



Metro do Porto

2013

RELATÓRIO  
E CONTAS

a vida em  
movimento







## MENSAGEM DO PRESIDENTE RELATÓRIO DE GESTÃO

8	<b>1. O Metro do Porto em números</b>
10	<b>2. O ano de 2013</b>
16	<b>3. O Metro e o ambiente</b>
18	<b>4. O Metro e os seus clientes</b>
18	4.1. Clientes
29	4.2. Serviço
34	4.3. Comunicação e imagem do Metro do Porto
40	<b>5. O Metro e os seus colaboradores</b>
40	5.1. Estrutura organizacional
41	5.2. Recursos humanos
42	<b>6. O Metro e os seus acionistas</b>
42	6.1. Estrutura acionista
42	6.2. Composição dos órgãos sociais
46	6.3. Obrigações de reporte enquanto membro do Setor Empresarial do Estado
46	6.3.1. Objetivos de gestão
48	6.3.2. Gestão do risco financeiro e limites de endividamento
49	6.3.3. Prazo médio de pagamento a fornecedores e pagamentos em atraso
50	6.3.4. Recomendações dos acionistas aquando da aprovação das contas de 2012
50	6.3.5. Orientações sobre as remunerações
51	6.3.6. Aplicação do estatuto do gestor público
51	6.3.7. Aplicação das orientações relativas às normas de contratação pública
51	6.3.8. Adesão ao sistema nacional de compras públicas e parque de veículos do Estado
52	6.3.9. Plano de redução de custos
53	6.3.10. Princípio da unidade de tesouraria do Estado
53	6.3.11. Recomendações do Tribunal de Contas
60	6.3.12. Informação a constar do site do SEE
61	6.3.13. Síntese do cumprimento das obrigações legais
62	6.3.14. Grelha referente às práticas de boa governação societária
68	<b>7. Desempenho económico e financeiro</b>
68	7.1. Investimento
69	7.2. Financiamento
73	7.3. Situação patrimonial
76	7.4. Exploração
80	7.5. Resultados
85	<b>8. Proposta de aplicação dos resultados</b>



87 CONTAS DO EXERCÍCIO 2013  
94 NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS  
DO PERÍODO DE 2013



137 CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS



143 RELATÓRIO E PARECER DO  
CONSELHO FISCAL



151 RELATÓRIO DE AUDITORIA











## RELATÓRIO DE GESTÃO





## MENSAGEM DO PRESIDENTE

**No exercício de 2013 merecem referência separada os aspetos mais imediatos da gestão corrente da Metro do Porto (MP) e aqueles relacionados com as questões estratégicas decorrentes da reestruturação, fusão com a STCP e com o aprofundamento da abertura à iniciativa privada.**

Quanto aos primeiros, começo por referir o fato da MP ter obtido o maior número anual de validações de sempre, 55,9 milhões de validações, um crescimento de 2,6% relativamente ao ano anterior. Resultado tanto mais significativo se comparado com a evolução verificada na generalidade dos sistemas de transporte público e por se traduzir na fidelização dos clientes da MP com o aumento dos passageiros regulares. Obtivemos uma receita de 38,4 M€, mais 3,5% que em 2012, para o que suportámos custos operacionais de 42,9 M€, menos 0,7% que no exercício anterior, tendo, assim, passando a taxa de cobertura global dos custos operacionais pelas receitas de 85,9% para 89,5%, o corresponde a um aumento de 3,6 pontos percentuais.

Apesar de no exercício se terem efetuado correções negativas das compartições do tarifário social e de, comparativamente ao ano anterior, se terem acomodado os encargos com o subsídio de férias dos trabalhadores, obteve-se um EBITDA positivo de 3,9 M€ e um resultado operacional de – 85,4 M€. O resultado líquido de – 47,6 M€, comparativamente aos – 491,4 M€ de 2012 traduz, além dos efeitos antes referidos, os resultantes do fecho de 11 contratos de swap, refletindo ainda a descida dos encargos financeiros de 153,9 M€ para 141,3 M€.

Os resultados líquidos da Empresa continuam, assim, a evidenciar a ausência de contrapartidas pela utilização do investimento realizado, a necessidade de criação de provisões para reposição dos equipamentos cuja vida útil seja inferior ao período de concessão, a entrega a custo zero e em normais condições de uso de todo o aparelho produtivo no final desta, o financiamento do investimento com 76% de capital alheio e os efeitos dos contratos de derivados financeiros celebrados em anos anteriores.

Aos desafios do desenvolvimento e da sustentabilidade respondeu, no entanto, a MP com a progressiva fusão formal de alguns serviços com a STCP, estando a fusão

de outros e o redimensionamento do efetivo temporalmente prejudicados pela incerteza quanto ao modelo de organização da mobilidade na AMP, com o desenvolvimento de valores culturais comuns e com a elaboração dos estudos inerentes ao aperfeiçoamento da abertura à iniciativa privada e com a preparação das peças concursais para o concurso de subconcessão a ocorrer no primeiro semestre de 2014.

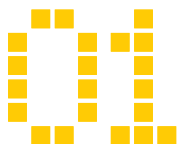
Apesar do nosso empenhamento, não foi ainda possível resolver o diferendo que ao longo dos anos tem vindo a opor a MP à subconcessionária, Prometro, S.A., quanto à interpretação do sistema de incentivos do Contrato de Subconcessão, pelo se manteve a decisão de contabilizar o Malus do exercício como acréscimo de rendimento. A este propósito merece referência o Parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República nº8/2013, de 19 de dezembro, que na íntegra suporta a interpretação da MP. Apesar das múltiplas audiências já realizadas e dos despachos favoráveis do Ministério Público, continua por decidir o contencioso da MP com a Autoridade Tributária sobre o IVA suportado com a realização das denominadas obras de requalificação urbana.

Cabe ainda nesta mensagem a referência à manutenção da Certificação em Qualidade e Ambiente, Normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001, e a obtenção da Certificação em Segurança, OHSAS 18001:2007, a conclusão dos trabalhos arqueológicos na primeira fase da construção do sistema, apresentados em diversas reuniões e publicações científicas, a musealização de espólio da Mãe d'Água de Mijavelhas e o sucesso da participação na exposição “Rotas do Mundo. A Faiança Portuguesa dos Séculos XVI a XVIII” e, a par dos benefícios ambientais e do impacto no mercado de trabalho, destacar o reconhecimento internacional que a MP juntamente com o Arquiteto Souto Moura viram pela sua obra, com a obtenção do prémio “Veronica Rudge Green Prize” da Universidade de Harvard, pelo design urbano da rede e pela sua inserção e impacto na região.

Num trabalho de todos e em conjunto com a STCP, a MP preparou, está preparada, para ainda com maior eficiência servir a AMP.

João Velez Carvalho





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Extensão (metros)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	66.659	66.659	66.659	0,0%
Estações	18	23	45	69	69	70	70	80	81	81	81	0,0%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Efetivo ao Serviço (final exercício)	83	96	104	86	94	95	98	100	93	89	87	-2,2%
Efetivo ao Serviço (média do ano)	73	91	101	89	91	93	94	99	98	90	88	-2,4%

(valores em milhares)

Procura	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Sistema de Metro												
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	55.737	54.498	55.931	2,6%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	282.480	285.591	1,1%
Percurso médio (mts)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	5.216	5.183	5.106	-1,5%

(valores em milhares)

Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Sistema de Metro												
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	6.714	7.103	7.020	-1,2%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	1.540.170	1.627.459	1.608.552	-1,2%
Velocidade comercial (km/h)	-	-	-	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	25,93	25,89	25,75	-0,5%
Taxa de ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	1,3%	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	17,4%	17,8%	0,4 pp

Conta de Exploração	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	13/12
Receita (m€)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	29.371	29.812	30.649	34.945	37.104	38.404	3,5%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	11,32	11,42	11,48	12,02	13,14	13,45	2,4%
Receita / Lugar km (cent €)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	2,10	2,13	2,09	2,27	2,28	2,39	4,7%
Custo Operacional (m€)	9.423	12.139	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	42.570	42.092	43.212	42.903	-0,7%
Custo / Passageiro km (cent €)	35,59	26,10	25,44	21,85	20,20	18,85	19,25	15,94	14,48	15,30	15,02	-1,8%
Custo / Lugar km (cent €)	3,25	2,90	3,33	3,12	3,30	3,49	3,59	2,91	2,73	2,66	2,67	0,5%
Taxa de Cobertura*	29,4%	43,4%	42,3%	48,1%	53,7%	60,1%	59,3%	72,0%	83,0%	85,9%	89,5%	3,6 pp

\* Rácio entre as receitas de tarifário e os custos diretos de operação, onde se incluem os custos de operação, o custo com a equipa de fiscalização da operação (até 2010), custos de vigilância e segurança assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIP, ACE.



Resultados	(valores em milhares de euros)												
	2003 POC	2004 POC	2005 POC	2006 POC	2007 POC	2008 POC	2009 POC	2009 SNC	2010 SNC	2011 SNC	2012 SNC	2013 SNC	13/12 SNC
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-78.067	-84.726	-98.061	-78.480	-85.375	-8,8%
Antes de Amortizações	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-32.078	-40.728	-19.429	-26.337	-35,6%
Antes de IC's	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-96.593	-109.929	-90.025	-96.911	-7,6%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-216.009	-267.789	-299.038	-412.815	37.808	109,2%
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-352.579	-397.199	-491.357	-47.618	90,3%





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 2. O ANO DE 2013

#### PRÉMIO "VERONICA RUDGE GREEN PRIZE"

Juntamente com o arquiteto Eduardo Souto Moura, a Metro do Porto, S.A. viu a sua obra ser reconhecida internacionalmente com a atribuição do prémio "*Veronica Rudge Green Prize*", da Universidade de Harvard, pelo *design* urbano da rede e pela sua inserção e impacto na região. Este prémio, bienal, visa distinguir projetos construídos em todo o mundo nos dez anos anteriores. Os projetos vencedores são escolhidos com base na contribuição positiva e substancial para o desenvolvimento de uma cidade, para a melhoria da qualidade de vida urbana e que evidenciam a importância do *design* nos ambientes urbanos.

#### RECORDE ANUAL DE VALIDAÇÕES

Depois de no ano anterior o número total anual de validações ter diminuído (pela primeira vez desde a abertura do Sistema de Metro Ligeiro), assistiu-se em 2013 à recuperação do número de validações, terminando-se o exercício com um novo recorde anual de validações. Este resultado é mais significativo se comparado com o verificado na generalidade dos sistemas de transporte público.

#### EXTINÇÃO DO TARIFÁRIO MONOMODAL STCP

Ocorreu em janeiro de 2013 a extinção de parte dos títulos monomodais comercializados pela Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., continuando em utilização apenas os títulos agente único (adquiridos a bordo dos autocarros) e os títulos assinatura de rede geral. Resultou desta medida uma transferência de passageiros do tarifário monomodal STCP para o tarifário intermodal Andante, promovendo a integração dos diferentes modos de transporte coletivo na Área Metropolitana do Porto. A subida de validações ocorrida em 2013 no Metro do Porto poderá ter sido influenciada por esta alteração.



© António Chaves

#### PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DA EMPRESA

Durante o ano de 2012 foi submetido às Tutelas setorial e financeira o Plano de Reestruturação e o Plano de Alienação de Imóveis aprovados no âmbito do Plano de Atividades e do Orçamento da Empresa para 2013, cuja implementação veio a ser em parte prejudicada, no que respeita ao redimensionamento do efetivo, pela indefinição quanto às condições de saída voluntária dos colaboradores da Empresa e, quanto à reestruturação / fusão pela não estabilização da missão a atribuir à Empresa de Transportes do Porto (Plano Estratégico de Transportes – PET).



**Juntamente com o arquiteto Eduardo Souto Moura, a Metro do Porto, S.A. viu a sua obra ser reconhecida internacionalmente com a atribuição do prémio “Veronica Rudge Green Prize”**



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### **SIQAS – SISTEMA INTEGRADO DE QUALIDADE, AMBIENTE E SEGURANÇA**

Realizou-se em 2013 a segunda auditoria de acompanhamento do Sistema Integrado de Qualidade e Ambiente para manutenção da certificação obtida em 2011 (Normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001), cujo âmbito é “Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto”.

Simultaneamente foi realizada a segunda fase da auditoria de Certificação em Segurança, de acordo com as OHSAS 18001:2007.

Em resultado destas auditorias foram emitidas quatro não conformidades, uma na área do Ambiente e três na área da Segurança. Foram todas encerradas no prazo estabelecido pela entidade certificadora, mantendo-se assim a certificação em Qualidade e Ambiente.

A Metro do Porto obteve no final do ano de 2013, a sua Certificação em Segurança tendo o certificado respetivo sido emitido em 9 de janeiro de 2014.

### **ALTERAÇÃO RETROATIVA DAS TAXAS DE COMPARTICIPAÇÃO UTILIZADAS NO APURAMENTO DA COMPARTICIPAÇÃO A RECEBER DO ESTADO PELO TARIFÁRIO SOCIAL ANDANTE**

Em anos anteriores foram contabilizados os proveitos calculados pelo TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE com base em taxas de comparticipação superiores às que estavam a ser utilizadas pelo Estado para determinar os pagamentos a efetuar. Os montantes de proveitos contabilizados em excesso em anos anteriores foram os seguintes (valores em milhares de euros):

2012	1.531,6
2011	602,1
2010	493,1
2009	254,5
2008	46,5
<b>TOTAL</b>	<b>2.927,8</b>

Em consequência, foi efetuado no final de 2013 o débito na conta “Outros gastos e perdas” de 2.927.753 euros, referentes aos exercícios anteriores. Os rendimentos contabilizados referentes ao ano de 2013 consideram as taxas

de comparticipação que estão a ser efetivamente utilizadas pelo Estado. A alteração de critério resultou numa correção no ano de 2013 de 1,6 milhões de euros.

### **GESTÃO DA CARTEIRA DE INSTRUMENTOS DERIVADOS FINANCEIROS**

No quadro da reforma do regime jurídico do Setor Empresarial do Estado pelo artigo 6º nº 1 d) e nº 2 do Decreto lei 200/2012 de 27 de agosto é conferida à Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública – IGCP, E.P.E. a gestão das operações de instrumentos financeiros derivados das Entidades Públicas Reclassificadas (EPR) como é o caso da Metro do Porto.

Dando execução do estatuído naquele diploma legal, a sociedade assinou um contrato de mandato com representação com o IGCP datado de 31 de outubro de 2012 nos termos do qual foram conferidos poderes para este gerir todas as operações sobre instrumentos derivados na carteira da Metro do Porto.

No âmbito do processo foram iniciadas pelo IGCP negociações com as contrapartes bancárias no sentido de encontrar uma solução conciliatória e que assegurasse a defesa dos interesses do Estado e da Metro do Porto tendo chegado a acordo de cancelamento das operações de derivados com a maioria dos bancos que detinham o total da carteira de derivados da Metro do Porto, com exceção do Banco Santander Totta.

Em 28 de junho de 2013 e de acordo com a valorização disponibilizada pelo Banco Santander Totta, o valor “*mark-to-market*” da carteira de derivados que a Metro do Porto, S.A. tinha com aquele Banco era de 471.388.573,91 euros (quatrocentos e setenta e um milhões trezentos e oitenta e oito mil quinhentos e setenta e três euros e noventa e um céntimos). Em julho de 2013, a Metro do Porto, S.A. foi citada, através de citação por mandatário judicial, pelo Tribunal de Comércio de Londres no âmbito dos processos n.ºs 2013-656 e 2013-752 instaurados pelo Banco Santander Totta que veio judicialmente pedir o reconhecimento da legalidade dos contratos de derivados celebrados pela Sociedade ao abrigo do contrato ISDA, obedecendo assim à lei e jurisdição inglesas, o que implicaria que a empresa continuasse a cumprir tais contratos.

Para assegurar a defesa da Metro do Porto, S.A., procedeu-se à contratação de uma firma de “*solicitors*”, um “*barrister*” e respetiva equipa sedeados em Londres e ainda um perito financeiro e uma firma de advogados portugueses contratação concertada com as demais empresas deman-





dadas, tudo sob a coordenação da Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças.

Os processos têm seguido o seu curso normal, tendo entretanto a Sociedade deixado de proceder ao pagamento das notas de lançamento de juros destes contratos, em linha com a defesa constante da contestação apresentada.

#### **PARECER DA PROCURADORIA GERAL DA REPÚBLICA SOBRE MANUTENÇÃO DAS PONTES LUIS I E DO INFANTE**

A ligação pelo Sistema de Metro Ligeiro entre os concelhos do Porto e de Vila Nova de Gaia foi assegurada através da utilização do tabuleiro superior da Ponte Luis I, concessionado em 1998 à Metro do Porto. O tabuleiro inferior desta Ponte manteve a sua utilização rodoviária inalterada.

A responsabilidade de construção desta nova travessia, de iniciativa das referidas Câmaras Municipais, foi atribuída à Metro do Porto no âmbito de protocolos assinados a 29 de janeiro de 1999 (C.M. Porto) e 2 de maio de 2000 (C.M. de Vila Nova de Gaia), nos termos dos quais à Metro do Porto caberia a construção e financiamento da empreitada (para o que receberia fundos do Orçamento de Estado), a ser recebida pelas Câmaras quando concluída.

Aqueles protocolos não vieram a ser implementados, tendo sido unilateralmente revogados pelos municípios em 2005 (C.M. Vila Nova de Gaia) e 2011 (C.M. Porto), não restando à Metro do Porto outra solução que não assegurar, contra a sua fundamentada opinião, a manutenção desta infraestrutura de forma a garantir a sua utilização em condições de segurança. No que respeita à Ponte Luis I, entendia a Metro do Porto que lhe caberia assegurar a manutenção do tabuleiro superior, de sua exclusiva utilização, e das partes comuns de forma repartida com a Estradas de Portugal e municípios do Porto e Vila Nova de Gaia, nos termos de protocolo a celebrar entre as partes. Esta posição não era defendida pelas restantes entidades. Por solicitação da Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República emitiu o Parecer n.º 15/2013 de 7 de novembro de 2013, que veio a ser homologado por despacho de 13 de março de 2014 do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e publicado em Diário da República de 2 de abril de 2014.

Conclui o referido Parecer que, tal como defendido pela Metro do Porto e nos termos dos protocolos de 1999 e 2000, e ainda atenta a natureza municipal do troço de rodovia, a manutenção da Ponte do Infante cabe aos municípios do Porto e Vila Nova de Gaia em termos a definir por estas entidades.

No que respeita à manutenção da Ponte Luis I, entende a Procuradoria Geral da República que a manutenção do tabuleiro superior é da exclusiva responsabilidade da Metro do Porto, enquanto a manutenção do tabuleiro inferior caberá às Estradas de Portugal. No que respeita às partes comuns da infraestrutura, a responsabilidade e custo de manutenção é partilhada por estas entidades, em termos a acordar entre elas.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### CONTRATO DE SUBCONCESSÃO: MECANISMO BÓNUS/MALUS

O mecanismo do sistema de Bónus/Malus no contrato de subconcessão outorgado com a Prometro tem suscitado debate entre a Metro do Porto e a Prometro desde 2011.

Em resultado dessa divergência, as partes alcançaram um acordo de princípio quanto à exposição do conteúdo das divergências, exposição essa que foi reduzida a escrito e submetida pela Tutela Setorial ao Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República, que emitiu parecer no sentido de considerar assistir total razão e sustentabilidade às posições seguidas e defendidas pela Metro do Porto.

Ao mesmo tempo, a Prometro instaurou duas Providências Cautelares no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. A primeira, que deu entrada em 2013, relativa à cobrança do Bonus/Malus de 2010 e 2011, aguarda decisão final; e a segunda, entrada em 2014, relativa ao Bonus/Malus de 2013, foi indeferida, tendo a Prometro apresentado recurso para Tribunal Superior.

Estes processos judiciais têm sido acompanhados pelas Tutelas através do envio de todas as peças processuais, despachos e decisões judiciais.

Relativamente ao *Bonus/Malus* de 2012, a Metro do Porto em junho de 2013 emitiu fatura e efetivou a compensação do respetivo montante com faturação corrente da Prometro.

### PROCESSO DE CONTENCIOSO AUTORIDADE TRIBUTÁRIA - IVA

Em julho de 2008, a Autoridade Tributária (AT) iniciou uma inspeção tributária aos registos contabilísticos da Metro do Porto, S.A., em sede de IVA e IRC relativamente aos exercícios de 2004 a 2008 a qual, neste momento, se prolonga já até ao mês de fevereiro de 2014.

Relativamente ao IVA, a AT questiona a dedutibilidade do imposto suportado na realização das denominadas obras de requalificação e inserção urbana levadas a cabo pela Metro do Porto, S.A., pois considera que não foi a Sociedade a destinataria dos trabalhos, mas sim as Autarquias, pelo que entende que não poderia ter sido deduzido o IVA respetivo. Já a questão suscitada relativamente ao IRC, está relacionada com o tratamento contabilístico e fiscal a dar às dotações de investimento do Orçamento do Estado e aos fundos comunitários que constituem a principal fonte de rendimento das atividades desta Sociedade. Entende que os financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investi-

mento feitas pelo Estado e pela União Europeia à Metro do Porto, S.A.) então registados na Conta 58 - Prestações do Concedente, deveriam ser incluídos na Conta 2745 - Subsídios para Investimentos, o que altera o rendimento da Sociedade para efeitos de tributação neste imposto o que, dados os resultados negativos apresentados naqueles anos pela Sociedade, não determina o pagamento de imposto.

A AT remeteu à Metro do Porto, S.A. até à presente data, quarenta e dois Projetos de Relatório de Inspeção Tributária, que converteu em notificações de pagamento com o teor dos correspondentes 42 (quarenta e dois) Relatórios de Inspeção Tributária.

Em resultado dessa atuação, foram até à data, remetidas à Metro do Porto, 93 (noventa e três) notas de liquidação adicional a intimar para pagamento voluntário do imposto alegadamente em falta relativamente aos anos de 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011 (até outubro) e, bem assim, as respetivas 93 (noventa e três) notas de liquidação adicional dos correspondentes juros compensatórios, totalizando um montante global de 39.252.639,06 euros.

Das referidas notas de liquidação de imposto e de juros compensatórios recebidas foi apresentada pela Metro do Porto impugnação judicial, dada a discordância da interpretação feita pela AT e por não restar qualquer outra solução alternativa.

A Metro do Porto apresentou já 19 (dezanove) impugnações judiciais junto do Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, tendo sido já realizadas audiências de julgamento no âmbito de nove dos dezanove processos em curso.

Sem prejuízo da via contenciosa que a Metro do Porto decidiu seguir, em finais de fevereiro de 2012, dado o contexto e as vicissitudes que envolvem todo este processo, o Conselho de Administração optou por proceder ao pagamento da totalidade das dívidas fiscais pendentes, num total de 30.513.974,76 euros, regularizando-se integralmente todas as dívidas fiscais à altura, permitindo-lhe assim regularizar a sua situação tributária perante a AT, imprescindível à sua atividade corrente.

A partir de abril de 2012, a Metro do Porto foi sendo notificada de demonstrações de liquidação de imposto (e já não de notas de liquidação de imposto, atendendo a que desde março de 2012 se verificou alteração de procedimentos na AT) referentes aos períodos de novembro de 2011 até novembro de 2012, tendo a AT de forma automática e imediata, feito operar compensações nos créditos de reembolsos

que foram sendo solicitados pela Sociedade, no montante global de 441.198,55 euros.

Relativamente aos períodos seguintes que foram sendo objeto de inspeção (até fevereiro de 2014), a AT não tem procedido a qualquer correção por considerar regular a atuação da Sociedade nesta sede.

Em todo o caso, sendo julgadas procedentes as impugnações judiciais interpostas pela Metro do Porto, S.A., após os trânsitos em julgado de cada um dos processos que correm termos no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal, sendo certo que não foi ainda proferida qualquer sentença no âmbito dos julgamentos já realizados.

O Conselho de Administração tem determinado que de todos os passos do desenrolar destes processos fosse sempre dado conhecimento à Secretaria de Estado dos Transportes e à Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças.







## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 3. O METRO E O AMBIENTE

O Relatório de Sustentabilidade publicado em 2014 contempla o que de mais relevante aconteceu no último ano a nível ambiental, social e económico, que em síntese se passa a expor.

Procedeu-se em 2013 à conclusão dos trabalhos arqueológicos desenvolvidos na primeira fase de construção, com a emissão dos relatórios finais relativos às intervenções na Ponte do Infante, Marquês e Vímara Peres. Destaque ainda para as ações ocorridas no âmbito da divulgação desses e outros trabalhos arqueológicos, com a participação em 3 reuniões científicas (1º Congresso Internacional de Faiança Portuguesa, Congresso Comemorativo dos 150 anos da Associação dos Arqueólogos Portugueses e V Jornadas do Quaternário) e a publicação de 4 artigos em edições científicas. Foram objeto de divulgações científicas os resultados obtidos no Campo 24 de Agosto, no Marquês e no Corgo, sendo de realçar, no primeiro caso, a musealização da mãe d'água de Mijavelhas. Destaca-se, ainda, a participação na Exposição "Nas Rotas do Mundo. A Faiança Portuguesa dos Séculos XVI a XVIII", com cerca de 20 peças do século XVII, exumadas no Campo 24 de Agosto. Esta exposição foi organizada pela Universidade Nova de Lisboa juntamente com o Museu Nacional de Arte Antiga, tendo sido inaugurada a 23 de maio. Realce para o forte interesse suscitado por esta exposição, tendo levado ao prolongamento do período da exposição por cerca de um mês, tendo ali permanecido até 30 de setembro de 2013.

