quais podem ser resumidas, como segue:

Ajustamento 1) – Adopção da IFRIC 12 / Contrato de Locação do Material Circulante

Os principais impactos decorrentes da adopção da IFRIC 12 são os seguintes:

Infra-estrutura relativa à concessão - Deixou de ser reconhecida como activo fixo tangível, na medida em que nos termos dos contratos de concessão é adquirido o direito de a utilizar, não existindo controlo sobre a mesma uma vez que o concedente controla o uso da infra-estrutura e os serviços prestados. Por outro lado a infra-estrutura reverte para o concedente no final do contrato.

O Investimento inicialmente realizado na construção da infra-estrutura - anteriormente reconhecido como activo tangível, foi reclassificado para activo intangível, líquido das correspondentes amortizações acumuladas, correspondendo ao valor do direito contratual de utilizar a infra-estrutura para a prestação do serviço público, sendo remunerado em função da sua utilização.

	Ajust.	31/12/2009	01/01/2009
Capital próprio POC		(154.578.767)	(68.301.179)
Aplicação da IFRIC 12 / Locação Material Circulante	1)	(100.752.144)	(86.573.614)
Justo Valor - Instrumentos Financeiros Derivados	2)	(580.229.129)	(421.402.313)
Subsídios ao Investimento	3)	29.599.956	30.173.556
Prestações suplementares não realizadas		(179.033)	(179.033)
Outros		939.521	776.023
Total dos ajustamentos		(650.620.829)	(477.205.381)
Capital próprio SNC		(805.199.596)	(545.506.560)

A reclassificação referida, do activo fixo tangível para activo intangível do valor da construção inicial da infra-estrutura, foi efectuada de forma retrospectiva de acordo com as disposições transitórias da IFRIC 12.

Constituição de uma provisão resultante da obrigação contratual de manter ou repor a infra-estrutura em condições normais de funcionamento. Esta provisão é constituída ao longo do período que decorre entre as reposições.

Actualização financeira em cada período da provisão acima mencionada, em contrapartida do registo de um gasto financeiro.

Contrato de Locação – Material Circulante

A Empresa, controla o interesse residual nos activos (Material Circulante) do Nortrem, ACE, com o qual realizou um contrato de locação. Desta forma, os referidos activos foram reconhecidos nas demonstrações financeiras da Empresa como infra-estrutura da concessão, tendo igualmente sido reconhecidas as obrigações totais de pagamento dos mesmos, relevadas no passivo ao custo amortizado.

Ajustamento 2) – Justo Valor dos Instrumentos Financeiros Derivados

Os instrumentos financeiros derivados foram registados no balanço pelo seu justo valor na data de transição. O método do reconhecimento subsequente dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é feita dos instrumentos financeiros derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27.

Ajustamento 3) – Subsídios ao Investimento

A Empresa já utilizava como política contabilística o registo dos subsídios ao investimento recebidos como prestações do concedente nos seus capitais próprios. No entanto encontrava-se ainda contabilizado como proveito diferido o montante relativo, essencialmente, à comparticipação na Ponte do Infante, que na transição foi reclassificado para capitais próprios. Foram reconhecidos os correspondentes rendimentos associados à amortização, por dedução nos capitais próprios, para a totalidade dos subsídios recebidos e registados na rubrica de capital próprio.



3 - Principais políticas contabilísticas

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração das demonstrações financeiras são as que abaixo se descrevem. Estas políticas foram consistentemente aplicadas a todos os exercícios apresentados, salvo indicação contrária.

3.1 - Participações financeiras - Subsidiárias e Associadas

Entende-se por subsidiárias todas as entidades sobre as quais a Empresa tem o poder de decidir sobre as políticas financeiras ou operacionais, a que normalmente está associado o controlo, directo ou indirecto, de mais de metade dos direitos de voto. A existência e o efeito de direitos de voto potenciais que sejam correntemente exercíveis ou convertíveis são considerados na avaliação do controlo que a Metro do Porto detém sobre uma entidade.

As associadas são entidades sobre as quais a Empresa tem entre 20% e 50% dos direitos de voto, ou sobre as quais tenha influência significativa, mas que não possa exercer o seu controlo.

3.2 - Activos fixos tangíveis

Os activos tangíveis encontram-se valorizados ao custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade. Este custo inclui o custo estimado à data de transição para NCRF e os custos de aquisição para activos obtidos após essa data.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do activo, as despesas directamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do activo para que se encontre em condições de utilização. Os gastos financeiros incorridos na construção de activos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do activo.

Os gastos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que façam aumentar a vida útil ou a capacidade produtiva dos activos são reconhecidos no custo do activo.

Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

Os Investimentos em subsidiárias e associadas são apresentados pelo valor resultante da aplicação do critério contabilístico da equivalência patrimonial. Segundo este método, as demonstrações financeiras incluem a quota-parte da Empresa no total de rendimentos e gastos reconhecidos desde a data em que a influência significativa ou controlo começa até à data em que efectivamente termina. Rendimentos ou gastos não realizados em transacções entre a Empresa e as suas associadas são eliminados. Os resultados atribuídos pela associada são considerados reduções do investimento detido.

As vidas úteis estimadas para os activos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	N.º de anos
Edifícios e outras construções	8 - 50
Equipamento básico	4 - 10
Viaturas	4
Equipamento administrativo	3 - 10
Outros activos tangíveis	4 - 8

Sempre que existam indícios de perda de valor dos activos fixos tangíveis, são efectuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do activo e, quando necessário, registar uma perda por imparidade. O valor recuperável é determinado pelo mais elevado valor entre o preço de venda líquido e o valor de uso do activo, sendo este último calculado com base no valor actual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do activo no fim da sua vida útil.

Os ganhos ou perdas na alienação dos activos são determinados pela diferença entre o valor de realização e o valor contabilístico do activo, sendo reconhecidos na demonstração dos resultados.

3.3 - Activos Intangíveis

O valor dos activos intangíveis refere-se ao direito de cobrar aos utilizadores do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto um preço pelo serviço de transporte prestado, de acordo com as Bases da Concessão.

Pelo Decreto-Lei nº 394-A/98, o Estado (concedente) atribuiu à Metro do Porto a exploração em regime de exclusividade do sistema de metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto. De acordo com as Bases da Concessão, a empresa tem a obrigação de construir e fornecer as infra-estruturas e equipamentos necessários à prestação do serviço. A retribuição recebida pela Empresa consiste no direito de explorar esse sistema e de cobrar ao utilizador final um preço pelo serviço prestado durante o período da concessão (até 31 de Dezembro de 2048).

De acordo com o modelo de negócio, traduzido nas bases da concessão, a construção e manutenção do sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infra-estrutura para prestar um serviço público em nome do concedente e de cobrar um preço aos utentes do serviço público.

RECONHECIMENTO INICIAL

O direito de utilização registado em activos intangíveis corresponde à contrapartida recebida do concedente das infra-estruturas construídas (vias, túneis, material circulante – activos fixos tangíveis) um direito (a concessão – activo intangível) de usar as mesmas para prestar um serviço público. Este direito decorre de uma troca de bens dissemelhantes, sendo o activo intangível valorizado no reconhecimento inicial ao seu justo valor, conforme previsto NCRF 6.

O justo valor do activo intangível associado ao direito de exploração do sistema corresponde ao rédito do serviço de construção das infra-estruturas e equipamentos (prestado ao concedente). De acordo com o modelo do negócio, o rédito é mensurado ao custo de construção das infra-estruturas e equipamentos, sem qualquer margem adicional.

RECONHECIMENTO SUBSEQUENTE

A Empresa valoriza os seus activos intangíveis, após o reconhecimento inicial, pelo Modelo do Custo, conforme definido pela NCRF 6 – Activos Intangíveis, que define que um activo intangível deve ser escriturado pelo seu custo deduzido da amortização acumulada e quaisquer perdas por imparidade acumuladas.

AMORTIZAÇÕES

A Empresa determina a vida útil e o método de amortização dos activos intangíveis com base na estimativa de consumo dos benefícios económicos associados ao activo.

O activo intangível associado à concessão é um activo com vida útil definida, sendo amortizado numa base sistemática a partir da data em que as infra-estruturas subjacentes se encontram disponíveis para uso, pelo período remanescente da concessão.

3.4 - Imparidade de activos

A Empresa realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos activos do modelo intangível, incluindo os de vida útil indefinida. Os referidos testes de imparidade são realizados em cada ano e sempre que eventos ou alterações nas condições envolventes indiquem que o valor pelo qual se encontram registados nas demonstrações financeiras não seja recuperável.

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos activos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo e, em caso afirmativo, regista a respectiva perda por imparidade. Nos casos em que se conclui que a perda não é considerada permanente e definitiva, são divulgadas na nota 7 as razões que fundamentam essa conclusão.

O valor recuperável é o maior entre o justo valor do activo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso. Para a determinação da existência de imparidade, os activos são agrupados por unidades geradoras de caixa, enquanto nível de maior desagregação para o qual existem fluxos de caixa separados e identificáveis.

Os Activos não financeiros, para os quais tenham sido reconhecidas perdas por imparidade são avaliados, a cada data de relato, sobre a possível reversão das perdas por imparidade.

Quando há lugar ao registo ou reversão de imparidade, a amortização e depreciação dos activos são recalculadas prospectivamente de acordo com o seu valor recuperável.

Para os activos registados ao custo amortizado, os juros obtidos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efectiva, que corresponde à taxa que desconta exactamente os recebimentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os activos financeiros que constituem empréstimos concedidos, contas a receber (clientes, outros devedores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado activo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os activos financeiros que não cumpram com as condições para ser mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os activos financeiros e os contratos derivados. As variações de justo valor são registadas nos resultados de exercício, excepto no que se refere aos instrumentos financeiros derivados que qualifiquem como relação de cobertura contabilística de fluxos de caixa.

A Empresa avalia a cada data de relato financeiro a existência de indicadores de perda de valor para os activos financeiros que não sejam mensurados ao justo valor através de resultados. Se existir uma evidência objectiva de imparidade, é reconhecida uma perda por imparidade na demonstração de resultados.

Os activos financeiros são desreconhecidos pela extinção ou transferência do direito ao recebimento dos fluxos monetários originados por esses investimentos ou de todos os riscos e benefícios associados à sua posse.

3.6 - Instrumentos financeiros derivados

Os instrumentos financeiros derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transacção sendo valorizados subsequentemente pelo mesmo método de valorização (justo valor). O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é atribuída aos instrumentos financeiros derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do exercício nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros.

Quando designados contabilisticamente como instrumentos financeiros derivados de cobertura, o reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da natureza do item que está a ser coberto, podendo tratar-se de uma cobertura de justo valor ou de uma cobertura de fluxos de caixa.

Numa operação de cobertura de justo valor de um activo ou passivo ("fair value hedge"), o valor de balanço desse activo ou passivo, determinado com base na respectiva política contabilística, é ajustado de forma a reflectir a variação do seu justo valor atribuível ao risco coberto. As variações do justo valor dos derivados de cobertura contabilística são



reconhecidas em resultados, conjuntamente com as variações de justo valor dos activos ou dos passivos atribuíveis ao risco coberto.

Numa operação de cobertura da exposição à variabilidade de fluxos de caixa futuros de elevada probabilidade ("cash flow hedge"), a parte eficaz das variações de justo valor do derivado de cobertura são reconhecidas em reservas, sendo transferidas para resultados nos períodos em que o respectivo item coberto afecta resultados. A parte contabilisticamente ineficaz da cobertura é registada em resultados no momento em que ocorre.

3.7 - Clientes e Outras contas a receber

As rubricas de Clientes e Outras contas a receber são reconhecidas inicialmente ao justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado, deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objectiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transacção. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em "Ajustamentos de contas a receber", sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.8 - Caixa e equivalentes de caixa

Esta rubrica inclui valores em caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada com maturidades iniciais até 3 meses e descobertos bancários. Os descobertos bancários são apresentados no Balanço, no passivo corrente, na rubrica "Financiamentos obtidos" e são considerados na elaboração da demonstração dos fluxos de caixa na rubrica "Caixa e equivalentes de caixa".

3.9 - Capital social

As acções ordinárias são classificadas no capital próprio. Os custos directamente atribuíveis à emissão de novas acções ou opções são apresentados no capital próprio como uma dedução, líquida de impostos, ao montante emitido.

3.10 - Passivos financeiros

O Conselho de Administração determina a classificação dos passivos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os passivos financeiros podem ser classificados / mensurados como:

- (a) Ao custo ou custo amortizado menos qualquer perda por imparidade; ou
- (b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a ser reconhecidas na demonstração de resultados.

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os passivos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cuja remuneração seja de montante fixo, de taxa de juro fixa ou de taxa variável correspondente a um indexante de mercado; e iii) que não possuam nenhuma cláusula contratual da qual possa resultar uma alteração à responsabilidade pelo reembolso do valor nominal e do juro acumulado a pagar.

3.11 - Financiamentos obtidos

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transacção e montagem incorridos. Os financiamentos são subsequentemente apresentados ao custo amortizado sendo a diferença entre o valor nominal e o justo valor inicial reconhecida na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa de juro efectiva.

Os financiamentos obtidos são classificados no passivo corrente, excepto se a Empresa possuir um direito incondicional de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

3.12 - Imposto sobre o rendimento

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

Para os passivos registados ao custo amortizado, os juros pagos a reconhecer em cada período são determinados de acordo com o método da taxa de juro efectiva, que corresponde à taxa que desconta exactamente os pagamentos de caixa futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro.

São registados ao custo ou custo amortizado os passivos financeiros que constituem financiamentos obtidos, contas a pagar (fornecedores, outros credores, etc.) e instrumentos de capital próprio bem como quaisquer contratos derivados associados, que não sejam negociados em mercado activo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

Um passivo financeiro (ou parte de um passivo financeiro) é desreconhecido apenas quando este se extinguir, isto é, quando a obrigação estabelecida no contrato tenha expirado ou tenha sido objecto de liquidação ou cancelamento.

3.13 - Provisões

As provisões são constituídas sempre que a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado e sempre que é provável que uma diminuição, razoavelmente estimável, de recursos incorporando benefícios económicos será exigida para liquidar a obrigação.

A análise das perdas contingentes é efectuada no final de cada exercício e sempre que um dos critérios não seja cumprido a Empresa divulga tal facto como um passivo contingente, salvo se a possibilidade de saída de recursos para o seu pagamento seja considerada remota.

3.14 - Subsídios e apoios do Governo

A Empresa reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia ou organismos semelhantes pelo seu valor quando existe uma certeza razoável de que o subsídio será recebido.

Os recursos não reembolsáveis atribuídos à empresa para financiamento dos activos afectos ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98 e nas suas posteriores actualizações, são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio “Subsídios ao investimento”, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base sistemática em função da amortiza-

ção do activo intangível relativo ao direito de exploração do sistema no período da concessão.

Os subsídios à exploração são reconhecidos como rendimentos na demonstração dos resultados no mesmo período em que os gastos associados são incorridos e registados.

Os apoios do Governo sob a forma de atribuição de financiamentos reembolsáveis a taxa bonificada, são descontados na data do reconhecimento inicial, constituindo tal desconto o valor do subsídio a amortizar pelo período do financiamento.

3.15 - Locações

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. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de “Financiamentos obtidos”. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos activos locados, são reconhecidos na Demonstração dos Resultados no período a que dizem respeito.

Os activos adquiridos em locação financeira são amortizados de acordo com a política estabelecida pela Empresa para os activos fixos tangíveis.

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

Nas locações consideradas operacionais, as rendas a pagar são reconhecidas como custo na demonstração dos resultados numa base linear, durante o período da locação.

3.16 - Gastos e rendimentos

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos exercícios. Segundo o referido princípio contabilístico, as diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes réditos e gastos são sempre reconhecidas como activos ou passivos, se se qualificarem como tal.

3.17 - Rédito

a) Prestação de serviços de construção

O rédito relativo aos serviços de construção das infra-estruturas e equipamentos é reconhecido de acordo com o grau de acabamento da actividade de construção, conforme disposição da NCRF 19: o rédito da construção é mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.

De acordo com o modelo do negócio, e não assumindo a Empresa risco de construção significativo, é determinado que o justo valor do serviço corresponde ao custo de construção sem qualquer margem adicional.

b) Prestação de serviços de transporte

Os rendimentos gerados pela utilização do título de transporte intermodal, Andante, quer no Sistema de Metro Ligeiro quer no Funicular dos Guindais, são registados de acordo com as validações 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 rendimentos 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 rendimentos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no exercício, pela correspondente diminuição do seu custo.

c) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 11.860.442 euros (11.973.398 euros em 2009), de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar a diminuição da receita pela prestação de um serviço público, 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 2.250.708 euros (2.030.619 euros em 2009) 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 R.C.M. n.º 96/2010 de 2/12 e 114/2009 de 14/12, respectivamente.

3.18 - Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas demonstrações financeiras da Empresa são continuamente avaliados, representando à data de cada relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acredita serem razoáveis.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa, para efeitos de relato financeiro, difira dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um maior risco de originar um ajustamento material no valor contabilístico de activos e passivos no decurso do exercício seguinte são as que seguem:

ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES

3.18.1 Provisões

A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objecto de reconhecimento ou divulgação.

A subjectividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

3.18.2 Imparidade

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa, de que é exemplo o custo de capital.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor dos activos implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

3.18.3 Justo Valor de Instrumentos Financeiros

A determinação do justo valor dos instrumentos derivados é obtida de forma isolada para cada um dos instrumentos, representando o valor fornecido pelas respectivas contrapartes.