Relativamente às emissões, sendo as frotas Eurotram e Tram Train movidas a eletricidade, não existem emissões diretas associadas à tração; existem, no entanto, emissões indiretas, já que parte da energia elétrica consumida é oriunda de combustíveis fósseis. As emissões indiretas resultado do consumo de energia pelos veículos de Metro totalizaram 12.408 toneladas de CO<sub>2</sub>e (dióxido de carbono equivalente), cerca de 6,7% abaixo do verificado em 2012. Essa redução deve-se, quase na totalidade, à queda

no fator de emissão de CO<sub>2</sub>e por kwh, decorrente de um mix de produção energética mais favorável (mais intensivo em energias renováveis). O consumo de energia de tração manteve-se praticamente estável, caindo 0,1%, de 39.376 milhares de kwh em 2012 para 39.353 milhares de kwh em 2013. No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estimando-se o nível de emissões que resultaria das mesmas deslocções em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, coletivo e não motorizado). Estimou-se para 2013 uma poupança de 59,4 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 47 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e.

Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 270 mil euros no ano de 2013. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 153 milhões de euros e 11 milhões de euros, respetivamente.

Ao nível social, estima-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 900 postos de trabalho criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) em 2013. Cerca de 75% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na manutenção, na segurança, no Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.



**Foram objeto de divulgações científicas os resultados obtidos no Campo 24 de Agosto, no Marquês e no Corgo, sendo de realçar, no primeiro caso, a musealização da mãe d'água de Mijavelhas.**





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 4. O METRO E OS SEUS CLIENTES

#### 4.1. CLIENTES

# 2013

## PERFIL DO CLIENTE DO METRO DO PORTO E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2013

Nível de Satisfação dos passageiros **acima dos 80%**

- Lealdade dos passageiros do Metro do Porto ultrapassa os 90%
- Conforto, limpeza e disponibilidade dos funcionários
- O cliente tipo do Metro do Porto é mulher (58,1%) e possui habilitações superiores
- Mais de metade dos clientes (55,4%) do Metro do Porto têm entre 15 e 35 anos

Rapidez, pontualidade, cobertura da rede, acessibilidade e frequência são algumas das valências mais elogiadas pelos passageiros do Metro do Porto inquiridos no Estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador de 2013, realizado por empresa especializada independente. Foram entrevistados 1.698 indivíduos, distribuídos por duas fases realizadas entre os dias 8 a 14 de março e 10 a 16 de novembro de 2013. Este

estudo revela níveis de satisfação global elevados (82,6%), em linha como registado em anos anteriores.

O Estudo de 2013 confirma a excelência do serviço disponibilizado, gerando níveis de lealdade notáveis – 92,8% de utilizadores afirmam tencionar voltar a utilizar o Metro para as suas deslocações no Porto, e 93,9% irão recomendar o sistema a amigos e familiares.





© António Chaves



## RELATÓRIO DE GESTÃO

Igualmente relevantes são os níveis de satisfação dos inquiridos com as iniciativas de responsabilidade social corporativa da empresa, consideradas por cerca de 95% dos inquiridos como benéficas para a sociedade, boas para o ambiente e passíveis de disponibilizar, no futuro, transporte para um número cada vez maior de pessoas.

De acordo com este estudo, o cliente tipo do Metro do Porto é uma mulher (58,1%), de classe média, com 36 anos, solteira e com habilitações médias ou superiores.

São os segmentos mais jovens que tiram maior partido dos benefícios do Metro: mais de metade dos clientes (55,4%) tem entre 15 e 35 anos.

A maioria dos clientes do Metro do Porto é residente nos concelhos abrangidos pela rede: 26,6% no Porto, seguindo-se Vila Nova de Gaia (21,1%), Matosinhos (15,5%), Gondomar (10,4%), Maia (7,8%), Vila do Conde (4,2%) e Póvoa do Varzim (2,1%). A percentagem de clientes de localidades não servidas pelo Metro tem já alguma expressão (12,1% do total).

### PROCURA

Assistiu-se em 2013 a uma recuperação da procura do Metro, crescendo as validações 2,6% para um total de 55,9 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003. Esta evolução é mais significativa quando comparada com a redução da procura dos restantes sistemas de transporte público de passageiros.

Foram emitidos 48.982 autos de notícia em 2013 (mais 9% que em 2012), num universo de 1,8 milhões de clientes fiscalizados (1,9 milhões em 2012). O rácio de autuação global, relação entre o número de clientes fiscalizados e o número de autos emitidos, ascendeu a 2,7% em 2013 (2,4% em 2012). A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2011 e 2013, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2013, refletindo a sazonal queda no terceiro trimestre:

Média de Validações	2011	2012	2013	1.º	2.º	3.º	4.º
				Trimestre 2013	Trimestre 2013	Trimestre 2013	Trimestre 2013
Dia Útil	188,068	181,825	185,696	187,028	198,051	150,167	193,757
Fim de Semana e Feriados	76,796	75,186	78,955	68,916	90,263	73,214	79,756
Diária	152,705	148,901	153,235	150,282	162,517	127,826	161,052

Analisando as taxas de variação das validações médias em dia útil por trimestre, constata-se que apenas no primeiro trimestre se verificou uma redução face ao mesmo período de 2012 (redução de 3,8% da média mensal de validações), situação invertida nos restantes trimestres com um crescimento da média mensal de validações em redor dos 5%.

A subida das validações registadas no Sistema de Metro Li-

geiro foi acompanhada pelo aumento do número de clientes que usam habitualmente o Metro. Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e como número de clientes frequentes o número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias mensais:

Média Mensal	Clientes Regulares			Clientes Frequentes		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Metro do Porto	66.014	64.522	67.192	29.379	27.092	29.114
Sistema Andante	115.673	119.952	149.040	70.944	73.741	93.572

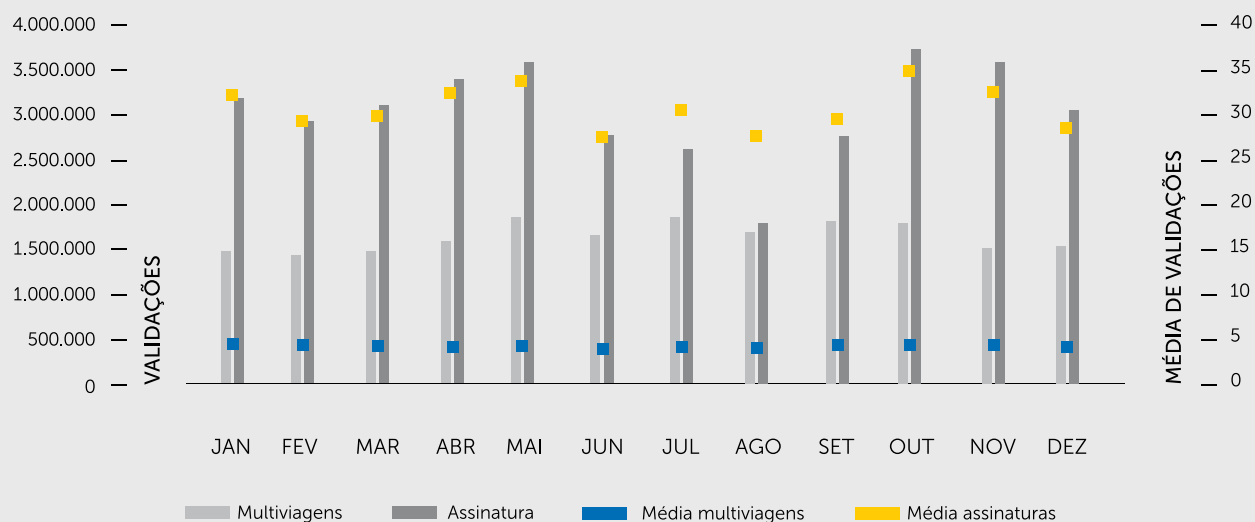
› Assistiu-se em 2013 a uma recuperação da procura do Metro, crescendo as validações 2,6% para um total de

**55,9 milhões**

O forte crescimento registado no sistema Andante é sustentado, em grande medida, pela extinção de parte do tarifário monomodal STCP e consequente transferência para o sistema intermodal Andante.

No caso das validações no Sistema de Metro Ligeiro, registou-se uma subida de 2,6 pp no peso das validações com títulos assinatura (65,4% face a 62,8% em 2012). No que respeita às validações registadas com os diferentes títulos de assinatura sociais disponíveis, estas ascendem a 35,2% do total de validações anual, mantendo a tendência de subida dos anos anteriores e representando mais 3,3% face a 2012, e 53,8% do total de validações com títulos assinatura. Registaram-se 19,7 milhões de validações com títulos de assinatura social, 13,2% acima do valor de 2012 e 32,1% acima do de 2011.

Em termos médios, cada cartão multiviagem utilizado foi validado 4,08 vezes em 2013 no sistema de Metro (4,15 validações em 2012); e 30,66 vezes cada cartão Gold utilizado (32,86 no ano transato).





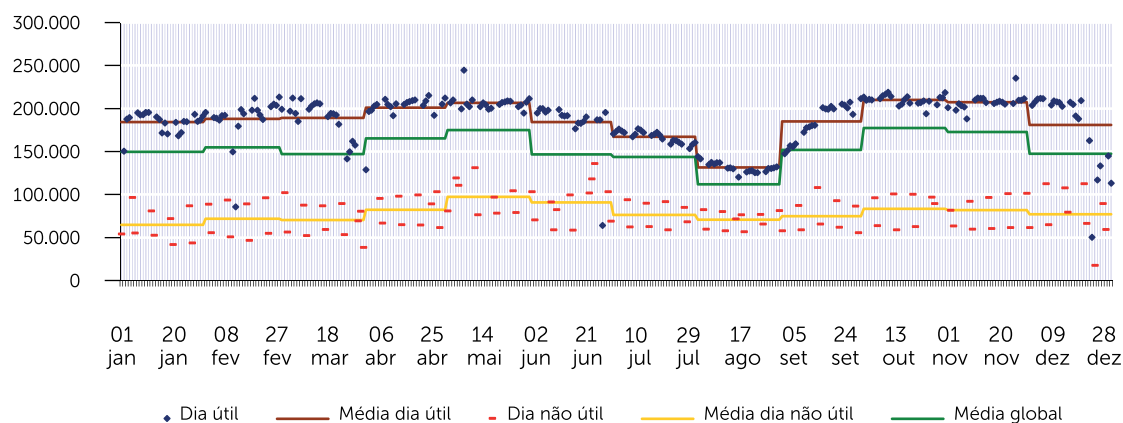


## RELATÓRIO DE GESTÃO

Os passageiros km aumentaram 1,1% em 2013, apurando-se um total de 285,6 milhões. Devido à redução do percurso médio por passageiro, este indicador não regista, ao contrário do total de validações, um máximo absoluto des-

de a abertura à exploração comercial do sistema, mantendo-se o recorde em 2011 com 290,7 milhões. O percurso médio por passageiro em 2013 ascendeu a 5.106 metros (menos 1,5% que em 2012 e menos 2,1% que em 2011).

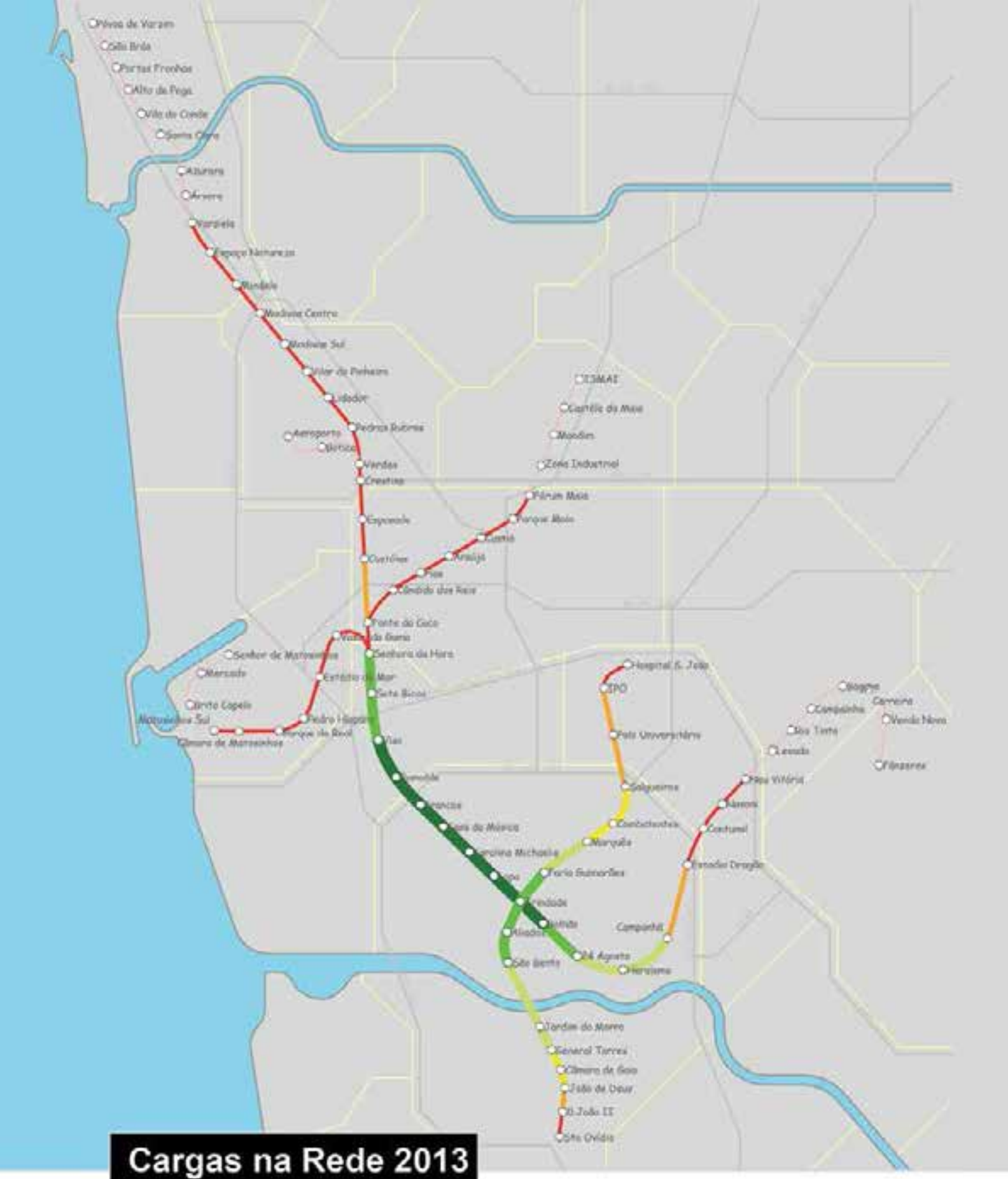
### VALIDAÇÕES NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



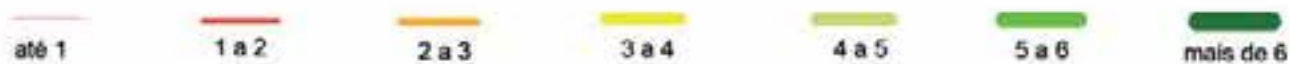
Os 5.497,7 milhares de validações em outubro de 2013 representam um novo recorde absoluto, tendo sido atingido em maio de 2013 o segundo maior valor mensal (5.421,2 milhares de validações). Estes valores ultrapassam o anterior recorde de 5.394,6 milhares em maio de 2011.

As cargas por troço, apresentadas no gráfico seguinte, 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.

**5,49**  
**milhões de**  
**validações**  
**outubro de 2013**  
**NOVO RECORDE**  
**ABSOLUTO**



Cargas Médias dos Dois Sentidos (milhões de passageiros)







O pico de carga anual verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2013 se registaram 8,7 milhões de passageiros por sentido, 2,4% acima do valor no ano anterior (também ele pico de carga no Sistema), seguindo-se os troços Lapa – Casa da Música (entre os 8,1 e 8,5 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga mantém-se no troço Aliados – Trindade, com 5,9 milhões de passageiros transportados por sentido (mais 2,8% que em 2012), próximos dos níveis registados nos troços 24 de Agosto – Bolhão e Viso – Sete Bicas (cargas entre 5,7 e 5,8 milhões).

Nos extremos das diversas linhas, nomeadamente entre Nau Vitória - Fânzeres, Matosinhos Sul – Senhor de Matosinhos, Varziela – Póvoa de Varzim, Fórum da Maia – ISMAI e no ramal do Aeroporto, não foi atingido o milhão de passageiros por sentido. No extremo da linha Azul entre Campainha e Fânzeres e entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos; da linha Azul entre Zona Industrial e o ISMAI; e no ramal do Aeroporto registam-se valores inferiores a metade desse limiar.

Analisando a evolução das cargas entre 2012 e 2013, constata-se uma subida generalizada (entre 2% e 6%) em todos os troços da linha Amarela e no tronco comum entre as estações de Carreira e Casa da Música; em sentido contrário, regista-se uma redução na linha Verde (entre 3% e 4% até Fórum da Maia e o dobro a partir dessa estação) e na linha Azul a partir da Senhora da Hora (a rondar os 2%).

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

Estação	Entradas	Quota das entradas
Trindade <sup>1</sup>	2.471.117	22,9%
Casa da Música	1.910.751	57,4%
São Bento	1.695.658	68,3%
Bolhão	1.661.636	70,2%
Campanhã	1.358.545	53,9%
João de Deus	1.356.361	76,7%
Santo Ovídio	1.097.395	67,0%
Sr.ª da Hora	1.094.917	53,4%
Marquês	1.047.438	75,2%
IPO	1.014.656	86,3%

1 Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo.

A estação da Trindade, no cruzamento das cinco linhas do Sistema de Metro Ligeiro, mantém-se desde a abertura do sistema como o ponto central da rede. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao tronco comum das restantes linhas do Sistema, contabilizou-se um total de 10,8 milhões de validações (3,5% acima do valor registado em 2012), das quais cerca de 77,1% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, a estação da Trindade mantém-se como ponto preferencial de entrada no sistema (2,5 milhões de viagens), seguindo-se as estações Casa da Música (1,9 milhões) e São Bento (1,7 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem / destino das validações no Sistema de Metro Ligeiro: 19,3% das validações anuais registadas ocorrem na Trindade; 38,2% das validações têm como origem ou destino a estação da Trindade.

A rede de Metro pode ser particionada da seguinte forma:

- Linha Amarela: entre as estações de Santo Ovídio e Hospital de S. João;
- Tronco Comum: entre as estações da Senhora da Hora e Estádio do Dragão, é servido por todas as linhas exceto a Linha Amarela, apresentando uma elevada frequência;
- Tronco Comum às linhas Vermelha e Violeta: entre as estações Senhora da Hora e Os Verdes, é servido por essas duas linhas;
- Antena Vermelha: entre as estações Os Verdes e Póvoa de Varzim;
- Antena Violeta: entre as estações Os Verdes e Aeroporto;
- Antena Azul: entre as estações Senhora da Hora e Senhor de Matosinhos;
- Antena Verde: entre as estações Senhora da Hora e ISMAI;
- Antena Laranja: entre as estações Estádio do Dragão e Fânzeres.

Há uma grande concentração das validações no núcleo central da rede, nomeadamente nas estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) e na totalidade da linha Amarela (entre Santo Ovídio e Hospital de S. João). Das validações totais registadas em 2013, 82,5% são concentradas nessas estações (82,0% em 2012 e 68,8% em 2011) que cobrem 27,2% da extensão total da rede.

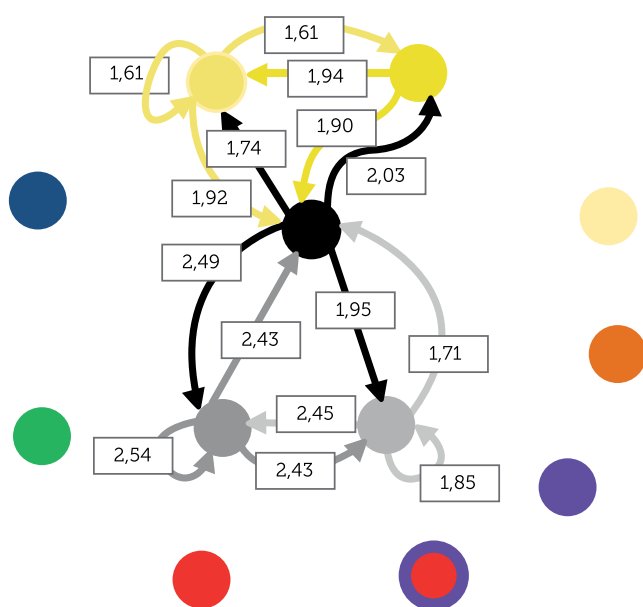
Dos primeiros 100 pares origem – destino, apenas cinco não compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela. O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 62.º lugar: Aeroporto – Trindade, com cerca de 159 mil deslocações em 2013.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

Se analisarmos os principais fluxos origem / destino, constatamos que neles não figuram as antenas Azul, Laranja (até Nau Vitória), Verde, Vermelha, Violeta e o troço da linha Amarela Pólo Universitário – Hospital de S. João, num total de 53 estações. Os troços da linha Amarela, com a exce-

ção atrás indicada (12 estações) aparecem através das suas ligações com a Trindade, e nos dois sentidos. As diversas secções do tronco comum aparecem não apenas nas suas ligações com a Trindade como também nas ligações entre elas e no seu próprio seio:



### 2013

MATRIZ OD AGREGADA  
PARES OD COM MAIS DE 160 MIL ETAPAS  
POR ESTAÇÃO (O+D)

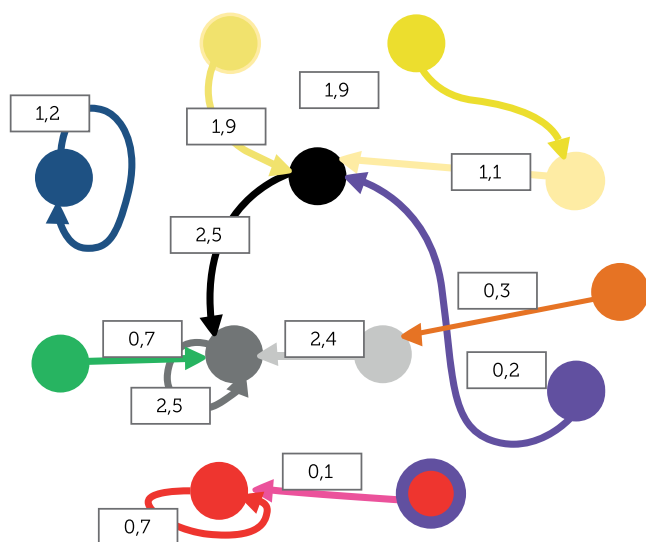
(unidade: milhar de etapas)

TROÇO	ESTAÇÕES
Trindade	1
SH-Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	8
S. Bento - Salgueiros	6
SOvídio - Jardim do Morro	6
PU - HSJ	3
Antena Azul	9
Antena Verde	11
Antena Vermelha	16
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	5
Ramal Aeroporto	2
Fânzeres - Levada	7
	<hr/> 82

Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocamentos em 2013 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocamentos por estação é maior.

Não se registaram alterações significativas nos principais destinos de cada origem, agregada nos termos do gráfico abaixo. As antenas Vermelha e Azul (após Senhora da Hora) mantêm-se como o principal destino de deslocamentos iniciadas na própria antena, sendo ainda a antena Vermelha o principal destino do tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. O troço Senhora da Hora – Lapa foi o principal destino tanto para o conjunto de deslocamentos iniciadas

nesse mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão – Nau Vitória e na antena Verde. A Trindade foi o principal destino dos troços Santo Ovídio – Jardim do Morro e Pólo Universitário – Hospital S. João bem como da extensão ao Aeroporto. O troço S. Bento – Salgueiros teve como principal destino o troço Pólo Universitário – Hospital S. João. As deslocamentos com origem no troço Fânzeres – Levada têm com principal destino o troço Bolhão – Nau Vitória.



**2013**

**MATRIZ OD AGREGADA**  
**MAIOR DESTINO DE CADA ORIGEM**  
 (unidade: milhão de etapas)

TROÇO	ESTAÇÕES
Trindade	1
Srª Hora -Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	6
S. Bento - Salgueiros	6
Santo Ovídio - Jardim do Morro	3
Pólo Universitário - Hospital de S.João	9
Antena Azul	11
Antena Verde	16
Antena Vermelha	5
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	2
Ramal Aeroporto	7
Fânzeres - Levada	8
	<b>82</b>

## PARK & RIDE

A rede de parques de estacionamento disponibilizada ao público consiste em 32 de parques de estacionamento automóvel funcionando como interfaces *Park & Ride* com o transporte individual.