4 - Gestão de Riscos Financeiros

A exposição da Sociedade a riscos financeiros inclui, sobretudo, o da variação das taxas de juro do mercado.

I) Risco cambial

O risco cambial é muito reduzido, uma vez que os empréstimos estão denominados em euros, e o valor das compras em moeda diferente do euro não tem relevância económica para a Empresa.

II) Risco da taxa de juro

Os empréstimos contratados com o Banco Europeu de Investimentos vencem juros a taxas variáveis e fixas revisíveis, conforme explicitado na nota 16.

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

A Empresa detém catorze estruturas de cobertura, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado na nota 17.

III) Risco de crédito

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


IV) Risco de liquidez

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

5 - Fluxos de caixa

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

Em 31 de Dezembro de 2010, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:



	2010	2009
Depósitos bancários	1.982.361	1.318.016
Caixa	1.522	1.522
Caixa e equivalentes de caixa	1.983.883	1.319.538

6 - Activos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2009 os movimentos registados em rubricas do activo fixo tangível foram como segue:

MOVIMENTOS NOS ACTIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2009

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas	Equipamento administrativo	TOTAL
1 de Janeiro de 2009							
Custo de aquisição	956.585	3.683.252	275.210	1.008.756	177.906	2.437.423	8.539.132
Depreciações acumuladas	0	(1.077.060)	(135.035)	(716.363)	(157.812)	(1.849.199)	(3.935.469)
Valor líquido	956.585	2.606.192	140.175	292.393	20.094	588.224	4.603.663
31 de Dezembro de 2009							
Adições	0	3.984	0	18.125	0	313.716	335.825
Alienações	0	0	0	(276.387)	0	0	276.387
Depreciação - exercício	0	(128.646)	(27.935)	(158.574)	(3.103)	(260.970)	(579.228)
Depreciação - alienações	0	0	0	276.387	0	0	276.387
Valor líquido	0	(124.662)	(27.935)	(140.449)	(3.103)	52.746	(243.403)
31 de Dezembro de 2009							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	750.494	177.906	2.751.139	8.598.570
Depreciações acumuladas	0	(1.205.706)	(162.970)	(598.550)	(160.915)	(2.110.169)	(4.238.310)
Valor líquido	956.585	2.481.530	112.240	151.944	16.991	640.970	4.360.260

Durante o exercício findo em 31 de Dezembro de 2010 os movimentos registados em rubricas do activo fixo tangível foram como segue:

MOVIMENTOS NOS ACTIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2010

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas	Equipamento administrativo	TOTAL
1 de Janeiro de 2010							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.310	750.494	177.906	2.751.139	8.598.570
Depreciações acumuladas	0	(1.205.706)	(162.970)	(598.550)	(160.915)	(2.110.169)	(4.238.310)
Valor líquido	956.585	2.481.530	112.240	151.944	16.991	640.970	4.360.260
31 de Dezembro de 2010							
Adições	0	0	0	0	0	138.541	138.541
Alienações	0	0	0	(219.486)	0	0	219.486
Depreciação - exercício	0	(102.139)	(27.873)	(103.113)	(3.083)	(282.085)	(518.293)
Depreciação - alienações	0	0	0	219.434	0	0	219.434
Valor líquido	0	(102.139)	(27.873)	(103.165)	(3.083)	(143.544)	(379.804)
31 de Dezembro de 2010							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	531.008	177.906	2.889.680	8.517.625
Depreciações acumuladas	0	(1.307.845)	(190.843)	(482.229)	(163.998)	(2.392.254)	(4.537.169)
Valor líquido	956.585	2.379.391	84.367	48.779	13.908	497.426	3.980.456

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009 o valor líquido dos activos fixos tangíveis, adquiridos sob o regime de locação financeiras apresenta-se como segue:

	2010	2009
Valor bruto	262.891	482.127
Depreciações acumuladas	(214.242)	(339.403)
	48.649	142.724

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

7 - Activos intangíveis

O valor dos activos intangíveis refere-se ao direito de exploração comercial do serviço de transporte público de passageiros até ao final de 2048, de acordo com o Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei n.º 192/2008 de 1 de Outubro. A evolução registada para os períodos apresentados é como segue:

MOVIMENTOS NOS ACTIVOS INTANGÍVEIS – 2009

	Direitos de exploração	Outros	Activos em curso	TOTAL
1 de Janeiro de 2009				
Custo de aquisição	2.138.312.271	0	155.034.055	2.293.346.326
Amortizações acumuladas	(200.141.284)	(2.061)	0	(200.143.345)
Valor líquido	1.938.170.987	(2.061)	155.034.055	2.093.202.981
31 de Dezembro de 2009				
Adições	0	0	102.847.998	102.847.998
Amortizações - exercício	(48.495.189)	0	0	(48.495.189)
Valor líquido	(48.495.189)	0	102.847.998	54.352.809
31 de Dezembro de 2009				
Custo de aquisição	2.138.312.271	0	257.882.053	2.396.194.324
Amortizações acumuladas	(248.636.473)	(2.061)	0	(248.638.534)
Valor líquido	1.889.675.798	(2.061)	257.882.053	2.147.555.790

MOVIMENTOS NOS ACTIVOS INTANGÍVEIS – 2010

	Direitos de exploração	Outros	Activos em curso	TOTAL
1 de Janeiro de 2010				
Custo de aquisição	2.138.312.271	0	257.882.053	2.396.194.324
Amortizações acumuladas	(248.636.473)	(2.061)	0	(248.638.534)
Valor líquido	1.889.675.798	(2.061)	257.882.053	2.147.555.790
31 de Dezembro de 2010				
Adições	0	212.721	137.326.851	137.539.572
Alienações	(1.500)	0	0	(1.500)
Transferências e abates	147.234.854	0	(162.648.031)	(15.413.180)
Amortizações - exercício	(52.095.494)	(34.763)	0	(52.130.257)
Amortizações - alienações	60.480	2.061	0	62.541
Valor líquido	95.198.337	180.019	(25.321.180)	70.057.176
31 de Dezembro de 2010				
Custo de aquisição	2.285.545.622	212.721	232.560.873	2.518.319.216
Amortizações acumuladas	(300.671.487)	(34.763)	0	(300.706.250)
Valor líquido	1.984.874.135	177.958	232.560.873	2.217.612.966

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

	2010	2009
Linha Amarela	465.581.325	475.878.833
Troço Comum	425.654.683	437.039.999
Linha Vermelha	286.830.274	286.965.571
Veículos Eurotram	213.591.457	219.020.571
Linha Verde	193.914.692	195.067.005
Veículos Tram-Train	129.068.402	0
Linha Azul	103.253.478	106.123.845
P.M.O.	93.671.583	95.276.291
Ponte do Infante	34.493.171	35.400.886
Linha Violeta	33.853.338	34.224.599
Geral	4.961.730	4.678.197
	1.984.874.135	1.889.675.798

A rubrica de “Activos em curso” compreende todos os fornecimentos e custos incorridos com a construção das infra-estruturas e equipamentos relativos a troços do sistema que ainda não entraram em exploração.

Os valores mais significativos incluídos na rubrica de “Activos em curso” referem-se aos activos das seguintes linhas:

	2010	2009
Linha de Gondomar	143.662.138	69.500.418
Linha Amarela	36.713.224	20.353.687
Linha Verde	25.495.307	22.529.466
Linha da Boavista	16.870.078	16.606.944
Geral	4.837.973	0
Linha Vermelha	3.225.000	0
Linha Violeta	1.000.000	0
Linha Leça-Exponor	757.152	757.152
Veículos Tram-Train	0	128.134.386
	232.560.873	257.882.053

TESTE DE IMPARIDADE AO ACTIVO INTANGÍVEL RELATIVO AO DIREITO DE EXPLORAÇÃO DO SISTEMA

A Empresa efectuou teste de imparidade aos direitos de exploração do sistema ao nível das Unidades Geradoras de Caixa. Os cálculos efectuados têm subjacentes os seguintes pressupostos:

- Desconto dos cash-flows operacionais das diversas unidades geradoras de caixa, considerando uma taxa de juro média de mercado (antes de impostos) ajustada para o risco da actividade da Empresa, resultando numa taxa de 5%;
- Inclusão do apoio financeiro por parte do Estado conforme referido na Introdução ao Anexo;
- Reestabelecimento do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.

8 - Participações financeiras - método equivalência patrimonial

Em 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009, os investimentos em associadas apresentavam-se como segue:

	% Detida	2010	2009
Transpublicidade, SA	40,00	288.856	314.248
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	7.402	695
TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.	33,33	0	0
		296.258	314.943

Os movimentos em investimentos financeiros em associadas nos exercícios de 2009 e 2010 foram os seguintes:

	Metro do Porto Consult., Lda	Transpublicidade. SA	TOTAL
1 de Janeiro de 2009	1.467	324.320	325.787
Ganhos/ (Perdas)	(772)	(10.073)	(10.844)
31 de Dezembro de 2009	695	314.247	314.943
Aquisições	6.885	0	7.106
Ganhos/ (Perdas)	(178)	(25.392)	(25.791)
Alienações	0	0	0
31 de Dezembro de 2010	7.402	288.856	296.258

A 31 de Dezembro de 2010, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 1.766.257 (1.363.833 em 2009), tendo sido constituída uma provisão de 681.622 (1.430.498 em 2009) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação incluída nas demonstrações financeiras de 31 de Dezembro de 2010 e 2009, apresentadas pelas empresas associadas.

9 - Impostos Diferidos

A Empresa encontra-se sujeita ao pagamento de Imposto sobre o Rendimento do Exercício, acrescido de derrama, e existe tributação autónoma nos termos definidos pela legislação fiscal em vigor.

De acordo com a legislação fiscal, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos (quatro a partir de 2010) após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respectivo.

Em 31 de Dezembro de 2010, não foram reconhecidos activos por impostos diferidos, por não ser provável que venham a ocorrer resultados tributáveis futuros que compensem esses prejuízos no período de reporte.

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2005	69.837.916	2011
2006	118.251.857	2012
2007	141.098.189	2013
2008	146.378.974	2014
2009	135.659.062	2015
2010	358.925.374	2014

10 - Clientes

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	2010	2009
Clientes - Actividade de investimento	1.632.535	1.451.151
Clientes - Actividade de exploração	4.649.913	8.286.634
Total Clientes	6.282.448	9.737.785

11 - Estado e outros entes públicos

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009, os saldos da rubrica "Estado e outros entes públicos" apresentava-se como segue:

	2010		2009	
	Devedor	Credor	Devedor	Credor
Imposto s/ rendimento - IRC	336.637	73.263	621.091	57.206
Imposto s/ rendimento - IRS	891.311	119.251	846.088	81.295
Imposto s/ valor acrescentado - IVA	9.824.580		23.828.893	
Contribuições p/ segurança social	5.202	131.187	5.201	109.376
Outros impostos				10
	11.057.730	323.701	25.301.273	247.887

Para os períodos apresentados o saldo credor de IRC tem a seguinte decomposição:

	2010	2009
Imposto estimado	63.163	47.229
IRC - Transparência fiscal	10.100	9.977
	73.263	57.206

O saldo devedor de IVA refere-se a reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal.

12 - Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009, a decomposição da rubrica de Outras contas a receber, é a seguinte:

	2010	2009
Tarifário Social Andante	2.681.806	905.227
Outros	267.194	271.550
Outras contas a receber	2.949.000	1.176.777

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

13 - Capital

CAPITAL REALIZADO

Em 31 de Dezembro de 2010, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.500.000 acções com o valor nominal de 5 euros cada.

14 - Outros capitais

AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

O saldo da rubrica “Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados” refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de Dezembro de 2010 da operação de cobertura contratada para o LEP.

Os movimentos nesta rubrica decorrem da alteração do justo valor dos referidos instrumentos entre os vários períodos de reporte conforme descrito na nota 17.

ACÇÕES PRÓPRIAS

Em 31 de Dezembro de 2010 a Metro do Porto não detinha acções próprias em carteira.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

A rubrica “Subsídios ao investimento” é composta por: i) 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 (Prestações do Concedente); e ii) fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC.

Os movimentos ocorridos nos exercícios findos em 31 de Dezembro de 2010 e 2009 foram os seguintes:

	Prestações do concedente	Subsídios	TOTAL
1 de Janeiro de 2009	436.515.263	29.498.143	466.013.407
Adições	52.048.196	47.821	52.096.018
Regularizações por resultados	(16.516.137)	(733.907)	(17.250.044)
31 de Dezembro de 2009	472.047.323	28.812.058	500.859.381
Adições	12.049.087	0	12.049.087
Regularizações por resultados	(11.269.324)	(736.850)	(12.006.174)
31 de Dezembro de 2010	472.827.086	28.075.208	500.902.294

As “Prestações do Concedente” recebidas em 2010 ascenderam a 12.049.087 euros (52.048.196 euros em 2009) e tiveram origem no Orçamento de Estado, FEDER e Fundo de Coesão.

A reconciliação do Capital Próprio para as rubricas “Ajustamentos em instrumentos financeiros”, “Ajustamentos em participações financeiras” e “Subsídios ao investimento” apresenta a seguinte decomposição:

	Ajustamento em instrumentos financeiros	Ajustamento em participações financeiras	Subsídios ao Investimento
Parte do capital próprio em 1/1/2009	(7.983.562)	54.687	466.013.407
<i>Alterações no Período</i>			
Primeira Adopção SNC	0	0	(12.947.953)
Aplicação Resultado	0	139.779	0
Variação de Instrumentos de Cobertura	(500.956)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	47.793.927
Parte do capital próprio em 31/12/2009	(8.484.517)	194.466	500.859.381
<i>Alterações no Período</i>			
Aplicação Resultado	0	51.970	0
Variação de Instrumentos de Cobertura	(1.659.044)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	42.913
Outros	0	588.752	0
Parte do capital próprio em 31/12/2010	(10.143.562)	835.188	500.902.294



15 - Provisões para outros riscos e encargos

O valor de Provisões refere-se fundamentalmente ao montante estimado pela empresa como necessário para fazer face à obrigação de renovação das infra-estruturas afectas à concessão, as quais reverterão para o Estado findo o período de concessão.

Adicionalmente existem outras provisões, resultantes de: (i) eventuais pagamentos no âmbito de processos judiciais em curso, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos juristas internos e externos à Empresa; (ii) aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP, ACE.

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

	2010	2009
Renovação Activos - IFRIC 12	176.928.093	133.173.517
Outras Provisões	12.992.135	16.430.498
	189.920.228	149.604.015

	Renovação Activos (IFRIC 12)	Outras Provisões	TOTAL
1 de Janeiro de 2009	118.450.432	14.417.825	132.868.257
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	15.000.000	15.000.000
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	26.579.647	0	26.579.647
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	(1.246.571)	0	(1.246.571)
Utilização Provisões	(10.609.990)	(12.987.327)	(23.597.317)
31 de Dezembro de 2009	133.173.517	16.430.498	149.604.015
Saldo Corrente			
Saldo não corrente	133.173.517	16.430.498	149.604.015
1 de Janeiro de 2010	133.173.517	16.430.498	149.604.015
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	12.243.259	12.243.259
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	30.814.181	0	30.814.181
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	19.507.834	0	19.507.834
Reversão Provisões	0	(681.622)	(681.622)
Utilização Provisões	(6.567.439)	(15.000.000)	(21.567.439)
31 de Dezembro de 2010	176.928.093	12.992.135	189.920.228
Saldo Corrente			
Saldo não corrente	176.928.093	12.992.135	189.920.228
	176.928.093	12.992.135	189.920.228

As variações registadas no exercício de 2010 decorrem de:

- i) Necessidade de substituição de activos afectos à concessão, de modo a garantir a funcionalidade do Sistema, tendo em conta a vida útil dos bens que o compõem, de acordo com o disposto na IFRIC 12, pelo montante de 50.322.015 euros;
- ii) Utilização de provisões anteriormente constituídas no âmbito do referido no ponto anterior, no montante de 6.567.439 euros, decorrente de custos incorridos na manutenção de activos durante o período de 2010;
- iii) Previsões de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrente processos expropriativos e contencioso no montante de 12.243.258 euros;
- iv) Utilização de provisões anteriormente constituídas resultantes da assumpção de responsabilidades durante o exercício de 2010 (15.000.000 euros);
- v) Reversão de provisões anteriormente constituídas, no âmbito da aplicação do Método da Equivalência Patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de 681.622 euros.

16 - Financiamentos obtidos

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

	2010			2009		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos sobre a forma de Conta Corrente	65.000.000	0	65.000.000	45.386.445	0	45.386.445
Empréstimos Mútuos	102.500.000	1.117.000.000	1.219.500.000	2.500.000	1.142.000.000	1.144.500.000
Empréstimos Obrigacionista	0	50.000.000	50.000.000	0	0	0
Empréstimo Banco Europeu de Investimentos	6.650.639	783.737.792	790.388.431	6.650.639	790.388.430	797.039.069
Leasing	61.221	0	61.221	162.849	0	162.849
Locação Material Circulante - LEP	5.998.575	203.429.062	209.427.636	5.897.577	209.427.636	215.325.213
Bonificação BEI	402.882	1.978.809	2.381.691	429.518	2.381.692	2.811.210
Bonificação LEP	329.915	3.305.978	3.635.894	334.354	3.635.894	3.970.248
TOTAL	180.943.232	2.159.451.641	2.340.394.873	61.361.381	2.150.333.653	2.211.695.034

Todos os empréstimos estão negociados em euros e vencem juros a taxa variável.