Cobrimo cerca de 40% da rede Metro, é garantida acessibilidade dos utilizadores de Transporte Individual ao sistema de transporte público, através de uma oferta diária de mais de 3.400 lugares de estacionamento. Destas infraestruturas, 31 são parques de superfície situados em estações periféricas, sendo o ParqueMetro (interface *Park & Ride* da Estação Estádio do Dragão) o único subterrâneo e também o único pago.

A oferta de serviços *Park & Ride* disponível no ParqueMetro (para titulares de Assinatura Mensal Andante *Park & Ride* e para clientes ocasionais *Park & Ride*) registou 42.886 entradas, uma redução de 7% face a 2012.

Nos parques de utilização gratuita a ocupação registada varia com a respetiva localização e a capacidade dessas infraestruturas. Em dia útil, assinalaram-se frequentemente valores de ocupação próxima do total nos parques de Senhora da Hora (Tronco Comum), Botica (Linha E) e Parque Maia (Linha C), bem como taxas de ocupação frequentemente acima de 80% nos parques de Póvoa de Varzim (Linha B), Portas Fronhas (Linha B) e Campinha (Linha F).

Do mesmo modo, os parques de Pedro Hispano e Parque Real (Linha A), Varziela e Mindelo (Linha B), bem como IS-MAI (linha C) registaram regularmente taxas de ocupação em dia útil iguais ou ligeiramente superiores a 50%.

## INTERFACES

Os interfaces como nós de articulação de todo o sistema de transportes assumem vital importância na articulação de serviços e no aumento da eficiência do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto, sendo fundamentais na rede do Metro do Porto.

Destacam-se os interfaces de Campanhã, S. Bento e General Torres, que asseguram a ligação entre o serviço da CP suburbano e de longo curso, o Metro e autocarros urbanos. Destaque também para alguns interfaces entre metro e autocarro, tais como a Trindade, Casa da Musica, Hospital de S. João, Santo Ovídio e D. João II.

O Interface Casa da Música (ICM) é formalmente gerido pela Metro do Porto desde 2012 ao abrigo de protocolo celebrado entre a Autoridade Metropolitana de Transportes, Câmara Municipal do Porto e a Metro do Porto. Pelo segundo ano consecutivo, existiu uma gestão integrada, com sinalética e imagem próprias e uso regulado por um orçamento de exploração exclusivo desse interface, sendo o uso de cais para transportes rodoviários taxado. O ICM alberga serviços rodoviários urbanos, mas também de serviços de transporte rodoviário internacional.

Na estação da Senhora da Hora, ponto natural de transbordo para os clientes Metro e de franca transferência entre transporte individual e público, onde se verifica uma elevada taxa de ocupação do parque de estacionamento adjacente, passou a ser disponibilizado desde abril de 2013 um serviço adicional, através de acordo de cedência de um lugar de estacionamento para serviço de *car-sharing*.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### FUNICULAR DOS GUINDAIS

A 2 de julho de 2012 foi lançado o novo título "Funi", de utilização exclusiva no Funicular dos Guindais e vocacionado para o segmento turístico, com um custo unitário de 1,80 euros por viagem, atualizado para 2,00 euros a partir de 21 de junho de 2013.

Até 1 de julho de 2013 manteve-se válida a utilização de todos os títulos intermodais Andante, tendo-se suprimido a utilização de títulos multiviagens a partir dessa data, passando apenas a ser aceites títulos de assinatura mensal.

A 8 de outubro de 2013 foi assinado um protocolo com a "PortoCard", no âmbito do qual o Porto Premium 3 em 1, dirigido ao setor turístico, passa a integrar viagens no Funicular dos Guindais.

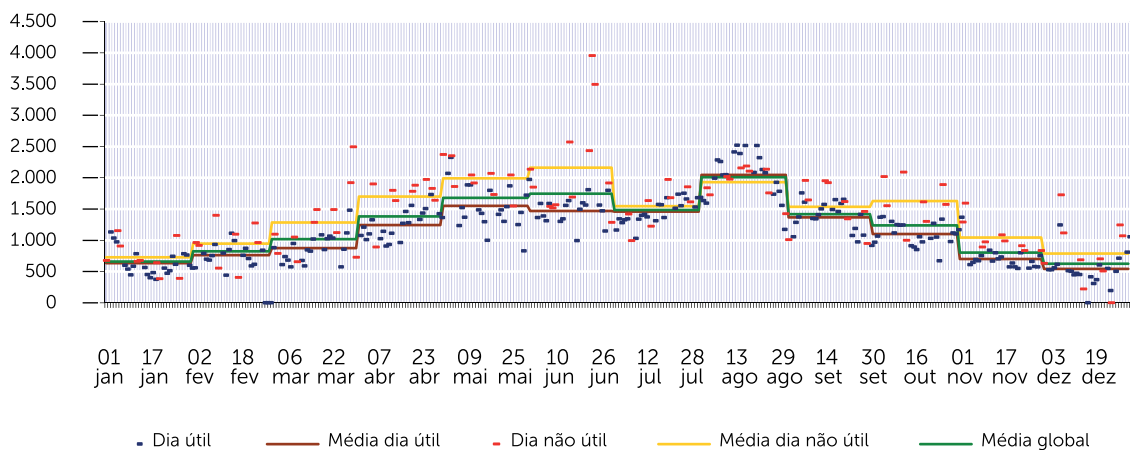
Registou-se um total de 451.132 validações, uma quebra de 4,5% face a 2012, e uma redução de 8,5% face ao valor de 2011.

Em 2013, 57,9% das validações no Funicular foram efetuadas com os títulos Funi e Premium.

Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, ao total de validações registadas correspondem 126.317 passageiros km. Manteve-se o perfil de utilização predominante nos dias não úteis, em que ocorrem 36,2% das validações totais, 0,1 pontos percentuais abaixo da percentagem registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto, com 62.294 validações, 13,8% das validações anuais.



### VALIDAÇÕES NO FUNICULAR DOS GUINDAIS







**Mais de 7 milhões  
de quilómetros  
percorridos**



#### 4.2. SERVIÇO

##### SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Registou-se, em 2013, uma ligeira redução de 1,2% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 7.020 milhares de veículos.km (equivalentes a simples<sup>2</sup>).

A frota de material circulante que assegura este nível de oferta é composta por 72 veículos Eurotram e 30 veículos Tram Train, com capacidades de transporte de 216 e 248 passageiros, respetivamente.

Não se registaram alterações no peso da oferta com veículos Tram Train, mantendo-se 41,0% da mesma realizada com este tipo de veículos. Mantém-se assim a capacidade média de transporte da frota em 229 passageiros por veículo, num total de 1.608,6 milhões de lugares km oferecidos, 1,2% inferior ao ano anterior.

A redução do volume de oferta a par do aumento da utilização do Sistema resulta numa subida de 0,4 pontos percentuais na taxa de ocupação média global. O valor da taxa de ocupação apurado em 2013, 17,4%, é inferior em 1,1 pontos percentuais ao recorde absoluto de ocupação atingido em 2011, sendo no entanto superior à de 2012.

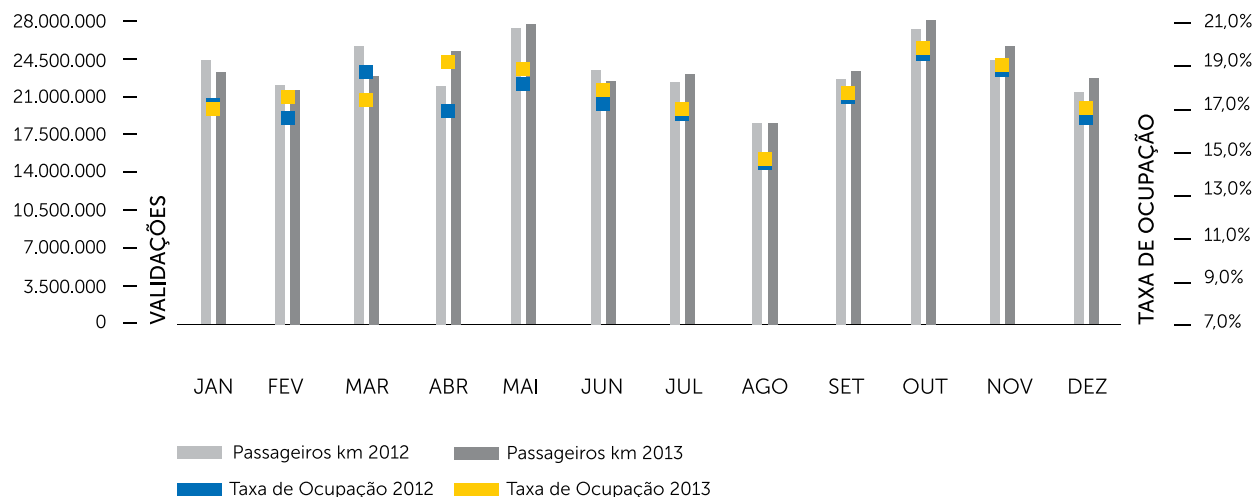
Comparando as taxas de ocupação mensais registadas em 2013 com os períodos homólogos, constata-se uma subida generalizada ao longo do ano, com variações mais significativas em março (redução de 1,3 pontos percentuais) e abril (subida de 2,3 pontos percentuais) que terá resultado dos diferentes meses de férias escolares nos dois anos.

<sup>2</sup> Quilómetros dos veículos em circulação como composições duplas são contabilizados a dobrar



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### OCUPAÇÃO NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



Analisando picos de ocupação por faixa horária, mantém-se o padrão evidenciado no ano anterior de maiores níveis de ocupação no período de ponta da manhã (em oito

dos doze meses do ano), com dois registos na hora de ponta da tarde e os restantes no período horário de almoço.

Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	16,9%	23,7%	8h - 9h
Fevereiro	17,5%	23,9%	8h - 9h
Março	17,4%	23,5%	8h - 9h
Abril	19,1%	26,1%	13h - 14h
Mai	18,8%	25,2%	18h - 19h
Junho	17,8%	23,2%	8h - 9h
Julho	17,0%	22,1%	18h - 19h
Agosto	14,6%	19,2%	14h - 15h
Setembro	17,7%	23,8%	8h - 9h
Outubro	19,8%	28,4%	8h - 9h
Novembro	19,0%	27,4%	8h - 9h
Dezembro	17,0%	22,2%	8h - 9h

As taxas de ocupação apresentadas na tabela acima 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, atinge-se consistentemente, com exceção dos meses de períodos de férias, taxas de ocupação acima dos 65% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis). Estes números são superiores em outubro e novembro, com picos de taxas de ocupação em torno dos 80%. Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente no tronco comum entre as estações de Trindade e Casa da

Música e na linha Amarela entre as estações do Marquês e S. Bento. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% nos troços da linha Amarela (entre S. Bento e Câmara de Gaia e entre Marquês e Combatentes) e no tronco comum entre as estações Casa da Música – Viso e 24 de Agosto – Trindade, assim como na Antena Azul entre a Estádio do Dragão e Contumil. O recorde de ocupação média mensal, com uma taxa de 36,0%, ocorreu em outubro no troço Trindade – Faria Guimarães.

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





## RELATÓRIO DE GESTÃO

Cerca de 33% da oferta concentra-se no tronco comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e cerca de 21% na linha Amarela (extensão de 8,5 kms). Em conjunto, o tronco 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 23% da oferta anual. Face a 2012, não se registam alterações no peso da oferta em cada um dos troços da rede considerados.

Veículos km por Troço	(unidades: milhares)			
	2011	2012	2013	% 13
Antena Laranja	378	438	436	6,2%
Troço Comum	2.299	2.386	2.322	33,1%
Antena Linha Azul	538	538	540	7,7%
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	532	537	535	7,6%
Antena Linha Vermelha	1.028	1.080	1.056	15,0%
Antena Linha Verde	600	648	634	9,0%
Linha Amarela	1.292	1.431	1.450	20,7%
Ramal Aeroporto	47	44	46	0,7%
<b>TOTAL</b>	<b>6.714</b>	<b>7.102</b>	<b>7.019</b>	<b>100%</b>

A velocidade comercial média global, obtida dividindo os veículos km totais pelos veículos hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais) apurados a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2013 a 25,8 km/h (25,9 km/h em 2012); e a velocidade

média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,7 km/h.

A tabela seguinte apresenta a evolução destes valores para cada uma das ligações oferecidas no Metro do Porto:

Velocidade Comercial (km/h)	2011	2012	2013
Linha Azul	22,4	22,3	22,3
Linha Vermelha	32,5	32,9	33,0
Linha Verde	28,4	28,6	28,3
Linha Amarela	21,0	20,7	20,6
Linha Violeta	27,3	27,2	27,1
Linha Laranja	23,6	23,9	23,9
<b>Passageiros</b>	<b>26,9</b>	<b>26,8</b>	<b>26,7</b>

Registou-se em 2013 um total de 76 ocorrências (19 colisões, 11 acidentes com peões, 45 incidentes com clientes dentro dos veículos e um descarrilamento), o que representa um agravamento de 15,2% face a 2012 (quase exclusivamente motivado pelo aumento de incidentes com clientes dentro dos veículos). Ponderando estas ocorrên-

cias pelo nível de oferta, regista-se em 2013 uma taxa de 10,83 acidentes por milhão de kms percorridos, 16,5% superior à taxa de 9,29 acidentes por milhão de kms do ano transato e em linha com a taxa registada em 2011 (70 ocorrências e uma taxa de 10,43 acidentes por milhão de kms percorridos).

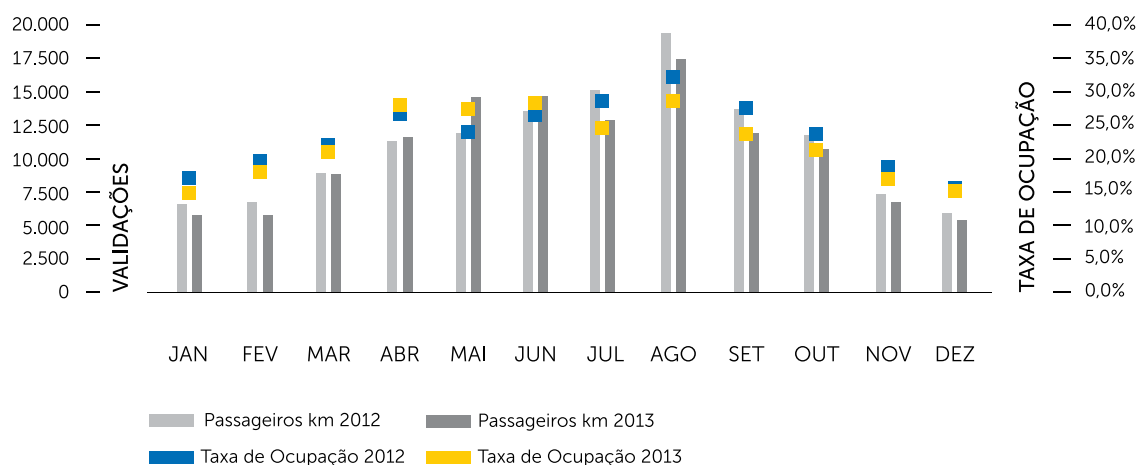


## FUNICULAR DOS GUINDAIS

Registou-se em 2013 um total de 39.234 viagens oferecidas, a que correspondeu uma oferta de 549.276 lugares km, marginalmente superior à verificada em 2012 (mais 0,4%). A este volume de oferta correspondeu uma taxa média de ocupação de 23,0%, 1,18 pontos percentuais inferior à taxa de ocupação em 2012 e 2,2 pontos percentuais abaixo do valor registado em 2011.

O padrão de utilização do Funicular dos Guindais manteve-se inalterado face aos anos anteriores, evidenciando uma maior utilização desta infraestrutura em fins de semana e feriados, período no qual se regista uma taxa de ocupação de 26,1% (27,6% em 2012), 4,5 pontos percentuais acima da taxa de ocupação registada em dias úteis.

## OCUPAÇÃO NO FUNICULAR DOS GUINDAIS



## EXPLORAÇÃO DE ESPAÇOS COMERCIAIS

Proporcionando aos clientes do Metro do Porto serviços complementares às deslocações diárias e mais conforto nas estações, foram adicionadas à rede de espaços comerciais três novas lojas nas estações da Senhora da Hora, Casa da Música e Bolhão.

Adotando soluções que contribuem para uma maior percepção de qualidade do serviço e geram receitas adicionais de exploração, são disponibilizadas na rede os serviços de 17 espaços comerciais, complementados pelo parque de

35 equipamentos de *vending*, 22 máquinas multibanco em diversas estações e pelo serviço de cacifos automáticos de depósito de bagagens na Trindade.

Manteve-se ainda em 2013 a oferta dos jornais diários gratuitos, METRO e DESTAK, nas estações subterrâneas.

Foi lançada uma nova consulta pública destinada à exploração de novos espaços comerciais. Promovida e dinamizada com o *slogan* "Lojas na rede metro. Pense nisso", espera-se que dela resulte a abertura de cinco de novas lojas em 2014.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 4.3. COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

No início de 2013 realizou-se a Exposição de Fotografias de grandes formatos “O Metro e a Cidade”, da autoria de vários fotógrafos, patente em várias estações da rede do Metro do Porto. Após o sucesso desta exposição, foi editado o livro “O Metro e a Cidade, Dez Anos de Vida em Movimento”, reunindo todas as fotografias exibidas nas estações de metro, assinalando-se desta forma os seus primeiros dez anos de serviço público de transporte.

Durante o ano, a Metro do Porto associou-se a vários eventos, viabilizando a sua realização ao longo da rede e em inúmeras estações. Entre música, teatro, fotografia, desfiles de moda e outras atividades, ocorreram mais de 650 eventos culturais.

Ao nível dos canais de comunicação online, a tendência de crescimento manteve-se. Na rede social Facebook, o Metro do Porto já tem mais de 30 mil seguidores, o que representa um aumento de cerca de 13% face ao ano de 2012.

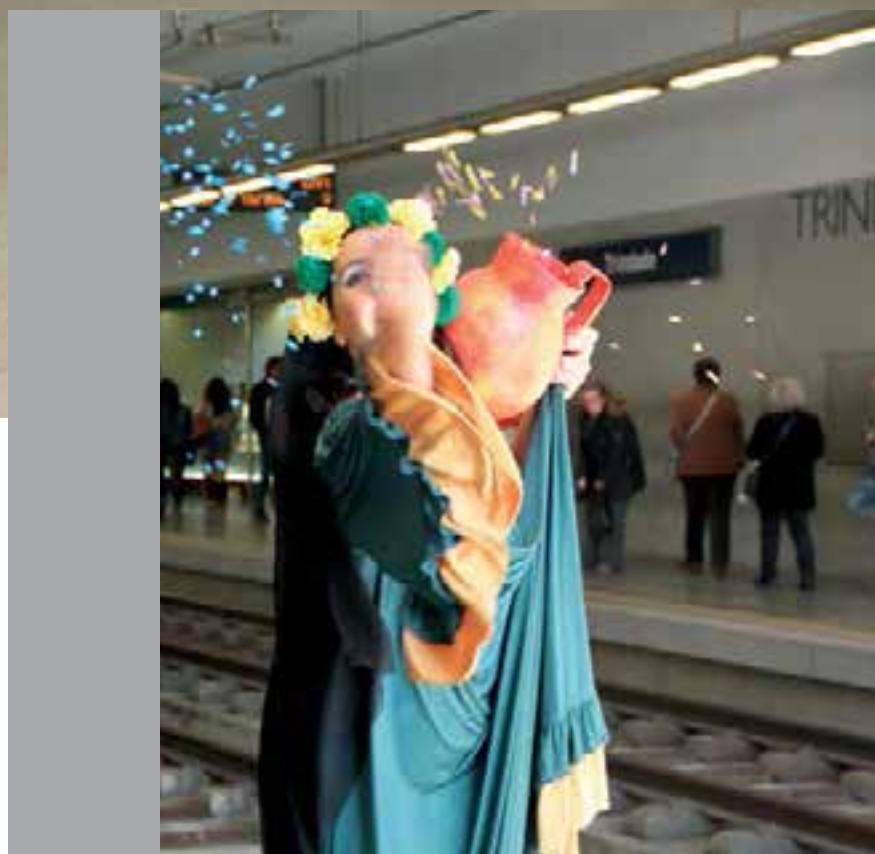
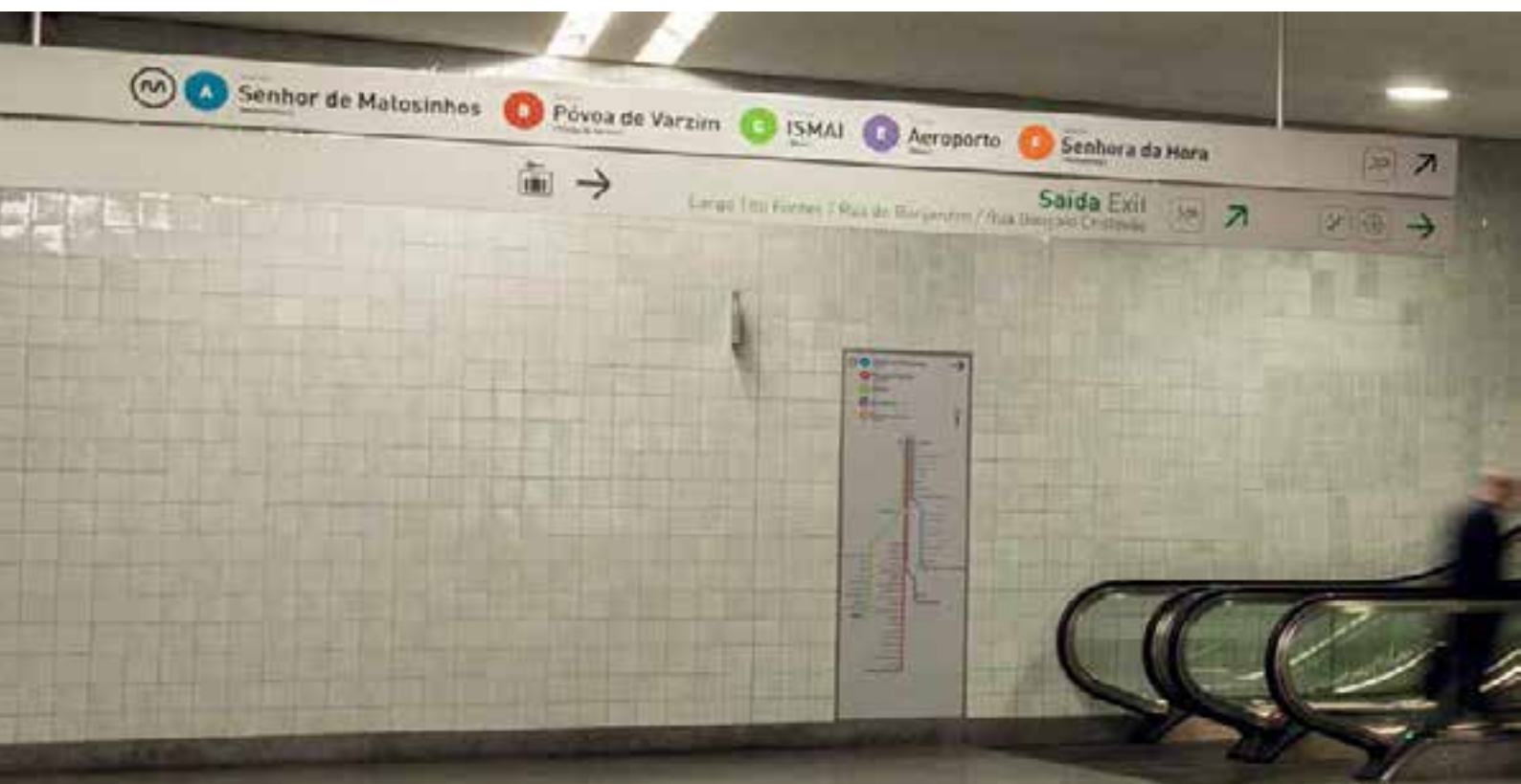
A *newsletter* digital Vaivém teve 17 edições em 2013, que chegaram aos cerca de 20 mil clientes registados, assegurando uma maior proximidade entre operador e cliente para a transmissão de informações relevantes.

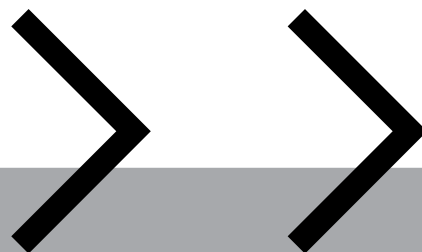
O website oficial do Metro do Porto ultrapassou um milhão de acessos com mais de três milhões de visitas.

A aplicação móvel *iMetroPorto*, lançada em 2011, registou um total de mais de 68 mil downloads em 2013, o que denota uma crescente procura desta ferramenta.

O Canal Metro TV gerou, em 2013, um milhão e 50 mil contactos/dia, transmitindo para 32 veículos e 11 estações da rede.