	2010	2009
Taxas de juro variáveis		
Corrente	180.943.232	61.361.381
Não corrente	2.159.451.641	2.150.333.653
	2.340.394.873	2.211.695.034

O endividamento não corrente é composto por dívida contraída junto do Banco Europeu de Investimentos, por contratos sobre a forma de mútuo, por financiamento em leasing (LEP) e por empréstimo obrigacionista, nas condições seguidamente descritas.

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 6.650.639 euros relativos à segunda amortização do financiamento obtido junto do BEI (tranche BEI I – A), 102.500.000 euros relativos à amortização de empréstimos sobre a forma de mútuo e 20.000.000 euros relativos a empréstimos intercalares.

No final do exercício de 2010, a Metro do Porto possuía ainda as 40 milhões de euros em linhas de crédito contratadas e não utilizadas.

As linhas de crédito com vencimento até 1 ano são renováveis, de forma automática, de acordo com a periodicidade inicialmente definida.

A maturidade dos empréstimos é a seguinte:

Maturidades	2010	2009
até 1 ano	180.943.232	61.300.159
entre 2 e 5 anos	555.000.000	582.500.000
mais de 5 anos	1.604.451.641	1.567.894.874

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de Dezembro de 2010, tem a seguinte composição:

a) Banco Europeu de Investimento

Com a publicação, em 1 de Outubro, do Decreto-Lei nº 192/2008, no qual foram revistas as Bases da Concessão 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.

Contratos	Valor contratado	Valor total em dívida
BEI I		
Tranche A	99.759.579	79.807.664
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	783.737.792

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 início ao plano de reembolso da Tranche A do contrato BEI-I, conforme indicado no mapa seguinte.

Descrição	Amortização	Valor em Dívida
Valor Contratado		99.759.579
Exercício de 2009	6.650.638	93.108.941
Exercício de 2010	6.650.639	86.458.302

Em 31 de Dezembro de 2010, 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

b) Contratos de Mútuo

No exercício de 2009 foram contratados dois empréstimos sob a forma de mútuo 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.

Durante o exercício de 2010 foi contratado um empréstimo sob a forma de mútuo, com maturidade de 7 anos, no montante de 75 milhões de euros, com reembolso bullet no final do prazo do contrato.

Em 31 de Dezembro de 2010 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

Entidade Original	Montante em dívida	Maturidades
Barclays Bank	50.000.000	2012
Millennium BCP	50.000.000	2012
BNP Paribas	200.000.000	2013
Deutsche Bank	105.000.000	2014
Nomura	75.000.000	2014
Barclays	75.000.000	2017
BNP Paribas	100.000.000	2018
JP Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	92.500.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	125.999.999	2028
TOTAL	1.119.500.000	

Do total apresentado no quadro anterior, 426 milhões de euros foram recolocados em outras entidades financeiras.

c) Empréstimo Obrigacionista

Durante o exercício de 2010 a Empresa procedeu a uma emissão de obrigações, por oferta particular, garantida pela República Portuguesa, no montante de 50 milhões de euros e com maturidade de 5 anos. O reembolso das obrigações será efectuado ao valor nominal no final do prazo do contrato.

d) Leasing (Locação Estruturada)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu a três tranches, de uma operação de financiamento estruturado sale and lease back denominada “Locação Estruturada Portuguesa” com o Nortrem ACE. Nos termos desta operação, a Nortrem, ACE adquiriu as 72 composições eurotram por um valor de 250 milhões de euros. A Empresa detém uma participação de 0,001% nesta entidade, actuando como fiador nos contratos de mútuo celebrados por esta entidade para financiamento da aquisição dos veículos. Adicionalmente, foi atribuída uma garantia da República Portuguesa às obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE.

Contratos	Veículos	Montante Contrato	Montante Dívida	Maturidade
Tranche 2002	28	97.222.222	80.220.488	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	102.174.463	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	27.032.685	2024
TOTAL	72	250.000.000	209.427.636	

No mesmo momento da venda, a Empresa celebrou com a Nortrem, ACE um contrato de locação operacional dos veículos por um prazo de 20 anos, em regime de taxa variável indexada à Euribor a 6 meses, tendo a Metro do Porto a opção de compra dos veículos a partir do 15.º ano da operação de locação e até à maturidade da mesma.

Em relação à tranche 2002 foi celebrada a 27 de Março de 2003 uma operação de cobertura de risco de taxa de juro, através da qual foi fixada a taxa de juro até à maturidade de operação.

A 11 de Janeiro de 2007 foi contratada com uma outra instituição financeira uma operação de cobertura de taxa de juro que visou reestruturar até à maturidade a primeira operação contratada.

A 13 de Agosto de 2009, celebrou-se com uma terceira instituição financeira, uma operação de reestruturação parcial, até Março de 2011, da estrutura contratada em Janeiro de 2007.

17 - Instrumentos Financeiros Derivados

Em 31 de Dezembro de 2010 a Metro do Porto detinha em carteira vários instrumentos financeiros derivados destinados à cobertura do risco de taxa de juro.

Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros utilizados pela Empresa, as condições necessárias para realização de “hedge accounting” não são satisfeitas na generalidade destes instrumentos, encontrando-se apenas um derivado, referente à operação de cobertura contratada para o LEP, classificado como de cobertura contabilística, contabilizado conforme referido na Nota 14.

As variações de justo valor dos instrumentos derivados classificados como de não cobertura contabilística encontram-se, dessa forma e contrariamente a exercícios anteriores, então por aplicação do normativo POC, reconhecidos em resultados do exercício, conforme evidenciado abaixo e de acordo com o normativo contabilístico aplicável a partir de 2010 (SNC).

	Cobertura contabilística	Não Cobertura contabilística	TOTAL
Justo Valor a 1 de Janeiro de 2009	(7.983.562)	(413.418.751)	(421.402.313)
Variação Justo Valor - Reservas Inst. Financeiros	(500.956)	0	(500.956)
Variação Justo Valor - Resultados Exercício	0	(158.325.860)	(158.325.860)
Parcela imputável a custo de financiamento	(146.614)	2.205.040	2.058.426
Justo Valor a 31 de Dezembro de 2009	(8.631.131)	(569.539.572)	(578.170.703)
Variação Justo Valor - Reservas Inst. Financeiros	(1.660.369)	0	(1.660.369)
Variação Justo Valor - Resultados Exercício	0	(159.239.229)	(159.239.229)
Parcela imputável a custo de financiamento	(150.774)	(7.859.822)	(8.010.596)
Justo Valor a 31 de Dezembro de 2010	(10.442.274)	(736.638.623)	(747.080.897)

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 Empresa tem assumido uma posição de acompanhamento dinâmico do mercado, pelo que, estrategicamente tem assumido 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.

Em qualquer circunstância e fruto da evolução dos mercados de dívida e dos elevados índices de volatilidade verificados, em 2010 não foi contratada qualquer nova estrutura de cobertura de risco de taxa de juro, apenas se registando as reestruturações anteriormente referidas.

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.

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de Dezembro de 2010, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos swaps avaliadas individualmente. Deste modo, não é possível estimar uma medida de risco da carteira que reflecta 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 instrumento, quando é notório que as referidas taxas exibem uma expressiva volatilidade, 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 ter centrado, até ao final de 2009, na protecção do seu cash flow, traduziu-se inevitavelmente numa menorização da relevância daquele valor de mercado, o qual reflecte, tão-somente, uma perspectiva sobre o valor justo da venda, à data de 31 de Dezembro de 2010, dos instrumentos que a Metro do Porto irá, contratualmente, manter até à sua maturidade.

Os valores dos instrumentos financeiros derivados a 31 de Dezembro de 2010 e 31 de Dezembro de 2009 apresenta-se como segue:

	2010	2009
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	20.905.370	30.290.406
Total Justo Valor - Activo	20.905.370	30.290.406
Instrumentos Financeiros Derivados - Cobertura Contabilística	(10.442.274)	(8.631.131)
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	(757.543.993)	(599.829.978)
Total Justo Valor - Passivo	(767.986.267)	(608.461.109)
Justo Valor Líquido	(747.080.897)	(578.170.703)

18 - Fornecedores

Em 31 de Dezembro de 2010, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

Descrição	2010	2009
Normetro, ACE	12.471.794	13.908.387
Prometro, S.A.	12.117.807	0
Bombardier Transportation Portugal, S.A.	3.831.099	2.590.246
PROSEGUR - Comp. Segurança, Unipessoal, Lda.	1.721.408	787.841
Outros	3.188.649	2.157.605
Total saldo fornecedores - correntes	33.330.757	19.444.079

19 - Outras contas a pagar

Em 31 de Dezembro de 2010, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (Saldo corrente) é o seguinte:

	2010	2009
Fornecedores de investimentos		
Fornecedores gerais ⁱ⁾	80.532.119	28.115.305
Outros credores		
Credores diversos	6.178.794	4.866.618
Acréscimos de gastos		
Juros de empréstimos	11.532.789	9.405.690
Remunerações	701.849	765.175
Outros	3.059.187	5.088.020
Outras contas a pagar	102.004.738	42.240.808

i) Fornecedores de investimentos – esta rubrica refere-se maioritariamente aos valores facturados pela aquisição de equipamentos e materiais incorporados nos activos em curso;



Os saldos mais representativos desta rubrica assumem a seguinte representação, por entidade:

Descrição	2010	2009
GACE, Gondomar, ACE	41.402.754	12.929.293
Normetro, ACE	16.278.345	1.826.891
Bento Pedroso - Construções, S.A.	4.061.020	104.855
Lena - Engenharia e Construções, S.A.	4.061.020	104.855
CONSULGAL - Consultores de Engenharia e Gestão, S.A.	3.600.150	2.584.112
THALES Security Solutions & Services, S.A.	2.666.408	0
ABB - Alexandre Barbosa Borges, S.A.	2.132.904	362.193
Outros	27.802.137	30.328.609
Total saldo corrente - Outras contas a pagar	102.004.738	48.240.808

20 - Prestação de serviços

O valor de prestações de serviços reconhecido na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	2010	2009
Prestação de Serviços - Mercado interno		
Construção (Aplicação da IAS11)	122.480.251	102.847.998
Transporte de passageiros	30.956.872	29.970.922
Outros	5.678.106	667.487
Prestação de serviços	159.115.229	133.486.407

A rubrica “Outros” contempla essencialmente os Direitos de Utilização das Instalações Fixas e do Material Circulante no âmbito do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

21 - Fornecimento e serviços externos

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

	2010	2009
Subcontratos	114.071.168	84.460.749
Outros subcontratos	46.219.768	51.096.013
Trabalhos especializados	7.311.081	12.755.284
Vigilância e segurança	4.086.489	4.206.235
Conservação e reparação	1.995.074	2.824.149
Rendas	907.408	861.638
Seguros	237.112	85.775
Publicidade	46.217	144.363
Outros	1.233.946	1.747.482
Fornecimento e serviços externos	176.108.262	158.181.687

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos, excluindo o efeito da aplicação da IFRIC 12 apresenta a seguinte configuração:

	2010	2009
Subcontratos	46.219.768	51.096.013
Outros Serviços Especializados	12.103.479	18.109.604
Conservação e reparação	1.995.074	2.824.149
Serviços Diversos	1.429.829	1.251.945
Energia e Flúidos	210.500	310.251
Outros	78.444	128.978
	62.037.094	73.720.939

22 - Prestações de serviços/Gastos Directos de Construção (IFRIC 12)

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

	2010	2009
Prestação Serviços Construção (IFRIC 12)	122.480.251	102.847.998
Prestação Serviços Construção (IFRIC 12)	122.480.251	102.847.998
Gastos Directos Construção (IFRIC 12)	114.071.168	84.460.750
FSE'S - Imputáveis à Construção	5.820.965	10.215.005
Custos com Pessoal Imputáveis à Construção	2.588.118	2.843.357
Custos Financeiros Imputáveis à Construção	0	5.328.886
Custos Imputáveis à Construção	122.480.251	102.847.998
Margem Construção - IFRIC 12	0	0

23 - Gastos com pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2010, foram como segue:

	2010	2009
Remunerações		
Orgãos sociais	632.740	532.936
Pessoal	4.002.602	4.108.560
	4.635.342	4.641.496
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	980.522	981.182
Custos de acção social	103.406	99.157
Indemnizações	35.000	332.935
Outros	93.286	113.533
	1.212.216	1.526.807
Gastos com o pessoal	5.847.558	6.168.303

O número médio de empregados da empresa em 2010 foi de 118 (118 em 2009).

REMUNERAÇÕES E OUTRAS REGALIAS (valores anuais em euros)

1 - Mesa Assembleia Geral

	Presidente	Vice-Presidente	Secretário
Mandato I - 2010	Valentim Santos de Loureiro	Alberto João Coraceiro de Castro	Luís Artur de Miranda Guedes Bianchi de Aguiar
Senhas de Presença	1.800,00	1.500,00	1.200,00
Andante Pro	907,20	604,80	604,80

2 - Conselho de Administração - Remunerações 2010 - Mandato I

2010	Presidente	Vogal Executivo	Vogal Executivo
	António Ricardo de Oliveira Fonseca	Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato	Jorge Moreno Delgado
1 - Remuneração			
1.1 - Remuneração base/Fixa a)	145.296,65	132.085,40	132.085,40
1.2 - Redução da Lei 12-A (30/06/2010)	4.825,35	4.386,60	4.386,60
1.3 - Remuneração base/Fixa (1.1 - 1.2)	140.471,30	127.698,80	127.698,80
1.6 - Acumulação de funções de gestão	Sim	Sim	Não
2 - Outras regalias e compensações			
2.1 - Gastos na utilização de telefones	227,75	499,23	953,02
2.2 - Valor de aquisição/renda anual das viaturas de serviço	63.000,00	7.614,01 ⁴	61.500,00
2.3 - Valor do combustível gasto com as viaturas de serviço	3.668,09	965,53	4.544,77
2.5 - Subsídios de Refeição	1.467,89	1.467,89	1.467,89
Ajudas de Custo	0,00	819,01	446,73
Remuneração Reversível			
3 - Encargos com benefícios sociais			
3.1 - Regime convencionado	14.966,15	14.966,15	7.733,98
3.2 - Seguros de Saúde	656,88	328,44	808,39
Seguro Acidentes de Trabalho	581,33	532,25	530,77
Andante Pro	1.052,88	907,20	1.198,56
4 - Parque Automóvel			
4.1 - Marca	BMW	Mercedes	Mercedes
4.2 - Modelo	525i	B 180 CDI	E 220 CDI
4.3 - Matrícula	35-43-XP	38-DH-53	23-B0-45
4.4 - Valor da Viatura	63.000,00		61.500,00
4.5 - N.º prestações b)		48	
4.6 - Valor de aquisição/renda da viatura de serviço	63.000,00	7.614,01	61.500,00
4.7 - Ano de aquisição da viatura	2004	2007 ⁴	2006
4.8 - Valor do combustível gasto com a viatura de serviço	3.668,09	965,53	4.544,77
5 - Informações adicionais			
5.1 - Opção pelo vencimento de origem (s/n)	Não	Não	Não
5.2 - Regime convencionado			
5.2.1 - Segurança social (S/N)	Sim	Sim	Não
5.2.2 - Outro (S/N)			Sim
5.3 - Ano de aquisição da viatura de serviço	2004	2007 ³	2006
5.4 - Exercício de funções remuneradas fora grupo	Não	Não	Não
5.5 - Outras (identificar detalhadamente)			

a) Corresponde à remuneração anual bruta auferida, decorrente do estatuto remuneratório fixado ou do lugar de origem caso esta opção tenha sido autorizada.
b) Caso a viatura tenha sido adquirida através de contratos Leasing, ALD, Renting, etc, deverá ser colocado o número de prestações contratualizadas.

Vogal Não Executivo	Vogal Não Executivo	Vogal Não Executivo	Vogal Não Executivo	Vogal Não Executivo	TOTAL
Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes	Rui Fernando da Silva Rio ¹	Mário Hermenegildo Moreira de Almeida	Marco António Ribeiro dos Santos Costa	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves ²	
					409.467,45
1.462,50					15.061,05
³					394.406,40
Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
					1.680,00
					124.500,00
					9.178,39
					4.403,67
					1.265,74
44.037,50 ⁵					44.037,50
					37.666,29
					1.793,71
					1.644,36
907,20	529,20	907,20	907,20	529,20	6.938,64
					124.500,00
					132.114,01
					9.178,39
Não	Não	Não	Não	Não	
Não	Sim	Sim	Sim	Sim	
Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	

1 Termo de Funções - 02 de Junho de 2010.
2 Início de funções - 02 de Junho de 2010.
3 Redução aplicada na remuneração reversível, indicada no ponto 2.
4 Ano de início do contrato com a Metro do Porto - 2008.
5 Corresponde à remuneração do representante do accionista STCP e foi liquidada directamente a esta Empresa, por opção, nos termos do disp. no n.º 3 do Art.º 31º do DL n.º 71/2007, de 27/3 (Est. Gestor Público).