**Durante o ano, a Metro do Porto associou-se a vários eventos, viabilizando a sua realização ao longo da rede.**









## RELATÓRIO DE GESTÃO







**Entre música, teatro, fotografia, desfiles de moda e outras atividades, decorreram nos espaços do Metro mais de 650 eventos culturais.**



## 5.1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

```

graph TD
    CA[CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO] --- CE[COMISSÃO EXECUTIVA]
    S[SECRETARIADO] -.- CE
    P[PROJETOS] -.- CE
    C[COMUNICAÇÃO] -.- CE
    ASQ[AMBIENTE, SEGURANÇA E QUALIDADE] -.- CE
    J[JURÍDICO] -.- CE
    OSI[ORGANIZAÇÃO E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO] -.- CE
    PCG[PLANEAMENTO E CONTROLO DE GESTÃO] -.- CE
    CE --- I[INFRAESTRUTURAS]
    CE --- ST[SISTEMAS TÉCNICOS]
    CE --- E[EXPLORAÇÃO]
    CE --- AF[ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO]
  
```

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

**SECRETARIADO**

**COMISSÃO EXECUTIVA**

**PROJETOS**

**COMUNICAÇÃO**

**AMBIENTE, SEGURANÇA E QUALIDADE**

**JURÍDICO**

**ORGANIZAÇÃO E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO**

**PLANEAMENTO E CONTROLO DE GESTÃO**

**INFRAESTRUTURAS**

**SISTEMAS TÉCNICOS**

**EXPLORAÇÃO**

**ADMINISTRATIVO E FINANCEIRO**

GESTÃO DA MANUTENÇÃO

FISCALIZAÇÃO DA MANUTENÇÃO

GESTÃO DA CONSTRUÇÃO

SINALIZAÇÃO

SAE

ENERGIA

MANUTENÇÃO

TRANSPORTES E FISCALIZAÇÃO

COMERCIAL

MATERIAL CIRCULANTE

SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO DE TÍTULOS



## 5.2. RECURSOS HUMANOS

Em 2013, o número de colaboradores ao serviço da Metro do Porto diminuiu 2,2%. No final do exercício o número de colaboradores ao serviço ascendia a 87 (menos dois do que em 2012).

**87**  
**é o número de**  
**colaboradores**  
**ao serviço**

	2011	2012	2013	13/12
Efetivo Total	114	108	106	-1,9%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP)	104	99	97	-2,0%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP,ACE ou em Comissão de Serviço	93	89	87	-2,2%
<b>Efetivo Médio</b>	<b>98</b>	<b>90</b>	<b>88</b>	<b>-2,4%</b>
Quadros Técnicos	72,3%	71,9%	73,6%	1,65 pp





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6. O METRO E OS SEUS ACIONISTAS

#### 6.1. ESTRUTURA ACIONISTA

Não se registaram no exercício alterações na estrutura acionista da Metro do Porto, S.A..

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

Acionista	Ações	% Acionista
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto <sup>1</sup>	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	50.000	3,3%

<sup>1</sup> 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 ação.

#### 6.2. COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Os Órgãos Sociais têm a seguinte composição:

##### 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

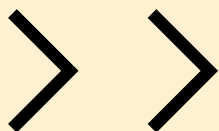
##### Conselho de Administração:

Presidente: Dr. João Velez Carvalho  
Vogal: Dr. António José Lopes  
Vogal não executivo: Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto  
Vogal não executiva: Dr<sup>a</sup>. Joana Fernanda Ferreira de Lima  
Vogal não executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves  
Vogal não executivo: Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

##### Conselho Fiscal:

Presidente: Dr.<sup>a</sup> Maria Fernanda Joanaz Silva Martins  
Vogal Efetivo: Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira  
Vogal Efetivo (ROC): "António Magalhães & Carlos Santos – SROC", representada por Dr. António Monteiro de Magalhães, Revisor Oficial de Contas  
Vogal Suplente (ROC): Dr. José Rodrigues de Jesus

A auditoria externa das contas de 2013 é assegurada pela Empresa PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda..



## CURRICULUM VITAE ADMINISTRADORES

### Presidente:

**Dr. João Velez Carvalho**

Presidente do Conselho de Administração

Presidente da Comissão Executiva

Presidente Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA.

### Pelouros:

- Gabinete de Projetos
- Gabinete de Comunicação
- Departamento de Infraestruturas
- Departamento de Sistemas Técnicos
- Departamento de Exploração
- Recursos Humanos

### Cargos em empresas participadas:

- Presidente do Conselho de Administração da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE.

Licenciatura em Finanças, pelo Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa (1970)

Pós-Graduação na Universidade de Paris XII com o Certificat d'Apptitude a l'Administration des Entreprises (diplome d'Etat) (1972)

Master of Business Administration (MBA) pelo Instituto Superior de Estudos Empresariais da Universidade do Porto (1994)

Mestre em Métodos Quantitativos de Gestão pela Escola de Gestão da Universidade do Porto (2008).

Doutorando em Gestão Industrial na Universidade de Aveiro (2008/2013)

### Experiência Profissional:

- Desde 1975: Professor no Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Instituto Politécnico do Porto (área científica de Gestão Estratégica/Professor Adjunto do quadro). Diretor do Mestrado em Logística da Associação de Politécnicos do Norte (2009/2011).
- Após 2006: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 2003 – 2006: Administrador da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA, com os pelouros de Recursos Humanos, Operações, Manutenção e do Museu do Carro Elétrico; Administrador do TIP – Transportes Intermodais do TIP, ACE (2006).
- 2000 – 2003: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 1999 – 2000: Consultor para as áreas do ambiente (águas e saneamento e resíduos sólidos urbanos e industriais) na EURISCO, S.A. (Grupo AEP) e LawGibb, S.A., desenvolvimento de projeto de realocação industrial com a Roland Berger&Partners e consultor da RAR – Sociedade de Controlo (Holding), S.A.
- 1989-1998: Administrador Delegado da SET – Serviços e Tecnologias, S.A. (Grupo RAR); Administrador Executivo da RAR AMBIENTE, SA; Administrador da NUTRIGER, SGPS, S.A.; Administrador da CLIMAESPACO – Sociedade de Produção e Distribuição de Energia Térmica Urbana, S.A.; Diretor da RAR – Sociedade de Capital de Risco, S.A.; Administrador Executivo da GROWELA Cabo Verde, SARL; Membro da Mesa da Assembleia Geral da RECOLTE – Recolha, Tratamento e Eliminação de Resíduos, S.A.; Presidente do Conselho Fiscal da Imperial – Produtos Alimentares, S.A..
- 1975 – 1989: Diretor Administrativo e Financeiro da MOLIN – Materiais de Desenho de Mário Lino, Lda.; Administrador Executivo da MOLIN SOUTH ÁFRICA, S.A.; Administrador Executivo da MOLIN U.K., S.A..

## **Vogal Executivo**

**Dr. António José Lopes**

Vogal do Conselho de Administração

Vogal da Comissão Executiva

Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento

Vogal Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA.

### **Pelouros:**

- Secretariado
- Gabinete Jurídico
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade
- Gabinete de Organização e Sistemas de Informação
- Departamento Administrativo e Financeiro

### **Cargos em empresas participadas:**

- Presidente do Conselho de Administração da Transpublicidade – Publicidade em Transportes, SA
- Gerente da Metro do Porto Consultoria- Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.
- Vogal do Conselho de Administração do TIP- Transportes Intermodais do Porto, ACE e da Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE.

Licenciatura em Economia pela Universidade do Porto, em 1982

Pós-Graduação em Gestão para Executivos, pela Faculdade de Ciências Económicas e Empresariais da Universidade Católica Portuguesa em 1998/1999.

### **Experiência Profissional:**

- 2010: Diretor Geral - Tablestock, Serviços para Hotelaria e Restauração
- 1998 – 2010: Diretor Central de Compras e Aprovisionamentos e Sistemas de Informação - Vista Alegre Atlantis S.A.
- 1997 – 1998: Diretor Geral - Empresa Continental Importadora, S.A.
- 1990 – 1997: Diretor Administrativo e Financeiro - EC-Material Eléctrico, Grupo General Electric, passando em janeiro de 2006 a GE PowerControls Portugal
- 1986 – 1989: Chefia dos Serviços de Controlo de Gestão - Empresa Electro-Cerâmica, Grupo Vista Alegre
- 1985 – 1986: Subdireção Financeira - STCP (Serviços de Transportes Coletivos do Porto)

## **Vogal não Executivo**

**Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto**

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Engenharia Mecânica

FEUP – Faculdade de Engenharia

Universidade do Porto (1999)

MBA – Master of Business Administration

(Especialização em Gestão Empresarial)

Católica Porto Business School [ Univ. Católica Portuguesa ] ESADE - Business School [ Barcelona ] (2004)

Mestre em Gestão e Administração de Empresas

Faculdade de Economia e Gestão

UCP - Universidade Católica Portuguesa (2008)

International MBA – Master of Business Administration

(Especialização em Marketing)

Católica Porto Business School [ Univ. Católica Portuguesa ] e ESADE - Business School [ Barcelona ] (2008)

Programa Avançado em Fusões, Aquisições e Reestruturação Empresarial

Católica Porto Business School [ Univ. Católica Portuguesa ] e ESADE - Business School [ Barcelona ] (2009)

Doutorando em Marketing e Estratégia

Faculdade de Economia e Gestão

Universidade do Minho (desde 2009)

### **Experiência Profissional:**

- Desde 2002: Assessor, Auditor e Consultor Independente em Gestão Empresarial, com intervenções nas áreas de: Gestão, Estratégia, Marketing, Balanced Scorecard, Controlo de Gestão, Sistema de Gestão de Performance, Reengenharia de Processos, Fusões e Reestruturação Empresarial, Gestão da Inovação.
- 2007 - 2010: Assessor da Administração Grupo CAVEX [CAVEX - Trade & Sourcing, S.A. | CavexConsult, Lda. | FCO, Lda. | RTF, Lda.]
- 2003 - 2006: Assessor da Administração Grupo SMIC [SMIC – Serviço Médico de Imagem Computorizada, S.A.]
- 2002 - 2006: Managing Partner e Consultor de Gestão e Estratégia WhiteSpark - Sistemas Integrados e Projectos de Engenharia, Lda.
- 2002 - 2003: Consultor do Departamento de Assistência Técnica às Empresas AEP - Associação Empresarial de Portugal
- 1999 - 2002: Director de Planeamento e Investimentos | Dir. da Qualidade | Dir. da Manutenção Cortiças Lamosel, Lda.
- 1998 - 1999: Resp. do Departamento de Preparação e Métodos
- Grupo Nutrinveste (ALCO - Indústria de Óleos Alimentares, S.A.)



**Vogal não Executivo**

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal do Conselho de Administração  
Ex-Presidente da Câmara Municipal da Trofa

Licenciatura em Relações Internacionais - Universidade Lusíada do Porto (1999 – 2003)

**Experiência Profissional:**

- 2013 / ...: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa
- 2009 / 2013: Presidente da Câmara Municipal da Trofa
- Desde 2011: Membro do Conselho Geral Estratégico da Universidade Lusófona do Porto
- Desde 2010: Membro Suplente da Câmara das Regiões do Congresso do Conselho da Europa, Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
- Desde 2009: Vice-Presidente da Régie Cooperativa VARD2015, Presidente do Conselho de Administração da Trofa-Park, Empresa de Reabilitação Urbana, Desenvolvimento Económico, Inovação Empresarial e Gestão de Equipamentos, EEM e Presidente do Conselho Geral da Trofáguas – Serviços Ambientais, EEM
- 2005 – 2009: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa e Deputada na X Legislatura
- 1995 – 2005: Empresária

**Vogal não Executivo**

Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Vogal do Conselho de Administração  
Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Engenheiro Técnico Civil

**Experiência Profissional:**

- Desde janeiro 1994: Vice-Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim
- Desde janeiro 1990: Vereador na Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

**Vogal não Executivo**

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração

Ex-Vereador da Câmara Municipal do Porto para o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade.

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

Membro da Assembleia Intermunicipal da "Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto".

Licenciado em Administração e Gestão de Empresas, na Faculdade de Ciências Económicas e Empresarias da Universidade Católica Portuguesa (1992 – 1997).

**Experiência Profissional:**

- 2013 - ... Banco BPI, SA: Banca de Empresas, Direção de Empresas Norte, Diretor de Centro de Empresas;
- 2009 / 2013 Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;
- 2005 / 2013 Membro da Assembleia Intermunicipal da "Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto"
- 2010 / 2013 Águas do Porto, EM: Presidente do Conselho de Administração;
- 2010 / 2013 GOP – Gestão De Obras Públicas, EM: Presidente do Conselho de Administração
- Desde 2005: Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade (2009 / 2013);
- Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana: Membro do Conselho de Administração (2009 /...);
- Metro do Porto, S.A.: Membro do Conselho de Administração (2010/2012);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro da Cultura, Turismo e Lazer (2007/2009);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com os Pelouros da Educação, Desporto, Juventude e Inovação (2005/2007);
- 2004 - 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento de Grandes Empresas. Responsável pelo Centro de Empresas da Galiza (Espanha), em Santiago de Compostela;
- 1998 – 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento Grandes Empresas, Gerente de Conta;
- 1997 -1998: Banco Borges & Irmão: estágio na Banca de Empresas.





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3. OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SETOR EMPRESARIAL DO ESTADO

Com a alteração da estrutura acionista 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 Setor Empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se seguidamente cumprimento ao disposto no Ofício nº 832-DGTF, de 14 de fevereiro de 2014, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas.

#### 6.3.1. OBJETIVOS DE GESTÃO

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados. Esses objetivos e metas eram os seguintes para 2013:

#### OBJETIVOS

	2013		
	Peso (%)	Objetivo	Real
Volume de negócios (M €)	10%	40,3	39,7
Gastos Operacionais (M €)	10%	53,9	55,2
EBITDAR	5%	2,7	2,7
Gastos Operacionais por Passageiro Km (€)	5%	0,20	0,19
Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais (%)	5%	74,7%	71,9%
Emissões evitadas líquidas (TonCO <sub>2</sub> Eq)	5%	43.759	46.996
Índice de satisfação (%)	5%	82,0%	82,6%
Taxa de Ocupação (%)	5%	17,2%	17,8%
PMP (dias)	5%	60	86
Grau de cumprimento do Plano de Investimentos	5%	100,0%	2,6%
Lançamento do Concurso O&M	15%	100%	90%
Assinatura contrato O&M			
Reestruturação	15%	65%	50,0%
Fusão MP/STCP	10%	55%	40,0%



© António Chaves

**A receita aumentou  
3,5% e os custos  
operacionais  
diminuíram 0,7%**

Se em 2013 tivessem sido calculadas as comparticipações devidas pelo Estado no âmbito do tarifário social Andante utilizando as mesmas taxas que foram consideradas em anos anteriores e também no cálculo do objetivo, e não as utilizadas pelo Estado, o Volume de Negócios teria ascendido a 41,3 M €, ultrapassando o objetivo.

O cumprimento dos objetivos relativos aos Gastos Operacionais e à taxa de cobertura dos Gastos Operacionais foi prejudicado:

- pelo facto de os objetivos assentarem na não reposição dos subsídios de férias e de Natal;
- por, não tendo sido reconhecido em 2012 o custo com o direito a subsídio de férias adquirido nesse ano, o mesmo ter acrescido aos Gastos de 2013;
- pela contabilização, na conta de Outros Ganhos e Perdas, e um acerto de cerca de 2,9 milhões de euros relativo a taxas de comparticipação pelo Estado no tarifário social Andante.

Estes efeitos são agravados pela não concretização do plano de redução de efetivos.

O cumprimento do objetivo relativo à taxa de cobertura dos Gastos Operacionais foi adicionalmente prejudicado pelo atrás referido quanto ao Volume de Negócios e aos Gastos Operacionais.

A evolução do prazo médio de pagamentos e a estratégia para melhoria deste indicador encontram-se detalhadas no ponto 6.3.3 abaixo. No cálculo do PMP real não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro, relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

O não cumprimento do objetivo relativo ao Plano de Investimentos deriva por um lado das orientações superiores supervenientes, que resultaram na não execução de investimentos novos, e por outro do facto de não terem ocorrido ainda decisões judiciais relativas a processos em contencioso que, no Plano, se tinha admitido que ocorressem em 2013.

O concurso de operação e manutenção pós-2014 encontra-se em estudo na tutela, integrado no processo mais geral da abertura à iniciativa privada dos sistemas de transportes de Lisboa e do Porto, o que não permitiu o seu lançamento em 2013.

No que respeita à reestruturação/fusão a mesma só será realizável a 100% quando estiver definida pela Tutela quais as funções e responsabilidades a imputar à empresa/entidade resultante da referida reestruturação/fusão.





## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3.2. GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO E LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

O detalhe da política de gestão da carteira de dívida e do risco financeiro à mesma associada é apresentado nas Notas 16, 17 e 28 às demonstrações financeiras.

Gestão de Risco Financeiro - Despacho n.º 101/09-SETF, de 30-01	Cumprido			Descrição
	S	N	N.A.	
<b>Procedimentos adotados em matéria de avaliação de risco e medidas de cobertura respetiva</b>				
Diversificação de instrumentos de financiamento			X	(1)
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis			X	(1)
Diversificação de entidades credoras			X	(1)
Contratação de instrumentos de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado			X	(2)
<b>Adopção de política ativa de reforço de capitais permanentes</b>				
Consolidação passivo remunerado: transformação passivo Curto em M/L prazo, em condições favoráveis			X	(1)
Contratação da operação que minimiza o custo financeiro (all-in-cost) da operação			X	(1)
Minimização da prestação de garantias reais			X	(1)
Minimização de cláusulas restritivas (covenants)			X	(1)
<b>Medidas prosseguidas com vista à optimização da estrutura financeira da empresa</b>				
Adopção de política que minimize afetação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos	X			
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP			X	Não existiram investimentos
Utilização de auto financiamento e de receitas de desinvestimento			X	Empresa não gera autofinanciamento, conforme análise no ponto 7.4. Não existiram oportunidades de desinvestimento
<b>Inclusão nos R&amp;C</b>				
Descrição da evolução tx média anual de financiamento nos últimos 5 anos	X			
Juros suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos nos últimos 5 anos	X			
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro	X			
<b>Reflexão nas DF 2013 do efeito das variações do justo valor dos contratos de swap em carteira</b>	X			

Legenda:

FC - Fundos comunitários

CP - Capital próprio

S - Sim

N - Não

N.A. - Não Aplicável

(1) O Decreto-Lei 133/2013, de 3 de outubro, estipula no Art.º 29º, n.º 1, que as empresas públicas não financeiras que tenham sido ou sejam integradas no setor das administrações públicas, nos termos do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais ficam impedidas de aceder a novo financiamento junto de instituições de crédito, salvo junto de instituições financeiras de caráter multilateral. Esta era já a situação vigente em 2013 desde o seu início. Todo o financiamento remunerado foi portanto determinado pela DGTF.

(2) O Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, estipula no Art.º 6º, n.º 1 alínea d) que deverá ser atribuído ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. (IGCP) um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros, incluindo as operações com as opções de vencimento antecipado exercíveis pela contraparte acima referidas. Este mandato foi atribuído a 31 de outubro de 2012 com a assinatura do Contrato de Mandato de Representação entre a Metro do Porto, S.A. e o IGCP.



A tabela seguinte apresenta a evolução dos encargos financeiros e da taxa média de financiamento nos últimos cinco anos:

Anos	2009	2010	2011	2012	2013
Encargos Financeiros (€)	58.233.775	89.436.151	133.402.991	149.081.361	108.207.515
Taxa Média de Financiamento	2,76%	3,95%	5,47%	5,56%	3,59%

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado em 2013:

Passivo Remunerado (€)	2012	2013	Var. Absol.	Var %
Passivo não corrente	3.825.936	3.155.083	-670.852	-17,5%
Financiamentos obtidos	2.520.926	2.720.741	199.815	7,9%
Passivo corrente	253.355	920.102	666.747	263,2%
Financiamentos obtidos	202.572	459.879	257.307	127,0%
<b>Total Passivo Remunerado</b>	<b>2.723.497</b>	<b>3.180.620</b>	<b>457.123</b>	<b>16,8%</b>

O Ofício Circular n.º 7896, de 8 de outubro de 2012, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, contendo instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2013, estipulava, quanto ao endividamento bancário (CP e MLP), que o aumento líquido do endividamento não deveria ultrapassar 4% face a 2012.

Apesar da suspensão de todos os investimentos não adjudicados, só prosseguindo aqueles que estavam em execução (ou em finalização): essencialmente, as extensões a Fânzeres e Santo Ovídio, o limite previsto para o final de 2013 continuou ultrapassado, por força do financiamento fornecido pela DGTF para liquidação das operações de derivados, nos termos definidos pelo IGCP.

### 6.3.3. PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO

O prazo médio de pagamento (PMP), calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta uma subida em 2013, apesar da redução do montante em dívida a fornecedores no final do exercício (-6,9 milhões de euros). No cálculo do PMP não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro, relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

PMP	2013				2012				Var. 4ºT 2013/4ºT 2012
	1ºT	2ºT	3ºT	4ºT	1ºT	2ºT	3ºT	4ºT	
Prazo (dias)	67	64	58	86	134	104	77	67	28,4%

O PMP de 86 dias é motivado pelo não pagamento de faturas em negociação com fornecedores (caso da Bombardier, Vossloh, Refer).

A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2013, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

Dividas Vencidas	0-90 dias	Dividas vencidas de acordo com o Art. 1º DL 65-A/2011			
		90-120 dias	120-240 dias	240-360 dias	> 360 dias
Aquisições de Bens e Serviços	230.039,70	65.674,06	41.382,50	1.970,41	83.439,69
Aquisições de Capital	9.762,08	0,00	1.977,39	0,00	589.392,81
<b>Total</b>	<b>239.801,78</b>	<b>65.674,06</b>	<b>43.359,89</b>	<b>1.970,41</b>	<b>672.832,50</b>

Os pagamentos em atraso no final de 2012 ascendiam a cerca de 15,7 milhões de euros, pelo que se observa uma substancial redução para 784 mil euros. Esse valor resultava tanto da falta de aprovação pela tutela de um acordo que determinava o pagamento de cerca de 15,1 milhões de euros (ver ponto 7.3) como de faturas que se encontravam em

negociação (o valor restante). No decurso de 2013 foi possível ultrapassar a primeira das condicionantes. Em 2014 a estratégia para a redução dos pagamentos em atraso, cujo valor é aliás agora pouco expressivo, incidirá sobre a conclusão das referidas negociações com fornecedores.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3.4. RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2012

Na Assembleia Geral realizada a 5 de julho de 2013, o representante do acionista Estado, votou favoravelmente as contas do exercício de 2012 *"atentas as ênfases expressas na Certificação Legal de Contas e o parecer favorável do Conselho Fiscal, recomendando ao Conselho de Administração que: a) tendo em consideração a referência expressa no relatório e contas ao relatório de sustentabilidade, promova as diligências necessárias visando a sua aprovação e publicação no site da empresa, simultaneamente com a publicação do relatório e contas de 2012; b) dê integral cumprimento ao princípio da Unidade de Tesouraria do Estado."*

O Relatório de Sustentabilidade da Metro do Porto, S.A. referente ao biénio 2011-2012 foi posteriormente aprovado em Conselho de Administração e publicado no site da Empresa. A Metro do Porto solicitou, em 13 de agosto de 2013, autorização para proceder à movimentação de fundos em contas fora do IGCP, ao abrigo do regime de exceção ao Princípio da Unidade de Tesouraria previsto no artigo 124º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro. A 30 de dezembro de 2013 foi a Empresa Metro do Porto notificada do Despacho N.º 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013. Este despacho aprova a manutenção na banca comercial de operações de financiamento, sendo indicado que a empresa deverá recorrer aos serviços disponibilizados pelo IGCP, nomeadamente nos seguintes casos:

- Cobranças por ATM e TPA;
- Pagamentos online ou por ficheiro;
- Pagamentos por cheque e;
- Pagamentos por cartões.

A Metro do Porto está a diligenciar junto do IGCP a implementação desses serviços.

Efetuiu-se em setembro de 2013 a transferência para o IGCP dos juros obtidos de depósitos à ordem na banca comercial, conforme previsto no artigo 124º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, tendo sido aprovado pela Comissão Executiva da Metro do Porto uma periodicidade trimestral para transferência destas verbas.



### 6.3.5. ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES

Foram integralmente cumpridas as orientações transmitidas e aplicadas aos órgãos sociais, auditor externo e restantes trabalhadores.

Nos termos do Art.º 37º da Lei 66-B/2012, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2013.

Não se procedeu no exercício de 2013 a qualquer atualização dos salários nominais, tendo sido aplicados os cortes remuneratórios previstos no:

- Art.º 12º da Lei 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipula que "A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao setor público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%";
- Art. 27º da Lei 66-B/2012 de 31 de dezembro que mantém em vigor para o ano de 2013 o estatuído nos diplomas anteriores (Lei 64-B/2011 e Lei 55-A/2010) quanto aos cortes remuneratórios aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa;
- Art. 28º da Lei 66-B/2012 de 31 de dezembro que estabelece que durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, para o ano de 2012, como foi o ano de 2013, que o subsídio de Natal é pago mensalmente em duodécimos.