3 - Órgão de Fiscalização

	2010	
	Mandato I	
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Remuneração base/Fixa	18.200,00
	Regime convencionado	3.867,50
	Seguro Acidentes Trabalho	72,09
Guilherme Manuel Lopes Pinto	Remuneração base/Fixa	0,00
	Regime convencionado	0,00
	Seguro Acidentes Trabalho	0,00

	2010	
	Remuneração base/Fixa	21.499,92
"António Magalhães & Carlos Santos - SROC" - Representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos	Regime convencionado	

24 - Outros rendimentos e ganhos

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

	2010	2009
Imputação de subsídios ao investimento	12.006.174	17.250.044
Coimas recebidas de clientes	439.226	830.800
Benefícios de penalidades contratuais	122.132	979.955
Ganhos de venda de activos tangíveis	36.948	28.573
Outros rendimentos suplementares	29.268	43.200
Outros	99.179	487.868
Outros rendimentos operacionais	12.732.927	19.620.440

25 - Outros gastos e perdas

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

	2010	2009
Impostos	1.784.443	2.830.383
Quotizações	24.955	22.442
Donativos	7.500	32.500
Outros	5.969	402.216
Outros gastos operacionais	1.822.866	3.287.541

26 - Juros e gastos similares suportados

O detalhe dos "Juros e gastos similares suportados" dos exercícios de 2010 e 2009 é como segue:

	2010	2009
Juros de Financiamento Obtidos	89.436.151	58.233.775
Actualização Financeira Provisões (IFRIC 12)	19.507.834	[1.246.571]
Outros	[763.138]	[1.318.354]
	108.176.847	58.161.992

De acordo com o explicitado na nota 2.4 a rubrica "Actualização Financeira de Provisões (IFRIC 12) corresponde ao efeito financeiro sobre o montante das provisões de: i) tempo decorrido até ao final da concessão ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior.

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 Empresa nos últimos 5 anos, bem como respectivos juros suportados:

Ano	All-in Cost (média anual)	Juros Suportados
2010	3,95%	89.436.151
2009	2,76%	58.233.775
2008	4,15%	66.859.647
2007	4,26%	58.778.929
2006	3,73%	40.246.103
TOTAL		313.554.606

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.

27 - Compromissos

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:

Entidade	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Op. e Manut. SMLAMP	170.215.713	26.876.165	16%
Bombardier/Vossloh	Forn. e Manut. Material Circulante	114.921.223	107.431.830	93%
GACE - Consórcio adjudicatário	Construção da Linha de Gondomar	97.545.640	75.633.128	78%
Consórcio (CFS)	Fiscalização	55.629.547	53.984.276	97%
BAL - Consórcio adjudicatário	Prolongamento L. Amarela a Sto. Ovídio	24.400.000	11.800.601	48%

Os fornecedores que representem mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2010 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros), são o Consórcio Normetro, ACE, Bombardier Transportation Portugal, S.A. e NORTREM - Aluguer Material Ferroviário, ACE.

28 - Contingências

A Empresa tem os seguintes passivos contingentes decorrentes das garantias bancárias prestadas, conforme se segue:

Beneficiário	Objecto	2010	2009
Tribunal Vila Conde	Processos expropriativos	2.256.482	3.101.381
Tribunal Porto	Processos expropriativos	2.026.535	2.744.777
Direcção-Geral Impostos - DSR I.V.A.	Pedido de Reembolso de IVA	531.318	10.351.880
Tribunal Gondomar	Processos expropriativos	429.382	1.585.457
Tribunal Maia	Processos expropriativos	383.018	588.793
Tribunal Matosinhos	Processos expropriativos	354.865	416.973
Tribunal Póvoa Varzim	Processos expropriativos	280.542	1.354.681
EDP - Serviço Universal, S.A.	Fornecimento de energia eléctrica	133.786	0
Tribunal Gaia	Processos expropriativos	122.556	468.654
EDP Distribuição - Energia, S.A.	Fornecimento de energia eléctrica	4.573	2.091
		6.523.057	20.614.686

Os litígios em que a Sociedade está envolvida à data de 31 de Dezembro de 2010 resumem-se como segue:

Acções movidas por:	Montante
Colaboradores	18.060 a)
Terceiros	22.151.587 b)
Expropriações	8.705.500 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.

29 - Partes relacionadas

29.1 - Transacções entre partes relacionadas

(a) Natureza do relacionamento com as partes relacionadas:

Accionistas:
Estado
Área Metropolitana do Porto
STCP
CP – Comboios de Portugal

Associadas:
TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE

(b) Transacções e saldos pendentes

i) Accionistas e partes relacionadas:
Durante o exercício, a Empresa efectuou as seguintes transacções com aquelas entidades:

Prestação de Serviços	2010	2009
Estado	2.250.708	1.538.442
STCP	0	4.249
	2.250.708	1.542.691
Aquisição de Serviços		
STCP	188.107	230.187
CP - Comboios de Portugal	36.705	49.611
	224.812	279.798

No final do exercício de 2010, os saldos resultantes de transacções efectuadas com partes relacionadas são como segue:

Saldos devedores	2010	2009
Estado	2.681.806	905.227
CP - Comboios de Portugal	5.910	4.200
	2.687.716	909.427
Saldos credores		
STCP	69.397	42.931
CP - Comboios de Portugal	3.553	3.885
	72.950	46.816

ii) *Associadas:*
Durante o exercício, a Empresa efectuou as seguintes transacções com a entidade asso-
ciada TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE:

Prestação de Serviços	2010	2009
TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE	28.287.819	27.864.804
	28.287.819	27.864.804
Aquisição de Serviços		
TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE	810.333	867.637
	810.333	867.637

No final do exercício de 2010, os saldos resultantes de transacções efectuadas com a asso-
ciada TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE são como se segue:

Saldos devedores	2010	2009
TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE	2.857.326	7.568.966
	2.857.326	7.568.966
Saldos credores		
TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE	571.153	169.451
	571.153	169.451



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o nº53
Registada na CMVM com o nº1975
Contribuinte nº502 138 994*

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA

INTRODUÇÃO

1. Nos termos da legislação aplicável, apresentamos a Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria sobre a informação financeira contida no Relatório de gestão e nas demonstrações financeiras anexas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2010, da **"METRO DO PORTO, S.A."** (Empresa), as quais compreendem: o Balanço em 31 de Dezembro de 2010 (que evidencia um total de 2 276 859 milhares de euros e um total de capital próprio negativo de 1 157 678 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 351 790 milhares de euros), as Demonstrações dos resultados por naturezas, das alterações no capital próprio e dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e o correspondente Anexo.

RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração:

- a) a preparação do relatório de gestão e 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;
- b) a informação financeira histórica, que seja preparada de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites e que seja completa, verdadeira, actual, clara, objectiva e lícita, conforme exigido pelo Código dos Valores Mobiliários;
- c) a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados;
- d) a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado;
- e) a informação de qualquer facto relevante que tenha influenciado a sua actividade, posição financeira ou resultados; e
- f) a informação financeira prospectiva, que seja elaborada e apresentada com base em pressupostos e critérios adequados e coerentes e suportada por um sistema de informação apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em verificar a informação financeira contida nos documentos de prestação de contas acima referidos, designadamente sobre se é completa, verdadeira, actual, clara, objectiva e lícita, conforme exigido pelo Código dos Valores Mobiliários, competindo-nos emitir um relatório profissional e independente baseado no nosso exame.

ÂMBITO

4. Excepto quanto à limitação descrita no parágrafo nº 7 abaixo, 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;
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras; e
- a apreciação se a informação financeira é completa, verdadeira, actual, clara, objectiva e lícita.

5. O nosso exame abrangeu ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com os restantes documentos de prestação de contas, bem como as verificações previstas nos números 4 e 5 do artigo 451º do Código das Sociedades Comerciais.

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

RESERVA

7. A Empresa, detinha em carteira, a 31 de Dezembro de 2010, instrumentos financeiros derivados mensurados ao justo valor, conforme Notas 3.6, 3.18.3 e 17 do Anexo, os quais estão registados no Activo por 20 905 milhares de euros (30 290 milhares de euros, em 2009), e no Passivo por 767 986 milhares de euros (608 461 milhares de euros, em 2009) originando um impacto negativo nos Resultados de 159 239 milhares de euros (158 326 milhares de euros, em 2009).

O modelo de valorização subjacente à estimativa do justo valor desses instrumentos financeiros é da responsabilidade da contraparte, não nos tendo sido possível obter, até à data, informação detalhada relativa a alguns desses modelos de avaliação, razão pela qual não é possível emitir opinião sobre esses montantes.

OPINIAO

8. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários caso não existisse a limitação descrita no parágrafo nº 7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da "METRO DO PORTO, S.A." em 31 de Dezembro de 2010, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal e a informação nelas constante é completa, verdadeira, actual, clara, objectiva e lícita.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

9. É também nossa opinião que a informação constante do Relatório de Gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício e o Relatório do Governo das Sociedades inclui os elementos exigíveis nos termos do artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários.

ÊNFASES

10. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo nº 8 acima, chamamos a atenção para as situações seguintes:

10.1 - A Certificação Legal das Contas, respeitante ao exercício anterior, continha uma Reserva por desacordo que deixou de ter motivo para continuar, em virtude do novo enquadramento contabilístico introduzido pelo Sistema de Normalização Contabilística (SNC).

10.2 - Na sequência da entrada em vigor do SNC e, cumprindo com o estipulado na Norma Contabilística e de Relato Financeiro nº 3, são apresentados nas demonstrações financeiras reportadas a 31 de Dezembro de 2010, a título comparativo, valores relativos ao exercício de 2009, reexpressos de acordo com esse normativo, conforme nota nº 2 do Anexo.

10.3 - A Empresa mantém a situação de incumprimento do Artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração, através do Relatório de Gestão, no ponto 7.3, refere a situação e propõe que os accionistas adoptem medidas para repor o capital próprio da Sociedade.

10.4 - Embora, no nosso entendimento, não pondo em causa a continuidade das operações, atendendo a inúmeros aspectos, dos quais, imediatamente, ressaltam a garantia do financiamento do Estado e o imprescindível serviço prestado à Comunidade, 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, 11 de Março de 2011


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

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

METRO DO PORTO, S.A.

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas,

Em concordância com a legislação aplicável, no cumprimento do disposto no contrato de sociedade da "METRO DO PORTO, S.A." (Empresa) e o mandato que nós foi conferido, vimos apresentar o presente relatório sobre a actividade desenvolvida e o nosso parecer sobre os documentos de prestação de contas, relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2010, que nos foram entregues para apreciação pelo Conselho de Administração.

Como factos salientes no exercício, referimos que a Empresa prosseguiu o investimento, que atingiu cerca de 122 044 milhares de euros, aplicados, essencialmente, nas empreitadas de construção da ligação Dragão - Fânzeres (concluída no fim de Dezembro de 2010) e no interface da linha amarela D. João II - Santo Ovidio (cuja conclusão se prevê para o segundo semestre de 2011), e efectuou a adjudicação da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro do Porto a uma nova entidade, da qual resultou uma significativa redução dos gastos operacionais no presente e se prolongará nos futuros exercícios.

A rede teve um aumento da extensão de 6,8 kms e um acréscimo de 10 estações, provenientes da linha Dragão - Fânzeres.

Salientamos, como factor determinante na apreciação das Demonstrações Financeiras, os efeitos provocados pela entrada em vigor, em 2010, do SNC (Sistema de Normalização Contabilística), nomeadamente, a mensuração ao justo valor dos instrumentos financeiros derivados, a qual teve impacto negativo nos capitais próprios de 380 229 milhares de euros (421 402 milhares de euros, em 2009) e nos resultados de 159 239 milhares de euros (158 326 milhares de euros, em 2009).

No decurso do exercício, seguimos a gestão da Empresa e o desenvolvimento progressivo da actividade, especialmente, através de reuniões formais com o Conselho de Administração e informais com a Comissão Executiva e com os serviços que, sempre em espírito de colaboração, prestaram os esclarecimentos solicitados, o que agradecemos.

Efectuámos a análise dos elementos contabilísticos que, de modo sistemático, nos foram fornecidos pela Empresa e analisámos, dentro do que consideramos como adequado, a documentação e os registos que suportavam a informação fornecida. Realizámos testes e outros procedimentos ao movimento das contas e aos valores da Empresa que nos permitiram assegurar a fiabilidade das contas apresentadas. Verificámos o cumprimento das normas legais e estatutárias em vigor, nomeadamente, quanto à divulgação das normas respeitantes ao Governo das Sociedades, conforme dispõe o artigo 245.º-A do Código dos Valores Mobiliários.

Reafirmamos que a exploração se manteve deficitária, contribuindo para o crescimento do capital próprio negativo da Empresa e confirmando, uma vez mais, a necessidade constante do suporte financeiro do Estado, que, directa e indirectamente, é o principal accionista.

Em conformidade com as nossas atribuições, analisámos as Demonstrações Financeiras, constituídas pelo Balanço, Demonstração dos Resultados por Naturezas, Demonstração das alterações no Capital Próprio, Demonstração dos Fluxos de Caixa e Anexo, elaborados pelo Conselho de Administração, verificando que os mesmos cumprem com as normas legais e estatutárias, nomeadamente, com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal. Com excepção dos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários, conforme Reserva contida na Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria, concordamos com as contas do exercício.

METRO DO PORTO, S.A.

Procedemos, também, à apreciação do Relatório de Gestão do exercício findo em 31 de Dezembro de 2010, emitido pelo Conselho de Administração, que merece a nossa concordância.

Face ao exposto, entendemos que estão reunidas as condições para que a Assembleia Geral aprove:

- O Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao exercício de 2010;
- A proposta de aplicação de resultados incluída no Relatório de Gestão.

Declaração de responsabilidade

De acordo com o disposto n.º 1, alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante do Relatório de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada de activo, do passivo, da situação financeira e dos resultados da sociedade. Mais entendem que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição da sociedade e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que se defronta.

Porto, 15 de Março de 2011

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Janusz 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. n.º 177

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 2010 (que evidencia um total de 2.276.858.731 euros e um total de capital próprio negativo de 1.157.678.433 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 351.790.108 euros), a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e o correspondente Anexo.

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, as alterações no seu capital próprio, 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 Excepto quanto à limitação descrita no parágrafo nº 7 abaixo, 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 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 Encontra-se registado no Balanço, o justo valor de instrumentos financeiros derivados, em rubricas com o mesmo nome no activo e no passivo, um valor de cerca de 21 milhões de euros e 768 milhões respectivamente, com impactos negativos no Resultado Líquido do período de 167 milhões de euros e em Capitais Próprios de 580 milhões de euros. A estimativa de justo valor destes mesmos instrumentos financeiros derivados resulta do valor fornecido pelas contrapartes. Não obtivemos os modelos de valorização utilizados por essas contrapartes pelo que, em consequência, não estamos em condições de expressar opinião sobre os referidos montantes.

Opinião

8 Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários caso não existisse a limitação referida no parágrafo nº 7, 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 2010, o resultado das suas operações, os fluxos de caixa e as alterações no seu capital próprio no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Relato sobre outros requisitos legais

9 É também nossa opinião que a informação financeira constante do Relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício.

Ênfases

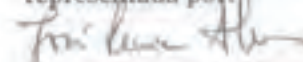
10 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo n.º 8, chamamos a atenção para as seguintes situações:

- Tal como referido na introdução ao anexo às demonstrações financeiras, o equilíbrio financeiro da empresa tem como pressuposto o apoio por parte do Estado, através de indemnizações compensatórias, ao longo da vida da concessão, no sentido de suportar as necessidades de exploração e serviço da dívida. Os testes de imparidade aos direitos de concessão registados no activo, no montante de cerca de 2.218 milhões de euros, têm igualmente como pressuposto o referido apoio financeiro;
- O Relatório de Auditoria relativo ao exercício de 2009 incluía uma reserva em virtude da contabilização dos subsídios ao investimento em capital próprio. Com a entrada em vigor do Sistema de Normalização Contabilística, em 1 de Janeiro de 2010, tal contabilização é adequada, estando assim em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

17 de Maio de 2011

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

representada por:



José Pereira Alves, R.O.C.

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. (entidade a todos os efeitos)
e/Porto Bessa Leite Complex, Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º, 4150-074 Porto, Portugal
Tel +351 225 433 000 Fax +351 225 433 499, www.pwc.com/pt
Matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o NÚPC 506 628 752. Capital Social Euros 314.000

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. (entidade a todos os efeitos)
que é a entidade responsável por este relatório de auditoria, sendo a sua responsabilidade legal, conforme a legislação em vigor.
Sede: Palácio de S. Bento, Rua Santa Maria, 1 - 1º, 1009-100 Lisboa, Portugal
Quarta da Rua das Escadarias do Revisores Oficiais de Contas sob o nº 185 e do Conselho do Mercado de Valores Mobiliários sob o nº 3077

METRO DO PORTO, S.A.

Av. Fernão de Magalhães, 1862 - 7º andar

4350 - 158 Porto

Tel. 225 081 000

Fax. 225 081 001

www.metrodoporto.pt

metro@metrodoporto.pt

N.º de Contribuinte: 503 278 602

Registado com o n.º: 51498/41018 (2ª CRCP)

Capital Social: 7.500.000 euros

Edição e propriedade METRO DO PORTO, S.A.

Fotografia: Metro do Porto. Frederico Martins

Design: Udesign - Atelier Gráfico, Lda.

Impressão: SGFmais

Exemplares: 200

Ano de Edição: 2011

Depósito Legal: 207 945/04

ISSN: 1645-1694