Procedeu-se à reposição do subsídio de férias (Art. 2.º, da Lei n.º 39/2013) em cumprimento da decisão do Tribunal Constitucional de 5 de abril de 2013, que através do Acórdão n.º 187/2013 declarou a inconstitucionalidade do corte desse subsídio, com força obrigatória geral, por violação do princípio da igualdade, consagrado no artigo 13.º da Constituição da República Portuguesa, da norma do artigo 29.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro.

As tabelas previstas no Ofício n.º 832-DGTF, de 14 de fevereiro de 2014, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 32 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

### 6.3.6. APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO

Não existem quaisquer cartões de crédito ou instrumentos de pagamento similares atribuídos aos gestores da empresa. Não foi realizado o reembolso de quaisquer despesas realizadas e que caíam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal.

As tabelas previstas no Ofício n.º 832-DGTF, de 14 de fevereiro de 2014, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 32 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

### 6.3.7. APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Foi dado cumprimento às instruções da Direção Geral do Tesouro e Finanças (Ofício Circular n.º 6132 de 6 de agosto de 2010) sobre a contratação pela Metro do Porto da prestação de serviços de valor igual ou superior a 125.000,00

euros, segundo as quais a adoção 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 objetivos 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 respetiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

No exercício de 2013 não foram adjudicados celebrados atos ou contratos com valor superior a 5 milhões de euros, com exceção das operações de financiamento celebradas com a Direção Geral do Tesouro e Finanças para cobertura das necessidades de financiamento da Metro do Porto. A celebração destes contratos não carece de visto prévio do Tribunal de Contas conforme determina o Art.º 47º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas.

Existem procedimentos internos instituídos para a contratação de bens e serviços, que são objeto de revisão quando necessário.

### 6.3.8. ADESÃO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS E PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO

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.

O quadro seguinte mostra a evolução do número de viaturas utilizadas pela empresa:

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nº Viaturas	65	65	54	36	33	32*
Taxa de variação	-	0,0%	-16,9%	-33,3%	-8,3%	-3,0%
Nº de veículos novos adquiridos	32	12	8	10	2	0
Nº de veículos abatidos por veículo novo adquirido	0,06	1,00	2,38	2,80	2,50	-

\* inclui uma viatura cedida pela STCP em regime de contrato de aluguer



No ano de 2013 foi concluído o processo de celebração de acordos de atribuição e uso de viaturas com os colaboradores da empresa em cumprimento do disposto no ofício 426 de 18 de janeiro de 2012 da Direção Geral do Tesouro e Finanças, para efeitos de enquadramento na alínea b) dos nº 3 e 9 do artigo 2º do Código do IRS e tributação em sede deste imposto, como rendimento em espécie, tanto no ano de 2012 como em 2013.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3.9. PLANO DE REDUÇÃO DE CUSTOS

O Ofício Circular n.º 7896, de 8 de outubro de 2012, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, definiu uma série de instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2013. Prevê-se nesse Ofício Circular que no caso de empresas deficitárias, onde se enquadra a Metro do Porto, se deve *"garantir um orçamento económico equilibrado, traduzido num valor de EBITDA nulo por via de uma redução dos CMVMC + FSE + Gastos com pessoal de 15% para 2013 face a 2010"*.

O Ofício Circular n.º 7896, de 8 de outubro de 2012, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças prevê orientações adicionais segundo as quais:

- Despesas em deslocações, ajudas de custo e alojamento não devem ultrapassar 50% do valor gasto em 2010;
- Despesas em comunicações não devem exceder 50% da média dos gastos correspondentes aos anos de 2009 e 2010.

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

PRC	2009	2010	2011	2012	2013	Variação 2013/2010		Cumprimento Identificar [S/N]
						Absoluta	%	
CMVMC (m€)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	
FSE (m€) *	73.829,6	56.384,9	546.354,0	50.536,6	4.9317,4	-7.067,5	12,5%	
Deslocações/Estadas	55,9	36,9	37,4	28,1	18,3	-18,6	-50,3%	S
Ajudas de custo	26,0	21,2	12,2	5,1	2,1	-19,1	-90,0%	S
Comunicações	135,1	125,9	113,8	86,7	67,0	-58,8	-46,7%	N
Gastos com o pessoal (m€) **	5.835,4	5.812,6	4.798,1	4.250,3	4.888,2	-924,3	-15,9%	
<b>Total</b>	<b>79.664,9</b>	<b>62.197,5</b>	<b>59.452,1</b>	<b>54.786,9</b>	<b>54.205,6</b>	<b>7.991,8</b>	<b>-12,8%</b>	<b>N</b>
Volume de Negócios (m€) ***	31.218,9	31.554,5	36.025,9	38.220,4	39.697,8	8.143,3	25,8%	
Peso dos Gastos no VN (%)	255%	197,1%	165,0%	143,3%	136,5%	-60,57pp	-30,7%	

\* FSE totais deduzidos da IFRIC e dos direitos de utilização bem como montantes registados em subcontas desta que não são gastos operacionais. São ainda somados montantes registados em subcontas das contas 68 e 69 que são gastos de carácter operacional.

\*\* Exclui custos com rescisões. Em 2013 inclui subsídio de férias referente a 2012 e não contabilizado nesse período (293 mil euros), conforme detalhado no ponto 6.3.1

\*\*\* Prestações de serviços + coimas cobradas a clientes, deduzidas da IFRIC, dos direitos de utilização previstos no contrato de subconcessão e correção tarifário social





#### 6.3.10. PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO

Conforme já referido atrás, a Metro do Porto solicitou, em 13 de agosto de 2013, autorização para proceder à movimentação de fundos em contas fora do IGCP, ao abrigo do regime de exceção ao Princípio da Unidade de Tesouraria previsto no artigo 124º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro. A 30 de dezembro de 2013 foi a Empresa Metro do Porto notificada do Despacho N.º 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013. Este despacho aprova a manutenção na banca comercial de operações de financiamento, sendo indicado que a empresa deverá recorrer aos serviços disponibilizados pelo IGCP, nomeadamente nos seguintes casos:

- Cobranças por ATM e TPA;
- Pagamentos *online* ou por ficheiro;
- Pagamentos por cheque e;
- Pagamentos por cartões.

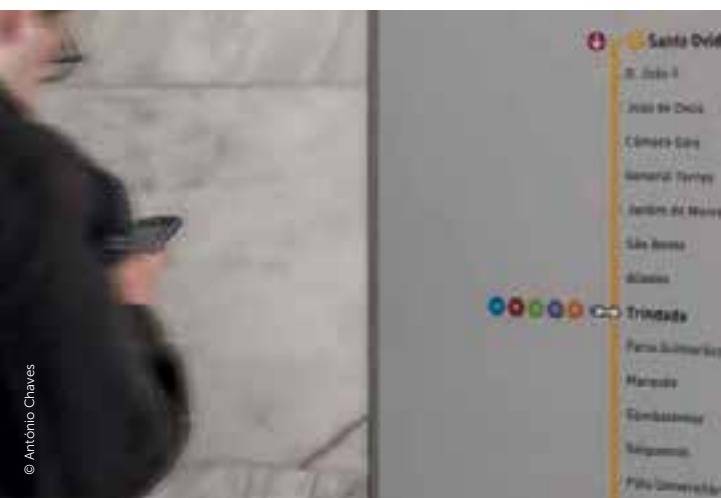
A Metro do Porto está a diligenciar junto do IGCP a implementação desses serviços, também em cumprimento do estatuído no artigo 28º do Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro.

De referir ainda que não existem quaisquer aplicações financeiras constituídas e que as disponibilidades colocadas fora do Instituto de Gestão de Tesouraria e do Crédito Público, I.P. resultam de excedentes pontuais diários para fazer face às necessidades correntes da Empresa.

#### 6.3.11. RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

##### Auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004

Em 2006 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004 iniciada em 2005, cujo relatório (33/06) se pode encontrar em [http://www.tcontas.pt/pt/actos/re\\_l\\_auditoria/2006/audit-dgtc-rel033-2006-2s.pdf](http://www.tcontas.pt/pt/actos/re_l_auditoria/2006/audit-dgtc-rel033-2006-2s.pdf). As recomendações seguintes encontram-se a partir da página 82 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 112):





## RELATÓRIO DE GESTÃO

Recomendação	Medidas tomadas na sua adoção e respetivo resultado
1. <i>"Que o Conselho de Administração se abstenha de praticar actos ou de deliberar em matérias da competência da Assembleia Geral, sem prejuízo das situações de excepção que o justifiquem".</i>	O Conselho de Administração absteve-se de praticar atos e de deliberar em matérias da competência da Assembleia Geral
2. <i>"Que o Conselho de Administração interpele os accionistas para o cumprimento das obrigações de realização de prestações acessórias, (excepto se o Estado o entenda fazer em sua substituição) dado que essa falta acarreta a ilegalidade da prossecução das correspondentes obras de inserção urbana efectuadas pela Metro do Porto".</i>	A análise desta matéria foi retomada em sede de Conselho de Administração na sua reunião de 6 de agosto de 2008, não tendo ainda sido conclusiva relativamente à posição a assumir por este Órgão.
3. <i>"Que o Conselho de Administração providencie no sentido de passar a distinguir claramente nas empreitadas que leva a cabo e nos futuros aditamentos ao contrato com o Normetro, as obras de infra estruturas inseparáveis da construção do sistema de Metro, das demais obras realizadas nas envolventes desse sistema e que são dele claramente cindíveis, como foi o caso de parte da obra efectuada na Praça Mouzinho de Albuquerque".</i>	Com exceção do primeiro aditamento ao chamado "contrato Normetro", cujos marcos de faturação não faziam essa distinção, esta sempre foi assegurada, não sendo necessária qualquer providência posterior a esse aditamento para a assegurar. Não obstante, é forçoso reconhecer que a fronteira de separabilidade em que assenta a recomendação é intrinsecamente difusa e suscetível a variações interpretativas.
4. <i>"Que o Conselho de Administração diligencie pelo cumprimento das obrigações em falta da concessionária para com o concedente (v.g. proceder ao envio tempestivo dos relatórios semestrais sobre a previsão dos trabalhos e seu enquadramento nos prazos previstos (Base V, n.º 3), do inventário dos bens afectos à concessão (Base VII, n.º 3) e do projecto de orçamento contemplando as áreas de gestão e investimento (Base XVI, n.º 2)) e acautele o endividamento de médio longo prazo sujeito a garantia/aval do Estado, tendo em conta o limite de € 997.595.790 (Base XIII, n.º 15)".</i>	As obrigações da Concessionária para com o Concedente foram sempre cumpridas tempestivamente. O endividamento assumido pela Empresa até 2010 foi sempre o necessário para construir a infra-estrutura determinada pelo Concedente, tendo em atenção o incumprimento por parte deste de diversos compromissos assumidos e a sua indisponibilidade para assegurar o financiamento nos termos da Base XIII da Concessão.
5. <i>"Que o Conselho de Administração diligencie no sentido da reavaliação das opções ao nível do regime de taxa de juro fixa acordada com o BEI e ao nível do swap de taxa juro referente ao contrato de leasing operacional".</i>	A taxa fixa acordada com o BEI foi reestruturada através de swap com o BNP Paribas em agosto de 2006. O plain vanilla swap referente ao contrato de leasing operacional foi reestruturado através de swap contratado com o Banco Santander em janeiro de 2007. As fichas técnicas e todos os detalhes destas duas operações foram enviados em 17 de janeiro de 2007 ao Tribunal de Contas, na carta com a ref.ª MP-647478/07. Ao contrário das anteriores, estas duas operações não mereceram a crítica do Tribunal. Os resultados até 2007 inclusive destas operações e das anteriores foram comunicados ao Tribunal em 8 de janeiro de 2008, na carta com a ref.ª MP-733037/08. Os resultados posteriores constam dos Relatórios e Contas da Empresa.

<p>6. “Que o Conselho de Administração encete diligências de forma a assegurar a atempada cobrança dos valores de receita da venda de títulos de transporte junto do TIP, ou em alternativa a cobrança de juros, bem como a regularização dos valores indevidamente pagos (€ 58.282,15) àquele ACE a título de comissão da rede de vendas”.</p>	<p>Tem havido cobrança regular dos valores de receita da venda de títulos de transporte junto do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE</p>
<p>7. “Que o Conselho de Administração assegure a elaboração de mapas de fluxos de caixa previsionais, à luz das últimas informações disponíveis para todo o período da concessão”.</p>	<p>Desde a criação da Empresa em 1994 que são elaborados mapas de fluxos de caixa previsionais, várias vezes por ano.</p>
<p>8. “Que o Conselho de Administração proceda à correcção da contabilização dos financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária), contabilizados / registados na conta 58 -Prestações do concedente, de modo a inclui-los na Conta 2745 — Subsídios para Investimentos, atendendo à natureza daqueles e aos princípios contabilísticos geralmente aceites. Dado que após esta operação se evidenciará estar perdido metade do capital próprio, em sequência, deverá ainda o mesmo órgão convocar uma reunião da assembleia geral da sociedade nos termos e para os fins do artigo 35º, nºs 1 e 3, do CSC (dissolução da sociedade, redução do capital social ou realização de entradas pelos sócios para o seu reforço)”.</p>	<p>Não foi tomada qualquer medida. A solução adotada pela Empresa para contabilização dos financiamentos do investimento, e que se mantém, foi entretanto adotada pelas normas internacionais (e nacionais) de contabilidade. As reuniões recomendadas da assembleia geral têm sido convocadas todos os anos.</p>
<p>9. “Que o Conselho de Administração regularize as situações críticas detectadas ao nível do controlo interno (v.g. segregação de funções ao nível do DAF no processo de facturação, recebimento/pagamento e respectiva contabilização das operações, quer em relação à MP quer em relação ao TIP)”.</p>	<p>O controlo interno desta documentação da Sociedade e do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE encontra-se devidamente regularizado e autonomizado, tendo os procedimentos sido validados por auditores externos.</p>
<p>10. “Que o Conselho de Administração diligencie para que os serviços assegurem critérios adequados na organização das pastas de empreitadas”.</p>	<p>Os procedimentos relativos aos processos de concurso de empreitadas sempre se encontraram devidamente documentados, sistematizados e de fácil consulta a qualquer pessoa ou entidade ainda que estranha à Metro do Porto, S.A..</p>
<p>11. “Que o Conselho de Administração assegure que o sistema contabilístico responda a necessidades de informação sobre obras de inserção ou requalificação urbana”.</p>	<p>Está satisfeita esta necessidade de informação.</p>



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### Auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto

Em 2010 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto iniciada em 2008, cujo relatório (12/10) se pode encontrar em

[http://www.tcontas.pt/pt/actos/reL\\_auditoria/2010/audit-dgtc-rel012-2010-2s.pdf](http://www.tcontas.pt/pt/actos/reL_auditoria/2010/audit-dgtc-rel012-2010-2s.pdf). As recomendações seguintes encontram-se a partir da página 20 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 81):

---

#### Recomendação

#### Medidas tomadas na sua adoção e respetivo resultado

1. "Alicerce a expansão da sua rede em projectos económica e financeiramente viáveis, sustentados, nomeadamente, em fontes de financiamento variadas e que redundem, com elevada certeza, na tendencialmente crescente independência do endividamento."

Nos termos da concessão, compete ao Estado determinar quais os projetos de expansão da rede a executar e à concessionária executá-los. Compete também ao Estado assegurar o financiamento dos projetos cuja execução determina.

Geralmente a Metro do Porto instrui um *dossier* para auxílio à decisão do Governo, do qual constam estudos de procura, de benefícios sociais e ambientais e de análise custo - benefício.

2. "Fundamente os futuros projectos de expansão da sua rede nos percursos e estações com notável densidade populacional que justifiquem os avultados investimentos e financiamentos públicos que este modo de transporte pesado exige, em detrimento de outros menos onerosos, como o modo autocarro."

Em 24 de maio de 2011, o Secretário de Estado dos Transportes suspendeu o projeto de expansão de sistema através do Despacho n.º 04.05/11 SET:

"Concordo com as conclusões e recomendações desta informação.

O projecto de expansão do Metro do Porto só será possível de lançar

a. Depois da empresa consolidar o Passivo

b. Após novos estudos que justifiquem do ponto de vista económico o Projecto.

c. Após o programa de consolidação da conta Pública dar resultados positivos.

Informe-se a SETF e a empresa Metro do Porto, S.A.

Carlos Correia da Fonseca

Mai 24, 2011

3. "Compartilhe, sempre que adequado e exequível, com as restantes empresas públicas que integram o sistema de intermodalidade da Área Metropolitana do Porto a definição do planeamento do serviço prestado, potenciando a respectiva complementaridade."

Sendo a plasticidade da rede ferroviária bastante reduzida e a sua expansão onerosa, tem sido consensual caber à rede de transporte público rodoviário adaptar-se à evolução da rede ferroviária, como é evidenciado pela reorganização da rede STCP em 2008.

No que respeita ao planeamento da oferta, é prática corrente da Metro do Porto ter em atenção a oferta da CP e da STCP nos troços onde a oferta é complementar.



---

4. *"Intente esforços, em cooperação com as Autarquias Locais e com outras empresas de transporte colectivo de passageiros, no sentido de serem fomentados investimentos na construção de melhores interfaces e na construção de parques de estacionamento, especialmente fora dos centros urbanos mais congestionados, com boas ligações à rede de transportes públicos."*

A Empresa construiu 32 parques de estacionamento e articulou-se com outros modos de transporte em Campanhã, General Torres, Aeroporto, Casa da Música, D. João II. No dossier da Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto suspenso pelo Governo estão também previstos parques/interfaces com particular relevância para as zonas do Freixo, Fonte do Cuco e Vila d'Este. Estão em curso esforços adicionais.

---

5. *"Defenda a definição de contornos claros entre as actividades desenvolvidas pela Metro do Porto, S. A. e as que são executadas pelo TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, para que esta entidade possa gozar de plena individualidade, garantindo, nomeadamente, a efectiva segregação de funções, a todo o momento, entre elas."*

O TIP, ACE é uma entidade autónoma e independente face a suas Agrupadas e com funções distintas das mesmas. O TIP não presta um serviço de transporte público de passageiros tal como as suas Agrupadas, mas sim tem por objeto essencial a implementação e gestão de um sistema de bilhética comum e exclusivo das Agrupadas para os meios de transporte explorados pelas mesmas. Uma vez que o TIP não dispõe de meios para ter uma estrutura própria para assegurar certos serviços, recorre, através da contratualização em regime de prestação de serviços a departamentos da Metro do Porto e da STCP para os assegurar, indo ao encontro de Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, de 20 de dezembro de 2002.

---

6. *"Enquanto detentor da presidência da Assembleia-Geral do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, dê cumprimento ao art.º 6 do DL 430/73, de 25 de Agosto, nomeando os administradores deste agrupamento."*

A Metro do Porto não é detentora da presidência da Assembleia-Geral do TIP, ACE. A Presidente da Assembleia-Geral do TIP pertence à CP. Entretanto, em reunião de 28/05/2010, a Assembleia-Geral nomeou os Administradores do Agrupamento, o que não tinha acontecido antes por falta de instruções claras da Tutela.

---

7. *"Contribua, formalmente, para a atempada repartição da receita entre os operadores do sistema intermodal da Área Metropolitana do Porto à guarda do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, evitando os avultados saldos por repartir há mais de um ano."*

A repartição de receita entre os operadores tem sido atempada. Em anos anteriores foram contabilizados os proveitos calculados pelo TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE com base em taxas de comparticipação superiores às que estavam a ser utilizadas pelo Estado para determinar os pagamentos a efetuar. Em consequência, foi efetuado no final de 2013 o débito na conta "Outros gastos e perdas" de 2.927.753 euros, referentes aos exercícios anteriores.

---

8. *"Diligencie para que a Metro do Porto, S. A, ainda que indirectamente, apenas usufrua de situações de trabalho temporário no estrito cumprimento da lei aplicável e quando outra solução menos desfavorável para o trabalhador não houver."*

A Metro do Porto não recorre a trabalho temporário. Apenas em situações limite existe tal recurso.

---

9. *"Defina os critérios e procedimentos necessários para que os contratos de prestação de serviço que celebra garantam, continuamente, economia, eficiência e eficácia à Empresa."*

A contratação de prestação de serviços tem um caráter de exceção e destina-se a trabalhos muito específicos e cuja realização só pode ser assegurada por profissionais com determinadas competências profissionais específicas que não se encontram na empresa. Existem normas de procedimento interno consonantes com a recomendação.

10. <i>"Diligencie junto do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da Área Metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais perceptível aos utilizadores da rede de transportes públicos."</i>	Não foi ainda oportuno agir em conformidade.
11. <i>"Incremente a qualidade da divulgação da informação sobre tarifação existente nas estações de metro, no sentido de também servir a intermodalidade."</i>	Durante os anos de 2011 e 2012, no âmbito da abertura da Linha F e da extensão da Linha D a Santo Ovídio, a Metro do Porto procedeu à revisão e atualização de todo o sistema de sinalética estática e informação ao público para todas as estações da rede, contemplando aplicações de conteúdos gráficos e informativos mais simples e abrangentes sobre o sistema tarifário e as ligações à rede intermodal de transportes envolvente a cada estação.
12. <i>"Proceda, quando oportuno, aos investimentos necessários junto das MVAs de títulos de viagens, existentes nas estações de metro, para que facilitem a aquisição de títulos por cegos e ambliopes e que tenham um melhor desempenho técnico, com menos avarias, nomeadamente no que respeita à retenção de valores sem a emissão da respectiva nota de crédito."</i>	A oportunidade da execução desta recomendação tem sido prejudicada nas condições atuais pelas restrições em matéria de endividamento. Em termos futuros foi contudo salvaguardada, por ter sido acolhida nos critérios de projeto integrantes das peças concursais propostas para o Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, atualmente suspenso.
14. <i>"Melhore a sua sinalética, sobretudo a que respeita a identificação das estações e ao encaminhamento dos passageiros às linhas."</i>	No âmbito dos trabalhos de melhoramento, revisão e atualização de todo o sistema de sinalética estática e informação ao público na rede do Metro do Porto, implementado entre 2011 e 2012, também foram desenhadas pela Metro do Porto novas peças de sinalética de identificação das estações que foram afixadas em ambos os cais de todas as estações subterrâneas e também em todas as estações de superfície da Linha D entre Santo Ovídio e Hospital de São João.
15. <i>"Insista na informação redundante para que todos os passageiros, nomeadamente os ocasionais, apreendam rapidamente a necessidade de validarem o seu título de transporte sempre que mudam de linha."</i>	Ver ponto 11.
16. <i>"Centralize o tratamento de reclamações dos seus clientes e garanta que as mesmas são sempre do conhecimento da Empresa, assegurando que delas resulta, quando apropriado, medidas correctivas."</i>	Esta recomendação foi já executada, com a aquisição de ferramenta informática de tratamento de reclamações e a sua gestão centralizada num departamento.
17. <i>"Diligencie pela celeridade na criação do Provedor do Cliente do metro ligeiro do Porto."</i>	Empresa foi informada de deliberação tomada pela Autoridade Metropolitana de Transportes, que chamou a si a sua criação.
18. <i>"Produza uma análise custo - benefício formal e sustentada para aferir se existe mais valia em manter a externalização da fiscalização da operação comercial da Empresa."</i>	A externalização em causa terminou em agosto de 2010.
19. <i>"Pondere sobre a oportunidade e os benefícios de actuar sobre a generalidade dos aspectos identificados, neste relatório, como "a melhorar"."</i>	Tais aspetos são os que estão subjacentes às recomendações, pelo que a ponderação em causa está refletida nos comentários acima apresentados.

Recomenda-se ainda aos Conselhos de Administração da Metro do Porto, S.A e da Estradas de Portugal, S.A. que:

20. *"Determinem, através da assinatura de um protocolo, a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luis I, bem como qual das entidades deve assumir a responsabilidade pela execução desses trabalhos em ambos os tabuleiros da ponte, já que a sua concretização parcelar por entidades distintas não é conveniente do ponto de vista da segurança."*

O Conselho de Administração tem desenvolvido inúmeros contactos com a Tutela para obter a concretização de um protocolo no sentido recomendado, estando pendente a concretização da partilha de responsabilidades no sentido preconizado. Por solicitação da SET, foi emitido em 2013 e homologado em 2014 parecer pela Procuradoria-Geral da República sobre a responsabilidade de manutenção destas infraestruturas (Ver ponto 2 deste Relatório).

O Tribunal de Contas realizou ainda as seguintes auditorias, das quais não resultaram recomendações específicas para a Empresa:

- Auditoria às despesas de consultoria, estudos, pareceres e de projetos às entidades do SEE (2006)
- Auditoria aos débitos e ao prazo médio de pagamento das empresas públicas (2008)
- Despesas de consultoria das entidades do SEE (2010)
- Desempenho das empresas públicas (2011).



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3.12. INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE

A Metro do Porto procede à publicação de toda a informação relevante prevista na RCM 49/2007 de 28 de março no seu site ([www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)) e no portal das empresas do Setor Empresarial do Estado ([www.dgtf.pt](http://www.dgtf.pt)).

Informação a constar no Site do SEE	Divulgação			Comentários
	S	N	N.A.	
Estatutos atualizados (PDF)	X			
Historial, Visão, Missão e Estratégia	X			
Ficha síntese da empresa	X			
<b>Identificação da Empresa:</b>				
Missão, objetivos, políticas, obrig. serv. público e modelo de financiamento	X			
<b>Modelo Governo / Ident. Órgãos Sociais:</b>				
Modelo de Governo (identificação dos órgãos sociais)	X			
Estatuto remuneratório fixado	X			
Remunerações auferidas e demais regalias	X			
<b>Regulamentos e Transações:</b>				
Regulamentos Internos e Externos	X			
Transações Relevantes c/ entidade(s) relacionada(s)	X			
Outras transações	X			
Análise de sustentabilidade Económica, Social e Ambiental	X			
Avaliação do cumprimento dos PBG	X			
Código de Ética	X			
Informação Financeira histórica e atual	X			
Esforço Financeiro do Estado	X			

Informação a constar no Site da Empresa	Divulgação			Comentários
	S	N	N.A.	
Existência de Site	X			
Historial, Visão, Missão e Estratégia	X			
Organigrama	X			
<b>Órgãos Sociais e Modelo de Governo:</b>				
Identifica dos órgãos sociais	X			
Identificação das áreas de responsabilidade do CA	X			
Identificação de comissões existentes na sociedade	X			
Identificar sistemas de controlo de riscos		X		
Remuneração dos órgãos sociais	X			
Regulamentos Internos e Externos	X			
Transações fora das condições de mercado	X			
Transações relevantes com entidades relacionadas	X			
Análise de sustentabilidade Económica, Social e Ambiental	X			
Código de Ética	X			
Relatório e Contas	X			
Provedor do cliente			X	Metro do Porto foi informada da deliberação tomada pela Autoridade Metropolitana de Transportes que irá criar o Provedor do Cliente.



### 6.3.13. SÍNTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

Cumprimento das Orientações legais	Cumprimento			Quantificação	Justificação
	S	N	N.A.		
Objetivos de Gestão / Planos de Atividade e Orçamento					Foram propostos objetivos de gestão ainda não aprovados (ver ponto 6.3.1 do RC 2013)
Gestão do Risco Financeiro	X			3.59% - taxa média de financiamento em 2013	Atribuída ao IGCP através de contrato de mandato
Limites de Crescimento do Endividamento		X		Aumento de 427.123 euros (+16,8%) em 2013 face a 2012	
Evolução do PMP a fornecedores		X		+19 dias de PMP a fornecedores em 2013 face a 2012	Ver ponto 6.3.3 do RC 2013
Divulgação nos Atrasos nos Pagamentos ("Arrears")	X			783.836,86 euros de dividas em atraso a mais de 90 dias a 31 de dezembro 2013	
Recomendações do acionista na aprovação de contas					
Aprovação e divulgação do Relatório de Sustentabilidade 2011-2012	X				Ver ponto 6.3.4 do RC 2013
Dê integral cumprimento ao princípio da Unidade de Tesouraria do Estado	X				Ver ponto 6.3.4 e 6.3.10 do RC 2013
Etc.					
Remunerações					
Não atribuição de prémios de gestão, nos termos art.º 37.º da Lei 66-B/2012	X			Não foram atribuídos prémios de gestão	
Órgãos sociais - redução remuneratória nos termos do art.º 27.º da Lei 66-B/2012	X			Total da Redução remuneratoria de 19.668,52 euros em 2013	
Órgãos Sociais - redução de 5% por aplicação artigo 12º da Lei n.º 12-A/2010	X			Total da Redução remuneratoria de 9.172,50 euros em 2013	
Auditor Externo - redução remuneratória nos termos do artº 75º da Lei 66-B/2012			X		
Restantes trabalhadores - redução remuneratória, nos termos do art.º 27º da Lei 66-B/2012	X			Total da Redução remuneratoria de 235.968,80 euros em 2013	
Restantes trabalhadores - proibição de valorizações remuneratórias, nos termos do art.º 35º da Lei 66-B/2012	X				
Artigo 32º do EGP					
Utilização de cartões de crédito		X			
Reembolso de despesas de representação pessoal		X			
Contratação Pública					
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa					
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas					
Contratos submetidos a visto prévio do TC				Nenhum	
Auditorias do Tribunal de Contas					Ver ponto 6.3.11 do RC 2013
Parque Automóvel	X			Redução de 1 viatura face a 2012	
Gastos Operacionais das Empresas Públicas (artigo 64.º da Lei nº 66-B/2012)					
Redução dos gastos operacionais		X		Redução de 12,8% em 2013 face a 2012	
Redução despesas deslocações e alojamento		X		Redução de 8,8% em 2013 face a 2012	
Redução despesas ajudas de custo	X			Redução de 90,0% em 2013 face a 2012	
Redução despesas com comunicações		X		Redução de 46,7% em 2013 face à média de 2009 e 2010	
Redução de Trabalhadores (artigo 63.º da Lei n.º 66-B/2012)					
N.º trabalhadores		X		Redução de 2,2% em 2013 face a 2012 do efetivo em funções na empresa	
N.º de cargos dirigentes		X		Sem variação	
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 124.º da Lei 66-B/2012)	X			98,5% das disponibilidades depositadas no IGCP em 31 de dezembro 2013	



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 6.3.14. GRELHA REFERENTE ÀS PRÁTICAS DE BOA GOVERNAÇÃO SOCIETÁRIA

	Relatório de Governo Societário	Identificação		Divulgação		Página	Observações
		SIM	Não	SIM	Não		
<b>I</b>	<b>Missão, Objetivos e Políticas</b>						
1.	Indicação da missão e da forma como é prosseguida, assim como a visão e os valores que orientam a empresa.	X		X			
2.	Políticas e linhas de ação desencadeadas no âmbito da estratégia definida	X		X			
3.	Indicação dos objetivos e do grau de cumprimento dos mesmos, assim como a justificação dos desvios verificados e as medidas de correção aplicadas ou a aplicar.	X		X			
4.	Indicação dos fatores chave de que dependem os resultados da empresa.	X		X			
<b>II</b>	<b>Estrutura de Capital</b>						
1.	Estrutura de capital	X		X			
2.	Eventuais limitações à titularidade e/ou transmissibilidade das ações.	X					
3.	Acordos parassociais.	X					
<b>III</b>	<b>Participações Sociais e Obrigações detidas</b>						
1.	Identificação das pessoas singulares (órgãos sociais) e/ou coletivas (Empresa) que, direta ou indiretamente, são titulares de participações noutras entidades, com indicação detalhada da percentagem de capital e de votos.	na		na			
2.	A aquisição e alienação de participações sociais, bem como a participação em quaisquer entidades de natureza associativa ou fundacional.	X		X			
3.	A prestação de garantias financeiras ou assunção de dívidas ou passivos de outras entidades.	X					
4.	Indicação sobre o número de ações e obrigações detidas por membros dos órgãos de administração e de fiscalização.	na		na			
5.	Informação sobre a existência de relações significativas de natureza comercial entre os titulares de participações e a sociedade.	na		na			
6.	Identificação dos mecanismos adotados para prevenir a existência de conflitos de interesses.	X		X			
<b>IV</b>	<b>Órgãos Sociais e Comissões</b>	X		X			
<b>A.</b>	<b>Mesa da Assembleia Geral</b>						
1.	Composição da mesa AG, mandato e remuneração.	X		X			

	Relatório de Governo Societário	Identificação		Divulgação		Página	Observações
		SIM	Não	SIM	Não		
2.	Identificação das deliberações acionistas.	X					
<b>B.</b>	<b>Administração e Supervisão</b>						
1.	Modelo de governo adotado	X		X			
2.	Regras estatutárias sobre procedimentos aplicáveis à nomeação e substituição dos membros.	X		X			
3.	Composição, duração do mandato, número de membros efetivos.	X		X			
4.	Identificação dos membros executivos e não executivos do CA e identificação dos membros independentes do CGS.	X		X			
5.	Elementos curriculares relevantes de cada um dos membros.	X		X			Por remissão para o Relatório e Contas 2013, ponto 6.2, onde esta informação é apresentada em detalhe.
6.	Relações familiares, profissionais ou comerciais, habituais e significativas, dos membros, com acionistas a quem seja imputável participação qualificada superior a 2% dos direitos de voto.	na		na			
7.	Organogramas relativos à repartição de competências entre os vários órgãos sociais.	X		X			
8.	Funcionamento do Conselho de Administração, do Conselho Geral e de Supervisão e do Conselho de Administração Executivo.	X		X			
9.	Comissões existentes no órgão de administração ou supervisão.	na		na			
<b>C.</b>	<b>Fiscalização</b>						
1.	Identificação do órgão de fiscalização correspondente ao modelo adotado e composição, indicação do número estatutário mínimo e máximo de membros, duração do mandato, número de membros efetivos e suplentes.	X		X			
2.	Identificação dos membros da Fiscalização	X		X			
3.	Elementos curriculares relevantes de cada um dos membros.						
4.	Funcionamento da fiscalização.						
<b>D.</b>	<b>Revisor Oficial de Contas</b>						
1.	Identificação do ROC, SROC.	X		X			
2.	Indicação das limitações, legais.	X		X			
3.	Indicação do número de anos em que a SROC e/ou ROC exerce funções consecutivamente junto da sociedade/grupo.	X		X			
4.	Descrição de outros serviços prestados pelo SROC à sociedade.	na		na			Não ocorreu a prestação de qualquer serviço adicional à Metro do Porto, SA por parte da sociedade de Revisão Oficial de Contas.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

	Relatório de Governo Societário	Identificação		Divulgação		Página	Observações
		SIM	Não	SIM	Não		
<b>E. Auditor Externo</b>							
1.	Identificação.	X		X			
2.	Política e periodicidade da rotação.	X		X			
3.	Identificação de trabalhos, distintos dos de auditoria, realizados.	X		X			
4.	Indicação do montante da remuneração anual paga.	X		X			
<b>V. Organização Interna</b>							
<b>A. Estatutos e Comunicações</b>							
1.	Alteração dos estatutos da sociedade - Regras aplicáveis						
2.	Comunicação de irregularidades.						
3.	Indicação das políticas antifraude.	X		X			Já incluído noutros itens.
<b>B. Controlo interno e gestão de riscos</b>							
1.	Informação sobre a existência de um sistema de controlo interno (SCI).	X		X			
2.	Pessoas, órgãos ou comissões responsáveis pela auditoria interna e/ou SCI.	X		X			
3.	Principais medidas adotadas na política de risco.		X		X		Não existe um sistema de controlo de riscos em vigor na Metro do Porto.
4.	Relações de dependência hierárquica e/ou funcional.	X		X			Consta dos elementos curriculares dos membros dos Conselho de Administração, ponto 6.2 do RC 2013, a distribuição de pelouros pelos membros da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A.
5.	Outras áreas funcionais com competências no controlo de riscos.	X		X			
6.	Identificação principais tipos de riscos.		X		X		Não existe um sistema de controlo de riscos em vigor na Metro do Porto.
7.	Descrição do processo de identificação, avaliação, acompanhamento, controlo, gestão e mitigação de riscos.		X		X		Não existe um sistema de controlo de riscos em vigor na Metro do Porto.
8.	Elementos do SCI e de gestão de risco implementados na sociedade.		X		X		Não existe um sistema de controlo de riscos em vigor na Metro do Porto.
<b>C. Regulamentos e Códigos</b>							
1.	Regulamentos internos aplicáveis e regulamentos externos.	X		X			
2.	Códigos de conduta e de Código de Ética.	X		X			A Empresa possui um código de ética disponível para consulta em <a href="http://www.metrodoporto.pt">www.metrodoporto.pt</a> .
<b>D. Sítio de Internet</b>							
	Indicação do(s) endereço(s) e divulgação da informação disponibilizada.	X		X			
<b>VI Remunerações</b>							
<b>A. Competência para a Determinação</b>							
	Indicação do órgão competente para fixar remuneração.	X		X			
<b>B. Comissão de Fixação de Remunera.</b>							
	Composição.	na		na			
<b>C. Estrutura das Remunerações</b>							



	Relatório de Governo Societário	Identificação		Divulgação		Página	Observações
		SIM	Não	SIM	Não		
1.	Política de remuneração dos órgãos de administração e de fiscalização.	X		X			
2.	Informação sobre o modo como a remuneração é estruturada.	X		X			
3.	Componente variável da remuneração e critérios de atribuição.	na		na			Nos termos do Art.º 37º da Lei 66-B/2012, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2013.
4.	Diferimento do pagamento da componente variável.	na		na			
5.	Parâmetros e fundamentos para atribuição de prémio.	na		na			
6.	Regimes complementares de pensões.	na		na			Não são atribuídos regimes complementares de reforma.
<b>D.</b>	<b>Divulgação das Remunerações</b>						
1.	Indicação do montante anual da remuneração auferida.	X		X			
2.	Montantes pagos, por outras sociedades em relação de domínio ou de grupo.	na		na			
3.	Remuneração paga sob a forma de participação nos lucros e/ou prémios.	na		na			
4.	Indemnizações pagas a ex-administradores executivos.	na		na			
5.	Indicação do montante anual da remuneração auferida do órgão de fiscalização da sociedade.	X		X			
6.	Indicação da remuneração anual da mesa da assembleia geral.	X		X			
<b>VII</b>	<b>Transações com partes Relacionadas e Outras</b>						
1.	Mecanismos implementados para controlo de transações com partes relacionadas.						
2.	Informação sobre outras transações.	X		X			
<b>VIII</b>	<b>Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios económicos, social e ambiental</b>						
1.	Estratégias adotadas e grau de cumprimento das metas fixadas.	X		X			
2.	Políticas prosseguidas.	X		X			
3.	Forma de cumprimento dos princípios inerentes a uma adequada gestão empresarial: a) Responsabilidade social b) Responsabilidade ambiental c) Responsabilidade económica.	X		X			
<b>IX</b>	<b>Avaliação do Governo Societário</b>						
1.	Cumprimento das Recomendações						
2.	Outras informações						



## RELATÓRIO DE GESTÃO





© António Chaves



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

#### 7.1. INVESTIMENTO

Em 2013 praticamente não existiu novo investimento, tendo ascendido a 2,3 milhões de euros referentes a conclusões de projetos anteriormente lançados (397,5 mil euros se deduzida a variação líquida das provisões referentes a processos judiciais).

Em termos acumulados, o investimento realizado no projeto alcançou os 2.633,2 milhões de euros (2.596,5 milhões de euros sem a provisão constituída em 2012 de 36,7 milhões de euros de no âmbito do processo de contencioso com a Autoridade Tributária sobre a dedutibilidade de despesas de IVA em empreitadas de inserção urbana).

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 2013. Estes custos unitários reconstituem cerca de 1.800 dos cerca de 2.500 milhões de euros incluídos no Orçamento Plurianual de Investimento (valor este que exclui imobilizações de custos com pessoal, custos financeiros e despesas gerais). O restante valor corresponde a rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede e representam um total de cerca de 700 milhões de euros: principalmente, material circulante, Parque de Máquinas e Oficinas (PMO), ponte Infante D. Henrique, transportes alternativos, interfaces, pré-operação, ligação rodoviária Serpa Pinto - VL9.

LINHA	(milhões de euros)		
	Custo sem Estações especiais / Km	Custo / Estação Especial	Custo com Estações especiais / Km
Azul - superfície	19,5	31,9	26,8
Troço Sr. Matosinhos - Sr.ª Hora	16,4		
Troço Sr.ª Hora - Trindade	20,1	32,3	31,2
Troço Campanhã - Antas	32,4	31,1	59,0
Azul - subterrâneo	25,8	32,7	75,1
Vermelha	13,6		
Verde - dupla (FC-ISMAI)	18,8		
Amarela - superfície	37,7	20,5	43,1
Troço H. S. João - Pólo Universitário	44,4		
Troço Ponte D. Luís - João Deus (exc. Ponte)	36,1		
Troço João de Deus - D. João II	27,1		
Troço D. João II - Stº Ovídio	41,8	20,5	86,0
Amarela - subterrâneo	23,1	30,0	78,6
Amarela - Ponte	32,9		
Violeta	n.d.	n.d.	28,0
Laranja - superfície	26,7		
Laranja - subterrâneo	18,7		
Superfície em via dupla	18,8*	29,0*	21,0
Subterrâneo	23,4	30,9	77,2**

\* Excluindo antena do Aeroporto

\*\* Excluindo antena de Gondomar (não tem estações especiais)



## 7.2. FINANCIAMENTO

No final de 2013, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 3.140 milhões de euros. Foi contraído para pagar, nos vinte anos entre 1994 e 2013, o seguinte (valores aproximados):

Obras	1.720 milhões de euros
Transporte de passageiros <sup>1</sup>	140 milhões de euros
Gestão do projeto	80 milhões de euros
Encargos Financeiros <sup>2</sup>	1.200 milhões de euros

<sup>1</sup> sem rendas de locação de veículos

<sup>2</sup> incluindo encargos financeiros relativos à locação de veículos, bem como custos suportados com os contratos de swap (340 milhões de euros de liquidações antecipadas e 250 milhões de cupões pagos no âmbito destes contratos)

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

Até 31 de dezembro de 2013, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 160,5 milhões de euros, o que equivale a 6,1% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)					
Projeto	1996/10	2011	2012	2013	Total
Sistema de Metro Ligeiro	103.041	0	1.750	867	105.658
Ponte Infante	33.760	0	0	0	33.760
Tram Train	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres	7.000	1.125	0	0	8.125
D. João II - Santo Ovídio	0	5.000	0	0	5.000
<b>Total</b>	<b>151.800</b>	<b>6.125</b>	<b>1.750</b>	<b>867</b>	<b>160.542</b>

Foi comunicada à Metro do Porto, a 14 de agosto de 2012, a atribuição de uma dotação de 2 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2013 para o projeto "Obras complementares" ao Sistema de Metro Ligeiro. Do montante atribuído, e nos termos dos artigos n.º 1 e 2 do artigo 3º da Lei do Orçamento de Estado de 2013, foram cativados 252,0 milhares de euros.

A 19 de novembro de 2013 a Metro do Porto foi informada que a dotação do Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia para 2013 se encontrava esgotada. Da verba inicialmente atribuída foi efetivamente recebido o montante de 867,0 mil euros (43,4% da dotação inicial e 49,6% da dotação líquida de cativação).

Foi comunicada à Metro do Porto, a 28 de agosto de 2013,

a atribuição de uma dotação de 3 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2014, a repartir pelos projetos "Obras complementares" ao Sistema de Metro Ligeiro (2,0 milhões de euros), extensão da linha Amarela a Santo Ovídio (0,5 milhões de euros) e extensão a Gondomar (0,5 milhões de euros).

### QREN – FEDER / FUNDO DE COESÃO

Durante o ano de 2013 foi aprovada a alteração da taxa de comparticipação de 95% para 100%, nas duas operações em execução no POVT (Programa Operacional Temático Valorização do Território). Até 31 de dezembro de 2013 já tinha sido desembolsado um total de 106 milhões de euros no conjunto das duas operações.





## RELATÓRIO DE GESTÃO

Código da Operação	Operação	Data de Candidatura	Decisão em Vigor				(valores em milhares de euros)		
			Data de Aprovação	Despesa Elegível	Taxa de Comparticipação	Comparticipação	Execução a 31/12/2013		
							Despesa Elegível Submetida	Comparticipação	Desembolso
NORTE-10-0350-FEDER-000001	Extensão da rede de Metro à Estação de D. João II	7/11/08	8/7/09	4.192	70%	2.935	0	0	0
POVT-11-0150-FCOES-000013	Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II	9/12/09	15/9/10	28.275	100%	28.275	20.662	20.662	20.901
POVT-11-0150-FCOES-000014	Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres	31/12/09	9/11/10	114.086	100%	114.086	85.780	85.780	85.567
Total				146.553		145.296	106.441	106.441	106.468

### Extensão da Rede de Metro à Estação D. João II

Em março de 2011, a Autoridade de Gestão remeteu à Metro do Porto um ofício onde foi dado conhecimento da decisão de revogação desta operação, na sequência de uma auditoria ao sistema de gestão e controlo do Programa Operacional do Norte 2007-2013. A Autoridade de Gestão *“decidiu pela não elegibilidade da despesa, decorrente do contrato de empreitada, e considerou intangíveis os objetivos físicos e funcionais da candidatura e da despesa dos restantes contratos (...)”*. Não concordando com essa posição, a Metro do Porto instaurou uma ação administrativa especial para anular a decisão da Autoridade de Gestão.

Em fevereiro de 2012 o Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto informou a Metro do Porto de que a decisão seria tomada sem audiência de julgamento e por mero despacho, notificando-a para apresentar alegações, o que foi feito em março seguinte. A Metro do Porto foi notificada em maio de 2013 sobre o improcedência da ação da Metro do Porto, tendo-se recorrido da decisão em junho do mesmo ano.

Em fevereiro de 2014 a Empresa foi notificada do Acórdão do Tribunal Central Administrativo que julga improcedente o recurso interposto e decide no sentido de manter a revogação do contrato de financiamento no valor de 4,2 milhões de euros, decisão essa que não é passível de recurso.

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

Em 2013 foi formalizada a 4ª adenda ao contrato de cofinanciamento desta operação contemplando, para além do aumento de taxa já referido, a alteração da data de término para 31 de dezembro de 2013.

Foram recebidos 1,4 milhões de euros, o que inclui, para além do reembolso dos pedidos de pagamento apresentados, um pedido de adiantamento (0,2 milhões de euros) e o efeito do aumento da taxa de cofinanciamento sobre o investimento elegível submetido em anos anteriores (1,0 milhões de euros).

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

Em 2013 foi formalizada a 5ª adenda ao contrato de cofinanciamento desta operação contemplando, para além do aumento de taxa para 100%, a alteração da data de término para 31 de dezembro de 2013.

Foram recebidos 5,0 milhões de euros, o que inclui, para além do reembolso dos pedidos de pagamento apresentados, o efeito do aumento da taxa de cofinanciamento sobre o investimento elegível submetido em anos anteriores (4,3 milhões de euros).

Este projeto mereceu aprovação pela Comissão Europeia, através da Decisão C(2013) 7483, de 11 de novembro de 2013. O investimento total, que ascende a 160,7 milhões de euros, é financiado pelo Fundo de Coesão em cerca de 114

milhões de euros e visa a construção de 6,76 km de ferrovia ligeira em via dupla e de 10 estações, incluindo um túnel com a extensão de 980 metros, que ligam os municípios do Porto e de Gondomar. O serviço comercial nesta extensão iniciou-se em 2 de janeiro de 2011.

### QCA III - FUNDO DE COESÃO

O projeto 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 serviço desde maio de 2006, consagra 90,2 milhões de investimento elegível participado a 75%. Em 2013 deu-se o encerramento deste financiamento a fundo perdido, com o recebimento dos últimos 25% do saldo final, no valor de 3.384.095 euros.

### PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL

Tendo em vista o financiamento do conjunto de alterações ao projeto, aprovadas pelo Governo em 2001, o acionista 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":

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.

### PROTOCOLO CP/REFER

Nos termos do protocolo celebrado assinado, em setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER, foram inicialmente transferidos para os quadros da Metro do Porto 255 funcionários que estavam afetos aos serviços das linhas da Póvoa e da Trofa e cuja operação foi encerrada para a realização das obras de implementação do Sistema de Metro Ligeiro.

A Empresa incorreu em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2013,

a cerca de 17,2 milhões de euros.

O protocolo celebrado em 1998 prevê a cobertura financeira por parte do Estado "para custear as ações objeto deste protocolo". O Estado foi repetidamente solicitado a cumprir este protocolo. A entrega daquele valor por parte do Estado ainda não ocorreu.

### PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL RELATIVAS A CUSTOS COM PROCESSOS EXPROPRIATIVOS

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aprovadas pela Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com as alterações decorrentes da Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de setembro, do Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, do Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, do Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho e do Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro, estatuíam na Base XI que, "o Estado suporta, mediante a realização de prestações acessórias à concessionária, os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares".

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, a Base XI sofreu alteração na sua redação, prevenindo agora que o Estado "pode suportar os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares".

Não é ainda conhecido o valor final do custo com expropriações decorrentes das obras da concessão determinadas pelo Estado até 1 de outubro de 2008, uma vez que ainda estão em curso alguns processos expropriativos. Esse valor, até ao momento integralmente suportado pela Empresa através de financiamento intercalar, é estimado (líquido da participação de fundos comunitários) em cerca de 134,4 milhões de euros.

Posteriormente à alteração das Bases da Concessão de outubro de 2008, não foram determinadas pelo Estado quaisquer obras que tenham obrigado à instrução de mais processos expropriativos.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### 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
<b>BEI I</b>			
Tranche A	16-Nov-98	99.760	66.506
Tranche B	26-Mar-01	100.000	86.667
Tranche C	5/11/01	100.000	86.667
Tranche D	15/5/02	243.930	227.668
<b>Sub-Total</b>		<b>543.690</b>	<b>467.508</b>
<b>BEI II</b>			
Tranche A	29/11/04	120.000	109.565
Tranche B	16/12/04	80.000	73.043
Tranche C	29/10/08	60.000	60.000
<b>Sub-Total</b>		<b>260.000</b>	<b>242.609</b>
<b>Total</b>		<b>803.690</b>	<b>710.117</b>

As operações contratadas com esta entidade preveem 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, crescente a partir de 2012 com a amortização de 28,7 milhões de euros, ascenderá a cerca de 45 milhões de euros anuais no período de 2013 a 2017.

### RESTANTE FINANCIAMENTO

A liquidez da empresa continuou, em 2013, a ser assegurada pelo acionista Estado, conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado, através da contratação de diversas operações de financiamento pela Direção Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 759,7 milhões de euros (incluindo verba para liquidação antecipada de onze operações de derivados). O montante total dos empréstimos obtidos junto da Direção Geral do Tesouro ascende, em 31 de dezembro de 2013, a 1.513,4 milhões de euros.

No exercício de 2013 foram efetuados reembolsos, nos termos contratualmente previstos, de operações de financiamento no montante global de 301,9 milhões de euros,

incluindo 148,3 milhões de empréstimos celebrados com a Direção Geral do Tesouro e Finanças em 2011 e 100,0 milhões de euros em resultado do exercício de opção contratualmente prevista de vencimento antecipada por parte de uma instituição de crédito. O restante montante amortizado diz respeito a operações contratadas com o Banco Europeu de Investimento e com a banca comercial (mútuos e contrato de locação operacional sobre o material circulante).

Conforme melhor referido no ponto 7.5 adiante, procedeu-se à amortização antecipada de onze operações de derivados de taxa de juro, da qual resultou o pagamento de 342,6 milhões de euros.

O endividamento da empresa junto de instituições financeiras ascendia, no final do exercício, a cerca de 1,7 mil milhões de euros, incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento (710,1 milhões de euros), as operações de locação operacional sobre o material circulante (191,1 milhões de euros) e outras instituições no montante de 762,0. Cerca de 950 milhões de euros beneficiam de garantia da República Portuguesa.

Conforme detalhe apresentado no ponto 6.3.2 deste relatório, o passivo remunerado da Metro do Porto ascende assim, no final de 2013, a 3,2 mil milhões de euros.

### 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 projeto, 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.

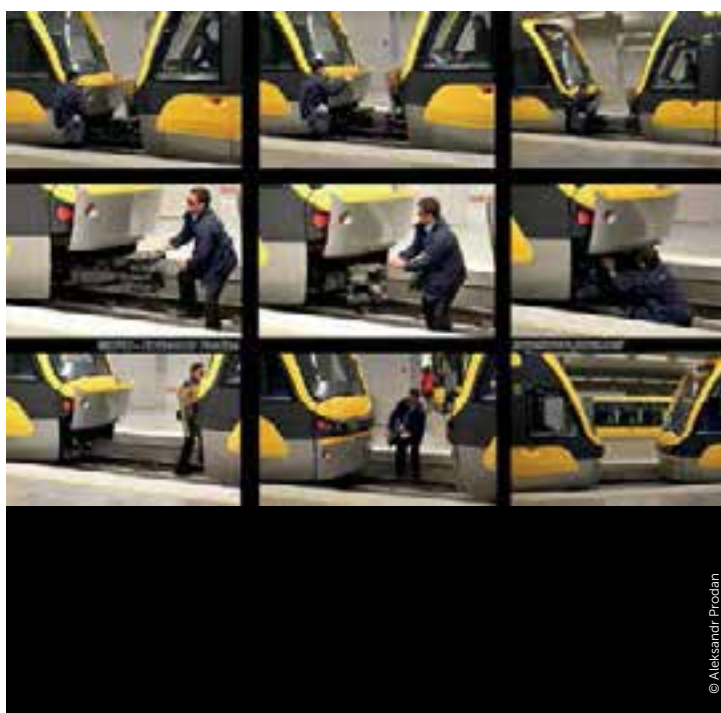
Em cumprimento da recomendação constante do relatório de Auditoria Técnico - Financeira à Metro do Porto elaborado pela Inspeção - Geral de Finanças, segundo a qual caberia à Metro do Porto “apresentar em 2005 ao Governo e à Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, uma proposta sobre as obrigações de serviço público e respetivo financiamento”, a Metro do Porto remeteu em dezembro de 2005 nova proposta de contrato programa.

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

### 7.3. SITUAÇÃO PATRIMONIAL

As demonstrações financeiras de 2013 foram preparadas no pressuposto da continuidade da atividade da Sociedade, dependente do apoio financeiro do Estado, através de operações de financiamento, dotações de capital ou indemnizações compensatórias, que permitam dotar a empresa de fundos para cumprir os seus compromissos financeiros e desenvolver a sua atividade de transporte público de passageiros. Conforme determina o Art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Acionistas de modo a adotarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social.

Durante o período, as principais alterações às rubricas de balanço são resultado das operações de cancelamento de instrumentos derivados de taxa de juro, nomeadamente a transferência de outros passivos financeiros e instrumentos financeiros derivados (que registavam no passivo e ativo, respetivamente, o valor de mercado das operações a 31 de dezembro de 2012) para financiamentos obtidos (pelo aumento de endividamento junto da DGTF para dotar a empresa de meios financeiros líquidos para suportar o custo de liquidação das referidas operações).





## RELATÓRIO DE GESTÃO

	(valores em milhares de euros)			
	2011	2012	2013	13/12
<b>Ativo Não Corrente</b>	<b>2.245.566</b>	<b>2.236.115</b>	<b>2.152.736</b>	<b>-3,7%</b>
Ativos fixos tangíveis	3.686	3.421	3.243	-5,2%
Ativos intangíveis	2.213.165	2.207.673	2.149.239	-2,6%
Instrumentos financeiros derivados	28.441	24.745	0	-100,0%
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	274	276	254	-7,9%
<b>Ativo Corrente</b>	<b>149.811</b>	<b>104.616</b>	<b>133.873</b>	<b>28,0%</b>
Clientes	12.349	10.916	24.954	128,6%
Estado e outros entes públicos	20.384	21.241	21.007	-1,1%
Outras contas a receber	13.307	52.208	38.344	-26,6%
Diferimentos	40	36	25	-31,3%
Outros ativos financeiros	10.047	10.188	9.107	-10,6%
Caixa e depósitos bancários	93.685	10.027	40.436	303,3%
<b>ATIVO</b>	<b>2.395.377</b>	<b>2.340.731</b>	<b>2.286.608</b>	<b>-2,3%</b>
Capital realizado	7.500	7.500	7.500	0,0%
Outros instrumentos de capital próprio	0	225	225	0,0%
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	-15.539	-19.942	-15.340	23,1%
Resultados transitados	-1.424.393	-1.822.402	-2.313.998	-27,0%
Ajustamentos em participações financeiras	818	1.456	1.282	-12,0%
Subsídios ao investimento	559.205	583.981	576.855	-1,2%
Outras variações no capital próprio	339	1.980	2.518	27,2%
Resultado líquido do período	-397.199	-491.357	-47.618	90,3%
<b>CAPITAL PRÓPRIO</b>	<b>-1.269.268,61</b>	<b>-1.738.559</b>	<b>-1.788.577</b>	<b>-2,9%</b>
<b>Passivo Não Corrente</b>	<b>3.375.729</b>	<b>3.825.936</b>	<b>3.155.083</b>	<b>-17,5%</b>
Provisões	276.249	390.607	417.905	7,0%
Financiamentos obtidos	2.414.539	2.520.926	2.720.741	7,9%
Instrumentos financeiros derivados	684.941	914.403	16.438	-98,2%
<b>Passivo Corrente</b>	<b>288.917</b>	<b>253.355</b>	<b>920.102</b>	<b>263,2%</b>
Fornecedores	20.580	14.554	6.824	-53,1%
Fornecedores de Investimento	28.708	14.916	15.719	5,4%
Estado e outros entes públicos	375	167	205	22,9%
Financiamentos obtidos	217.992	202.572	459.879	127,0%
Outras contas a pagar	20.256	20.491	41.622	103,1%
Instrumentos financeiros derivados	0	0	395.444	-
Outros passivos financeiros	1.005	655	409	-37,6%
<b>PASSIVO</b>	<b>3.664.646</b>	<b>4.079.290</b>	<b>4.075.185</b>	<b>-0,1%</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>	<b>2.395.377</b>	<b>2.340.731</b>	<b>2.286.608</b>	<b>-2,3%</b>



Do lado do Ativo Não Corrente, e de acordo com o previsto no Sistema de Normalização Contabilística, com aplicação supletiva das IAS/IFRS, nomeadamente da IFRIC 12 respeitante à contabilização das concessões, nos termos do qual o direito de exploração do Sistema passa a estar relevado nas Demonstrações Financeiras como um Ativo 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 infraestrutura cobrando um preço aos utentes do serviço público e pelo Estado para prestar um serviço público em nome do concedente. A evolução registada nestas rubricas é resultado do reduzido valor de investimento realizado no exercício e efeito de depreciação dos ativos.

No que respeita ao Ativo Corrente, destacam-se as variações nas rubricas de Clientes (mais 128,6%, para um valor no final do exercício de 25,0 milhões de euros) e outras contas a receber (menos 25,7%, valor no final do exercício de 38,8 milhões de euros), sendo a variação justificada pela faturação no primeiro trimestre de 2013 da penalidade contratual aplicada ao subconcessionário nos termos da cláusula 37.2 do contrato de subconcessão e pela regularização das verbas referentes ao tarifário social Andante conforme melhor explicado no ponto 7.5 desta relatório.

A 31 de dezembro de 2012 encontrava-se registado 18,3 milhões de euros na conta de devedores por acréscimo, valor faturado em 2013 e registado na conta de clientes. Registou-se em outras contas a receber o valor provisório de malus apurado para 2013, no montante de 6,6 milhões de euros.

Destaca-se ainda o valor em depósitos bancários no final do exercício (40,4 milhões de euros), que de acordo com o princípio de Unidade de Tesouraria do Estado se encontra aplicado na quase totalidade junto do IGCP.

Mantém-se registada a dívida do Estado de 21,0 milhões de euros, resultado de retenção de reembolsos de IVA solicitados para compensação de dívidas fiscais que estão a ser discutidas nas impugnações judiciais pendentes no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. Em fevereiro de 2012 foi tomada a decisão de proceder ao pagamento das liquidações feitas pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) à

Sociedade até essa data, relativas ao IVA que incide sobre as obras de inserção urbana que havia sido reembolsado à Sociedade, isto apesar de estarem todas elas a ser objeto de impugnação judicial. Daí em diante foi adotado o mesmo procedimento para as novas liquidações da mesma natureza interpostas pela Administração Tributária e Aduaneira à Sociedade. Os pagamentos efetuados ascenderam a 30,6 milhões de euros e acresceram aos 16,6 milhões de euros compensados pela AT e não reembolsados à Sociedade o que contribuiu para o endividamento da Empresa. No final de 2013 os montantes pagos e compensados pela AT relativos a imposto (IVA), juros e custas judiciais totalizavam 47,2 milhões de euros.

Esta decisão não prejudicou o regular andamento dos processos de impugnação instaurados pela Empresa, cujo resultado favorável determinará o reembolso (acrescido de juros à taxa anual de 4%) das quantias entregues para se obter declaração de regularidade da situação contributiva da Metro do Porto, imprescindível para a entrada de fundos comunitários que de outro modo ficaria inibida.

Aguarda-se decisão sobre tais impugnações judiciais apresentadas pela Metro do Porto aos processos executivos relativos a liquidações de IVA, instaurados pela Administração Tributária, apesar de já se terem realizado audiências de julgamento em sete dessas impugnações. Foram entretanto sendo emitidos diversos pareceres do Ministério Público todos concluindo pela procedência das impugnações judiciais apresentadas pela Metro do Porto.

Do lado do capital próprio, o novo normativo contabilístico prevê a contabilização em capital próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do ativo associado. A variação da rubrica em 2013 (redução de 1,2%) é resultado das verbas recebidas de PIDDAC e Fundos Comunitários e da redução por imputação de subsídios para investimentos.

Do lado do Passivo, destaca-se a continuação do esforço de regularização das dívidas a fornecedores correntes e de investimento, com uma redução de 23,5% das dívidas no final do exercício quando comparadas com as registadas a 31 de dezembro de 2012. O valor de dívidas a fornecedores no final de 2013 ascendia a 22,5 milhões de euros, dos quais 15,1 milhões de euros da fatura em dívida há mais de 360 dias referente ao acordo final de acerto de contas celebrado com o consórcio Normetro, ACE.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

Esta dívida foi objeto de acordo celebrado a 31 de dezembro de 2013, após devida autorização obtida das tutelas da Metro do Porto, nos termos do qual o valor em dívida será regularizado em fevereiro de 2015, motivo pelo qual o valor não consta como pagamentos em atraso no ponto 6.3.3 deste relatório.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respetiva atualização financeira, nos termos do novo normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, as quais foram reforçadas no exercício em 24,8 milhões de euros. O stock de provisões referentes a processos judiciais e de contencioso em curso ascende a 76,5 milhões de euros, conforme melhor detalhado na nota 15 do Anexo às Demonstrações Financeiras.

A evolução da rubrica de financiamentos obtidos não correntes reflete as operações de financiamento celebradas em 2013, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2014 no montante total de 459,9 milhões de euros (referentes a amortizações de empréstimos celebrados com a DGTF, operações de mútuos, das linhas de financiamento BEI e operações de locações operacional sobre o material circulante). De acordo com o normativo contabilístico em vigor, encontram-se 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.

O valor registado em passivo corrente de instrumentos financeiros derivados resulta do litígio, com processo judicial em curso, com o Banco Santander sobre as operações contratadas com esta instituição em 2007.

Não existem dívidas em mora ao Estado relacionadas com a Segurança Social.

### 7.4. EXPLORAÇÃO

A recuperação verificada em 2013 do número de validações (2,6% superior ao valor do ano anterior) contribuiu para a manutenção da tendência de melhoria da taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais custos diretos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão<sup>4</sup>, os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função internalizada na Metro do Porto já em 2010) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Para a melhoria da taxa de cobertura contribui:

- o aumento da receita em 3,5% (taxa de variação esta obtida após diminuição no valor homólogo de 2012 da receita contabilizada em excesso nesse ano devido à utilização de taxas de comparticipação pelo Estado no âmbito do tarifário social Andante superiores às que efetivamente eram pagas) e
- a redução dos custos operacionais em 0,7%, sustentada na redução de 15,4% dos custos com vigilância e fiscalização de títulos, resultado de melhorias na gestão dos recursos utilizados e mantendo os níveis de fiscalização do serviço.

Atingiu-se em 2013 uma taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 89,5%, 3,6 pp acima do valor registado em 2012 e 6,5 pp acima do valor registado em 2011. As Vendas e Prestações de Serviço não incluem Indemnizações Compensatórias, mas incluem as comparticipações do Estado no âmbito do tarifário social Andante, estas últimas apuradas com base nas taxas de comparticipação efetivamente pagas. No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise passando a considerar-se a atividade global da empresa com a análise do indicador taxa de cobertura global.

Conta Exploração Metro	(valores em milhares de euros)			
	2011	2012	2013	13/12
Vendas e Prestações de Serviço	34.945	37.104	38.404	3,5%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	42.092	43.212	42.903	-0,7%
Margem Bruta	-7.146	-6.108	-4.500	-26,3%
Taxa de Cobertura	83,0%	85,9%	89,5%	3,6 pp

<sup>4</sup> Ignorando-se neste cálculo, como sempre, o bónus/malus apurado nos termos da cláusula 37.2 do contrato de subconcessão com o consórcio Prometro.



© Aleksandr Podan

Em termos absolutos, conclui-se o ano com uma margem bruta da operação do Sistema de Metro Ligeiro deficitária em 4,5 milhões de euros, 26,3% inferior ao valor registado no ano anterior, refletindo uma poupança de 1,6 milhões de euros.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2013 a 38,4 milhões de euros, 3,5% acima do ano anterior. A receita por validação aumentou em 2013 cerca de 0,8% para os 68,66 centimos por validação (68,08 centimos por validação em 2012). A receita por passageiro km ascendeu a 13,45 centimos, 2,4% acima dos 13,13 centimos apurados em 2012.

O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 42,9 milhões de euros, representando uma redução de 0,7% face ao ano transato. Para esta variação contribui a já referida redução do custo suportado com vigilância e segurança (menos 15,4%) e a redução de 0,4% do custo com o contrato de operação do SML (que representa 93,5% destes custos). Em sentido contrário, registou-se um aumento de 2,0% nas comissões cobradas pelo TIP, ACE pela gestão da rede de vendas, comissões apuradas em função da receita repartida e do número de validações registadas.

Registou-se um ligeiro aumento de 0,5% no custo de operação por lugar km oferecido (2,67 centimos em 2013 face a 2,66 centimos no ano anterior), tendo o custo de operação por passageiro km evoluído em sentido contrário, devido ao aumento da procura: descida de 1,8% para 15,02 centimos (15,30 centimos no período homólogo).

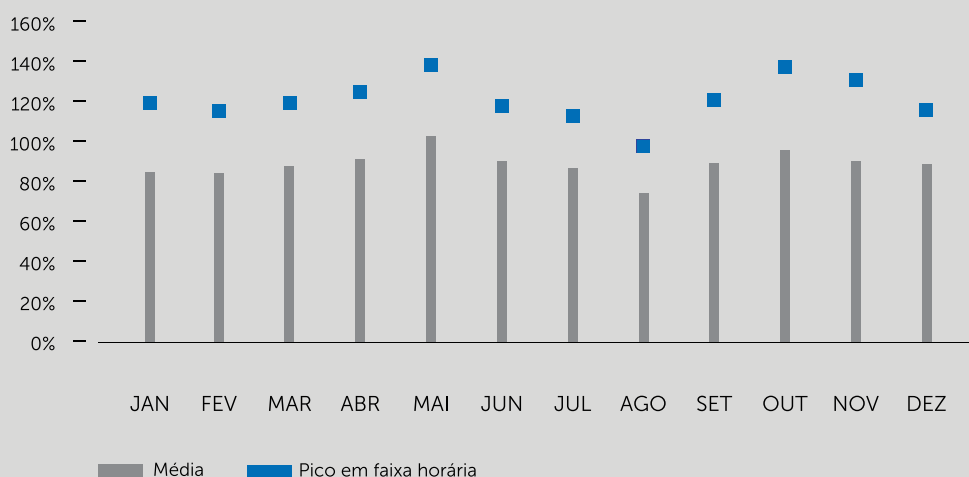
Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se valores consistentemente superiores a 100% nas faixas horárias 8h – 9h, 14h – 15h e 17h – 19h (exceto no mês de agosto), tendo sido registados em diversos meses valores superiores a 100% noutras faixas horárias, nomeadamente 7h – 9h, 13h – 14h e 15h – 16h.

Os picos de cobertura em faixa horária mensais, com exceção do mês de agosto com uma taxa de cobertura de 98,3%, ultrapassam todos o nível de 100%, registando-se um máximo em maio de 2013 com uma taxa de cobertura de 138,7%.



## RELATÓRIO DE GESTÃO

### TAXA DE COBERTURA 2013

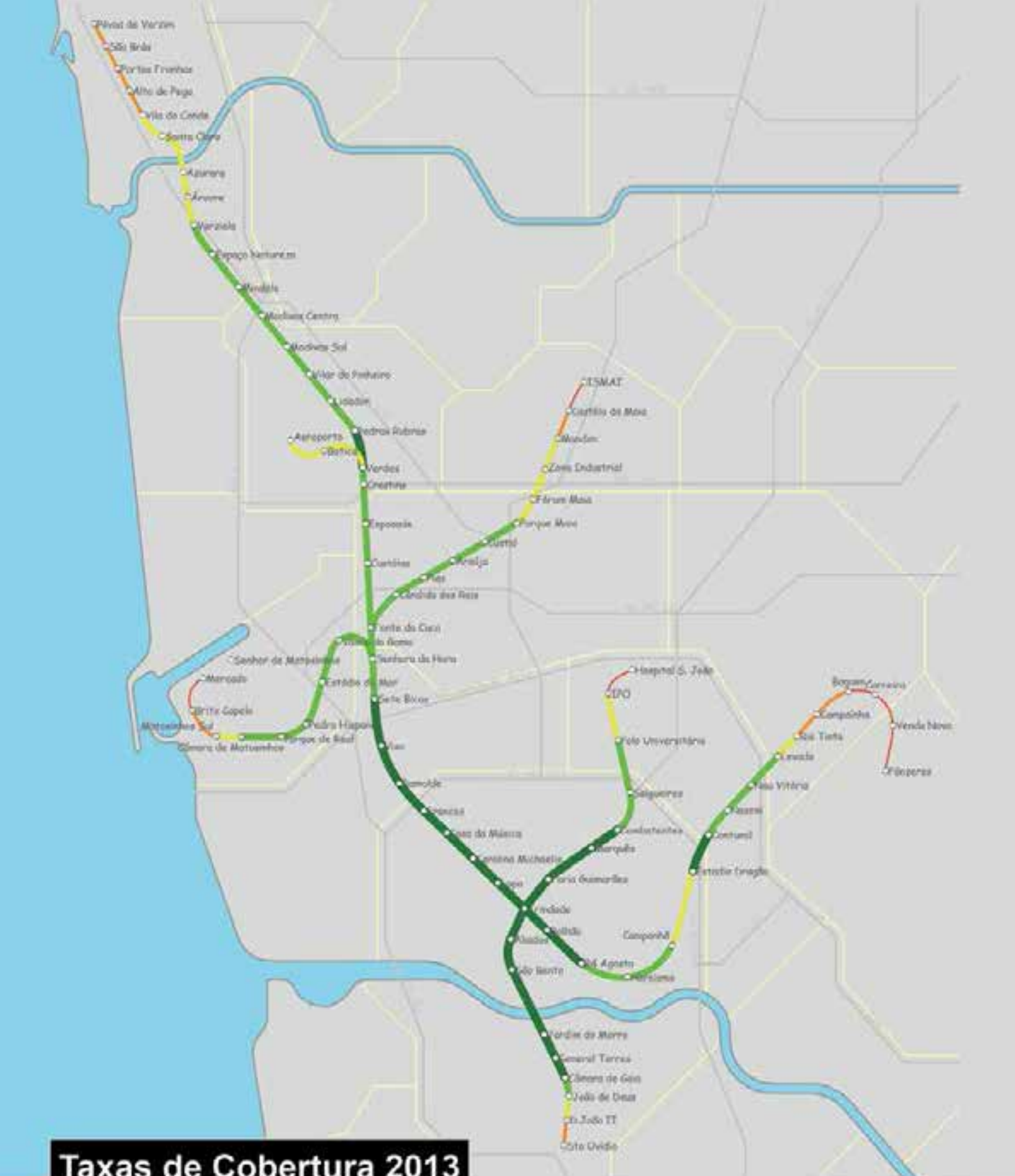


Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% apenas nos troços terminais da linha da linha Azul (entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo), da linha Verde (entre Castelo da Maia e ISMAI), da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira) e da linha Amarela (entre Hospital S. João e IPO). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha entre Fonte do Cuco e Os Verdes e Pedras Rubras até à estação de Vila do Conde, na Antena Verde desde Fonte do Cuco até Mandim, na Antena Violeta entre o Aeroporto e a estação Os Verdes, na Antena Azul entre Sete Bicas e Câmara de Matosinhos, na Antena Laranja entre Contumil e Rio Tinto, na linha Amarela nos troços Combatentes – IPO e Câmara de Gaia – D. João II, bem como no Tronco Comum entre Sete Bicas e Senhora da Hora e entre 24 de Agosto e Estádio do Dragão.

São alcançadas taxas de cobertura superiores a 100% nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre Câmara de Gaia e Combatentes, no Tronco Comum entre 24 de Agosto e Sete Bicas e pontualmente em antenas da rede (Verdes – Pedras Rubras e Estádio do Dragão – Contumil).



**São alcançadas  
taxas de cobertura  
superiores a 100% nos  
troços mais urbanos  
da rede**



Taxas de Cobertura (média dos dois sentidos)







## RELATÓRIO DE GESTÃO

**A taxa de cobertura dos custos directos de operação pela receita subiu 3,6 pontos, para os 89,5%**

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2013, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 16,7 pp (melhoria de 34,9 pp quando comparado com 2011), para um valor médio de 76,6% (contra os 60,0% registados em 2012).

Conta Exploração Funicular	(valores em milhares de euros)			
	2011	2012	2013	13/12
Vendas e Prestações de Serviço	302,1	428,0	538,2	25,8%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	724,2	713,8	702,4	-1,6%
Margem Bruta	-422,1	-285,8	-164,2	-42,6%
Taxa de Cobertura	41,7%	60,0%	76,6%	16,7 pp

Esta evolução tem por base a subida de 25,8% da receita obtida, que resulta da introdução dos títulos "Funi" e "Premium" e suspensão da utilização de títulos andante multi- viagem durante o ano de 2013.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende assim aos 538,2 mil euros, a que corresponde um valor de 97,99 cêntimos por lugar km (mais 25,3% que em 2012) e 4,26 euros por passageiro km, 31,7% acima do registado em 2012.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,28 euros por lugar km oferecido (descida de 2,0% face a 2012) e de 5,56 euros por passageiro km transportado (subida de 3,0% face a 2012, resultado da redução de 4,5% das validações registadas em 2013).

Os custos com pessoal (não considerados nestas taxas de cobertura por serviço, mas sim na taxa de cobertura global da Empresa apresentada no ponto seguinte) apresentam a seguinte evolução:

	(valores em milhares de euros)			
	2011	2012	2013	13/12
Gastos com o pessoal	-4.837	-4.250	-4.892	-15,1%

A evolução registada na rubrica de custos com pessoal resulta da reposição dos subsídios de férias e de Natal, conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado para 2013 e em resultado da decisão do Tribunal Constitucional. Uma vez que não tinha sido contabilizado, em 2012, o subsídio de férias a pagar no corrente exercício, foram contabilizados em 2013 os valores correspondentes ao direito a subsídio de férias adquirido em 2013, a pagar em 2014, e também ao subsídio de férias pago em 2013.

### 7.5. RESULTADOS

A conta de resultados da Metro do Porto apresenta em 2013 uma melhoria significativa face ao ano anterior (redução dos prejuízos de 491,4 milhões de euros para 47,6 milhões de euros), em virtude do cancelamento das operações de instrumentos financeiros derivados. A nível operacional regista-se um agravamento dos resultados operacionais negativos antes de amortizações de 19,4 milhões de euros para 26,3 milhões de euros, sobretudo justificada pela redução da rubrica de imputação de subsídios ao investimento e pela regularização das verbas referentes ao tarifário social Andante.

(valores em milhares de euros)

	2011	2012	2013	13/12
<b>Réditos</b>				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	48.661	53.274	399	-99,3%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	35.662	38.690	40.089	3,6%
Vendas e serviços prestados (regularização do tarifário social andante)	0	0	-1.586	-
Outras vendas e serviços prestados	7.914	8.197	9.607	17,2%
<i>Direito Util. Infra e MC Contrato Sub-concessão SML</i>	<i>7.213</i>	<i>7.497</i>	<i>8.851</i>	<i>18,1%</i>
<i>Outras</i>	<i>701</i>	<i>700</i>	<i>756</i>	<i>8,0%</i>
<b>Outros rendimentos</b>				
Subsídios à exploração	11.869	11.545	11.536	-0,1%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	0	0	79	-
Outros rendimentos e ganhos	25.062	28.564	23.636	-17,3%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	<i>12.490</i>	<i>20.478</i>	<i>16.448</i>	<i>-19,7%</i>
<i>Benefícios Penalidades Contratuais</i>	<i>12.257</i>	<i>7.492</i>	<i>6.702</i>	<i>-10,5%</i>
<i>Outros</i>	<i>315</i>	<i>594</i>	<i>485</i>	<i>-18,2%</i>
<b>Gastos e perdas</b>				
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-45.943	-53.274	-399	99,3%
Outros fornecimentos e serviços externos	-55.096	-54.710	-55.304	-1,1%
<i>Subcontrato de Operação SML</i>	<i>-46.204</i>	<i>-47.418</i>	<i>-49.909</i>	<i>-5,3%</i>
<i>Vigilância e Segurança</i>	<i>-1.493</i>	<i>-1.378</i>	<i>-1.195</i>	<i>13,3%</i>
<i>Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP</i>	<i>-1.664</i>	<i>-1.713</i>	<i>-1.742</i>	<i>-1,7%</i>
<i>Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais</i>	<i>-766</i>	<i>-704</i>	<i>-698</i>	<i>0,8%</i>
<i>Trabalhos Especializados Externos</i>	<i>-2.420</i>	<i>-615</i>	<i>-335</i>	<i>45,5%</i>
<i>Outros</i>	<i>-2.549</i>	<i>-2.882</i>	<i>-1.426</i>	<i>50,5%</i>
Gastos com o pessoal	-4.837	-4.250	-4.892	-15,1%
Imparidades de dívidas a receber	0	-134	-85	-
Outros gastos e perdas	-2.755	-1.341	-3.605	-168,8%
<i>Regularização do Tarifário Social Andante (até 31.Dez.2012)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-2.928</i>	
<i>Vigilância e Segurança</i>	<i>-2.755</i>	<i>-1.341</i>	<i>-677</i>	
Provisões líquidas	-61.265	-45.990	-45.811	0,4%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>-40.728</b>	<b>-19.429</b>	<b>-26.337</b>	<b>-35,6%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-57.333	-59.051	-59.038	0,0%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>-98.061</b>	<b>-78.480</b>	<b>-85.375</b>	<b>-8,8%</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	369	404	145.831	36021,2%
<i>Juros e gastos similares obtidos</i>	<i>369</i>	<i>404</i>	<i>236</i>	<i>41,6%</i>
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>145.595</i>	<i>-</i>
Juros e gastos similares suportados	-136.643	-153.955	-141.351	8,2%
<i>Juros e gastos similares suportados</i>	<i>-136.643</i>	<i>-153.955</i>	<i>-109.352</i>	<i>29,0%</i>
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-31.999</i>	<i>-</i>
Reduções de justo valor	-135.669	-224.757	19.389	108,6%
Atualização financeira das provisões (IFRIC 12)	-27.094	-34.507	13.939	140,4%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-397.098</b>	<b>-491.295</b>	<b>-47.567</b>	<b>90,3%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-100	-61	-51	17,4%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-397.199</b>	<b>-491.357</b>	<b>-47.618</b>	<b>90,3%</b>



## RELATÓRIO DE GESTÃO

São reconhecidos réditos relativos aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos, de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, mensurado pelo justo valor do direito de exploração do Sistema durante o período da concessão. A redução registada em 2013 resulta da redução verificada no nível de investimento da sociedade no exercício. Esta evolução tem espelho na rubrica de custos fornecimentos e serviços externos (construção) relacionada com esta relevação contabilística.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 23/2013, de 4 de abril, cabendo à Metro do Porto o montante de 11.535.895,28 euros (líquido de IVA de 6%), montante idêntico ao atribuído para o exercício de 2012. A este montante corresponde uma contribuição média de 4,04 centavos por passageiro km transportado (menos 1,1% que o valor do ano anterior). A verba atribuída foi integralmente transferida até final de 2013.

Acresce a este valor as indemnizações compensatórias para comparticipação nos passes sociais, cujo valor apurado mensalmente é registado na rubrica de vendas e prestações de serviços. Em 2013 foi apurado um valor de 2,0 milhões de euros, tendo sido recebida uma comparticipação de 2,0 milhões de euros (valor sem IVA, englobando comparticipações referentes a 2012 e a 2013). A 31 de dezembro de 2013 regista-se um valor em dívida de 0,4 milhões de euros.

Ainda em dezembro de 2013 foi decidido ajustar nas contas o reconhecimento da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais desde 2006. O acerto referente ao exercício corrente (1,6 milhões de euros) foi realizado por redução do valor das receitas, sendo o acerto referente aos exercícios anteriores (2,9 milhões de euros) registado na conta de outros gastos e perdas.

Os rendimentos da Sociedade incluem a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento. Em 2013 esta rubrica ascende a 16,5 milhões de euros. Regista-se uma redução de 19,7% face ao valor de 2012, exercício onde se procedeu a uma correção de 4,3 milhões de euros, com efeitos retroativos, do cálculo da imputação de subsídios ao investimento.

Foram contabilizados benefícios de penalidades contratuais no montante de 6,7 milhões de euros, para os quais contribui o *malus* estimado para o exercício de 2013 e o

acerto do *malus* relativo ao exercício de 2012, conforme mecanismo de bônus/malus previsto no contrato de operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro, celebrado com a Prometro, SA. O acerto do montante referente a 2012 corresponde à diferença entre o montante definitivo apurado com o valor final dos índices relevantes e o montante antes provisoriamente estimado e refletido nas contas do ano anterior.

Relativamente aos custos operacionais, o ponto 6.3.9. fornece informação sobre a evolução dos custos no âmbito do plano de redução dos custos, conforme instruções definidas para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2013.

A quase totalidade dos custos operacionais (excluindo provisões do exercício) é referente a subcontratos celebrados após concurso público internacional (contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro, contrato de operação do Funicular dos Guindais, serviços de vigilância e fiscalização de títulos e trabalhos de manutenção do sistema e material circulante), comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética e custos com pessoal, facto que introduz rigidez na gestão dos custos do exercício.

Nos custos não contratualizados, tem-se verificado nos exercícios anteriores um significativo esforço de redução da contratação de serviços externos, esforço continuado em 2013 com a redução em cerca de 50% dos custos com fornecimentos e serviços externos não referidos no parágrafo anterior.

A evolução registada na rubrica de custos com pessoal resulta da reposição dos subsídios de férias e de Natal, conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado para 2013 e em resultado da decisão do Tribunal Constitucional. Uma vez que não tinha sido contabilizado, em 2012, o subsídio de férias a pagar no corrente exercício, foram contabilizados em 2013 os valores correspondentes ao direito a subsídio de férias adquirido em 2013, a pagar em 2014, e também ao subsídio de férias pago em 2013.

Foi mantida em 2013 a aplicação das medidas legislativas de contenção salarial descritas nos pontos 6.3.5 e 6.3.6.

Ao longo de 2013 foram canceladas antecipadamente onze operações relativas a instrumentos financeiros derivados. Estas responsabilidades encontravam-se contabilizadas no passivo da empresa por um valor superior ao efetivamente liquidado, resultando num impacto positivo na conta de resultados financeiros (113,6 milhões de euros), registado na

rubrica "Liquidação Instrumentos Financeiros".

Em "Juros e gastos similares suportados", verificou-se uma redução entre 2012 e 2013 (-45 milhões de euros). Esta evolução positiva resulta da redução dos custos de financiamento proporcionada pelos novos contratos de empréstimo assinados com a DGTF bem como da redução de custos com *swaps* em consequência da liquidação de 11 contratos.

A variação favorável do justo valor da atual carteira de derivativos em 2013 (apurado por empresa especializada) está apresentada na rubrica "Reduções de Justo valor" e reflete a expectativa da recuperação de mínimos históricos das taxas de juro.

No ponto anterior no relatório de gestão é apresentada análise da rentabilidade da exploração do Sistema de Metro Ligeiro, sendo apresentado o rácio Taxa de Cobertura Direta que compara as receitas geradas pela Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (sem indemnizações compensatórias e sem *malus*) com os principais custos diretos da sua operação, nomeadamente: custos com o operador/sub-concessionário, comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal e com serviços de vigilância e segurança.

Esta análise era particularmente relevante numa fase em que as receitas geradas pela exploração do Sistema se revelavam bastante inferiores aos principais custos diretos suportados. Agora que as receitas quase equivalem a esses custos, importa alargar o âmbito de análise e monitorar a taxa de cobertura global da Metro do Porto, que incorpora na análise uma série de custos de estrutura e correntes (incluindo prestações de serviços associadas à atividade de construção mas excluindo serviços prestados no âmbito de operações financeiras), detalhados na tabela infra.

**Os resultados líquidos registaram uma melhoria de 90,3% face a 2012**



© António Chaves



## RELATÓRIO DE GESTÃO

	(valores em milhares de euros)			
	2011	2012	2013	13/12
<b>GASTOS</b>				
ViaPorto/Normetro	39.179	39.921	41.058	2,8%
Funicular	766	704	698	-0,8%
Comissões TIP	1.664	1.713	1.742	1,7%
Vigilância e Segurança	1.493	1.378	1.195	-13,3%
Conservação e Reparação	6.497	3.573	2.462	-31,1%
Pessoal (sem rescisões)	4.798	4.250	4.888	15,0%
Outras despesas Correntes	5.055	3.248	2.163	-33,4%
<b>Subtotal</b>	<b>59.452</b>	<b>54.787</b>	<b>54.206</b>	<b>-1,1%</b>
<b>RENDIMENTOS</b>				
SML / Funicular	35.662	38.690	40.089	3,6%
Acerto Tarifário Social	-602	-1.532	-1.586	3,5%
Proveitos suplementares	701	700	756	8,0%
Coimas	266	362	438	21,1%
<b>Subtotal</b>	<b>36.026</b>	<b>38.220</b>	<b>39.698</b>	<b>3,9%</b>
Taxa de Cobertura Global	60,6%	69,8%	73,2%	3,5 pp
GAP	-23.426	-16.566	-14.508	-12,4%

Considerando a correção dos montantes contabilizados em anos anteriores referentes ao tarifário social, conforme detalhe na Nota 21 do Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados, manteve-se a tendência de melhoria da taxa de cobertura global, reduzindo-se o *gap* de receitas em 12,4% para 14,5 milhões de euros (a comparar com o *gap* de 16,6 milhões no ano anterior e de 23,4 milhões de euros em 2011). Neste valor não é contabilizado o valor recebido de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado (exceto as referentes ao tarifário social) nem o malus apurado conforme a cláusula 37.2 do contrato de subconcessão).

Note-se que nos valores acima apurados é expurgada a reversão da provisão constituída em anos anteriores, sendo considerado o valor efetivo da despesa em conservação e reparação, que mesmo assim apresenta uma redução de 31,1% face ao custo suportado em 2012.

Contribui ainda para a melhoria da taxa de cobertura o aumento de 1,5 milhões de euros nos rendimentos considerados, na sua quase totalidade resultantes do aumento da receita gerada pelo Sistema.







## 8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -47.617.878,83 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 23 de abril de 2014

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração:

Dr. João Velez Carvalho

Vogais:

Dr. António José Lopes

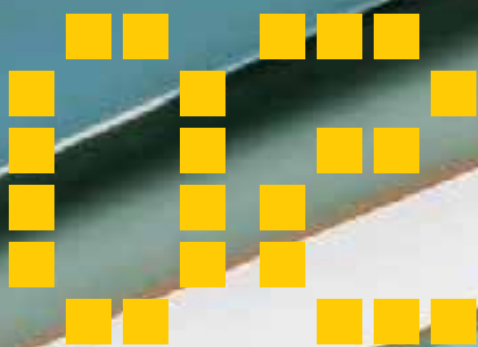
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

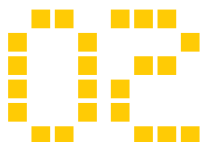
Eng. Aires Henrique do Couto Pereira





# CONTAS DO EXERCÍCIO 2013





## CONTAS DO EXERCÍCIO 2013

## BALANÇO INDIVIDUAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013

RUBRICAS	Notas	31/12/13	Valores em Euros 31/12/12
<b>ATIVO</b>			
<b>Ativo não corrente</b>			
Ativos fixos tangíveis	6	3.242.537	3.421.415
Ativos intangíveis	7	2.149.239.139	2.207.673.214
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	8	253.926	275.842
Instrumentos financeiros derivados	17		24.744.597
		<b>2.152.735.602</b>	<b>2.236.115.069</b>
<b>Ativo corrente</b>			
Clientes	10	24.954.499	10.915.577
Estado e outros entes públicos	11	21.007.181	21.241.304
Outras contas a receber	12	38.343.753	52.208.272
Diferimentos		24.539	35.705
Outros ativos financeiros	16	9.106.513	10.187.750
Caixa e depósitos bancários	5	40.436.074	10.027.209
		<b>133.872.560</b>	<b>104.615.817</b>
<b>Total do ativo</b>		<b>2.286.608.161</b>	<b>2.340.730.886</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>			
<b>Capital próprio</b>			
Capital realizado	13	7.500.000	7.500.000
Outros instrumentos de capital próprio		224.808	224.808
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	14	(15.340.427)	(19.942.427)
Resultados transitados		(2.313.998.037)	(1.822.401.998)
Ajustamentos em participações financeiras	14	1.281.681	1.455.887
Subsídios ao investimento	14	576.854.882	583.981.077
Outras variações no capital próprio		2.518.242	1.979.770
Resultado líquido do período		(47.617.879)	(491.356.515)
<b>Total do capital próprio</b>		<b>(1,788,576,729)</b>	<b>(1,738,559,397)</b>
<b>Passivo</b>			
<b>Passivo não corrente</b>			
Provisões	15	417.904.976	390.607.465
Financiamentos obtidos	16	2.720.740.757	2.520.925.574
Instrumentos financeiros derivados	17	16.437.615	914.402.629
		<b>3.155.083.348</b>	<b>3.825.935.668</b>
<b>Passivo corrente</b>			
Fornecedores	18	6.824.427	14.554.400
Fornecedores de investimentos	19	15.719.004	14.915.870
Estado e outros entes públicos	11	204.900	166.709
Financiamentos obtidos	16	459.879.050	202.571.719
Outras contas a pagar	20	41.621.584	20.491.134
Instrumentos financeiros derivados	17	395.443.838	
Outros passivos financeiros	16	408.740	654.782
		<b>920.101.542</b>	<b>253.354.615</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>4.075.184.890</b>	<b>4.079.290.283</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>2.286.608.161</b>	<b>2.340.730.886</b>

O Técnico Oficial de Contas  
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração  
Presidente do Conselho de Administração: Dr. João Velez Carvalho  
Vogais: Dr. António José Lopes  
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto  
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima  
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves  
Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

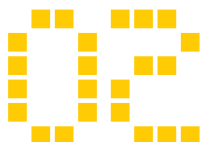
DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS  
DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013 E 2012

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2013	Valores em Euros 2012
<b>Réditos</b>			
Serviços prestados (construção)	23	399.199	53.274.205
Serviços prestados (transporte)	21	40.088.997	38.689.843
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social	21	(1.585.893)	
Serviços prestados (direitos de utilização)	21	8.850.811	7.497.292
Outras vendas e serviços prestados	21	756.279	700.137
<b>Outros rendimentos</b>			
Subsídios à exploração	24	11.535.895	11.544.964
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	8	78.701	
Outros rendimentos e ganhos	26	23.635.977	28.563.722
<b>Gastos e perdas</b>			
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (construção)	23	(399.199)	(53.274.205)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (operação e manutenção)	22	(41.058.042)	(39.920.739)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (direitos de utilização)	22	(8.850.811)	(7.497.292)
Outros fornecimentos e serviços externos	22	(5.395.390)	(7.291.742)
Gastos com o pessoal	25	(4.892.373)	(4.250.288)
Imparidade de dívidas a receber	10	(85.088)	(133.950)
Provisões líquidas	15	(45.811.403)	(45.990.095)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	8	(22.251)	(244.131)
Outros gastos e perdas	27	(3.582.352)	(1.096.864)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>		<b>(26.336.941)</b>	<b>(19.429.143)</b>
Gastos de depreciação e de amortização	6 e 7	(59.038.257)	(59.051.168)
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>		<b>(85.375.198)</b>	<b>(78.480.311)</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	29	145.831.037	403.727
Juros e gastos similares suportados	28	(141.351.104)	(153.954.862)
Atualização financeira das provisões	15	13.939.221	(34.506.692)
Aumentos/Reduções de justo valor	17	19.388.886	(224.756.940)
<b>Resultado antes de impostos</b>		<b>(47.567.157)</b>	<b>(491.295.078)</b>
Imposto sobre o rendimento do período	11	(50.721)	(61.437)
<b>Resultado líquido do período</b>		<b>(47.617.879)</b>	<b>(491.356.515)</b>

O Técnico Oficial de Contas  
Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração  
Presidente do Conselho de Administração: Dr. João Velez Carvalho  
Vogais: Dr. António José Lopes  
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto  
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima  
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves  
Eng. Aires Henrique do Couto Pereira





## CONTAS DO EXERCÍCIO 2013

## DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS FLUXOS DE CAIXA DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2013 E 2012

RUBRICAS	Notas	2013	Valores em Euros 2012
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais:</b>			
Recebimentos de clientes		51.850.113	47.590.337
Pagamentos a fornecedores		(61.543.248)	(93.281.431)
Pagamentos ao pessoal		(4.543.243)	(4.294.259)
Caixa gerada pelas operações		(14.236.378)	(49.985.353)
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		(68.569)	(104.047)
Outros recebimentos/pagamentos	5	11.214.750	9.650.556
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		<b>(3.090.197)</b>	<b>(40.438.844)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento:</b>			
Pagamentos respeitantes a :			
Ativos fixos tangíveis		(11.597)	(21.231)
Ativos intangíveis		(3.943.711)	(33.712.177)
Investimentos financeiros		73.656	(1.606)
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		500	374
Subsídios ao investimento		10.671.567	45.254.033
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		<b>6.790.415</b>	<b>11.519.393</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento:</b>			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		759,694,232	315.853.941
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		0	45.775
Pagamentos respeitantes a :			
Financiamentos obtidos		(301,066,601)	(224.676.422)
Juros e gastos similares		(431,918,984)	(145.961.587)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		<b>26,708,647</b>	<b>(54.738.293)</b>
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		<b>30.408.865</b>	<b>(83.657.744)</b>
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	<b>10.027.209</b>	<b>93.684.952</b>
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	<b>40.436.074</b>	<b>10.027.209</b>

O Técnico Oficial de Contas  
Dr. Vítor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração  
Presidente do Conselho de Administração: Dr. João Velez Carvalho  
Vogais: Dr. António José Lopes  
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto  
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima  
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves  
Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

## DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO DE 1 DE JANEIRO DE 2012 A 31 DE DEZEMBRO DE 2013

Unidade: Euros

	Notas	Capital realizado	Outros instrum. de cap. próprio	Ajustam. em instrumentos financeiros	Resultados transitados	Ajustam. em particip. financeiras	Subsídios ao Investim.	Outras var. no cap. próprio	Result. líquido do período	Total
Posição em 01-01-2012	1	7.500.000	-	(15.538.840)	(1.424.392.962)	817.989	559.205.173	338.649	(397.198.623)	(1.269.268.614)
<b>Alterações no Período:</b>										
Aplicação dos resultados					(397.198.623)				397.198.623	-
Variação de Instrumentos de cobertura				(4.403.587)						(4.403.587)
Variação subsídios ao investimento							24.775.904			24.775.904
Outras alterações reconhecidas no cap. próprio	14		224.808		(810.413)	637.898		1.641.121		1.693.415
	2	-	224.808	(4.403.587)	(398.009.035)	637.898	24.775.904	1.641.121	397.198.623	22.065.733
<b>Resultado Líquido do Período</b>	3								(491.356.515)	(491.356.515)
<b>Resultado Integral</b>	4 = 2 + 3									(469.290.783)
<b>Capital próprio em 31-12-2012</b>	6	7.500.000	224.808	(19.942.427)	(1.822.401.998)	1.455.887	583.981.077	1.979.770	(491.356.515)	(1.738.559.397)
<b>Alterações no Período:</b>										
Aplicação dos resultados					(491.356.515)				491.356.515	-
Variação de Instrumentos de cobertura				4.602.000						4.602.000
Variação subsídios ao investimento							(7.126.195)			(7.126.195)
Outras alter. reconhecidas no capital próprio	14		-		(239.524)	(174.206)		538.472		124.741
	7	-	-	4.602.000	(491.596.040)	(174.206)	(7.126.195)	538.472	491.356.515	(2.399.453)
<b>Resultado Líquido do Período - 2013</b>	8								(47.617.879)	(47.617.879)
<b>Resultado Integral - 2013</b>	9 = 7 + 8									(50.017.332)
<b>Capital próprio em 31-12-2013</b>	10	7.500.000	224.808	(15.340.427)	(2.313.998.037)	1.281.681	576.854.882	2.518.242	(47.617.879)	(1.788.576.729)

O Técnico Oficial de Contas  
Dr. Vítor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração  
Presidente do Conselho de Administração: Dr. João Velez Carvalho  
Vogais: Dr. António José Lopes  
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto  
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima  
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves  
Eng. Aires Henrique do Couto Pereira









## CONTAS DO EXERCÍCIO 2013

### NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS DO PERÍODO DE 2013

(Nas presentes notas, todos os montantes são apresentados em euros, salvo se indicado o contrário)

#### 1. INTRODUÇÃO

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

A sociedade Metro do Porto, S.A., inicialmente firma de Metro da Área Metropolitana do Porto, S.A., foi constituída em 6 de agosto de 1993, tendo por objeto a exploração de um sistema de metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto e a sua sede na Av. Fernão de Magalhães 1862-7º, 4350-158 Porto.

O Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, revogou o Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de atuação dos acionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Acionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão foi alterado pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, o qual aprovou as bases da concessão, pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 16 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afeto ao sistema, pelo Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho, pelo Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro e pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro.

Para a prossecução do seu objeto, tem a sociedade que realizar estudos, conceção, planeamento, projetos e a construção das infraestruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas constituíram a atividade 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 Vermelha), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha Verde), João de Deus e Pólo Universitário (da linha Amarela), em 2005, Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital São João, Fórum da Maia – ISMAI, Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (da linha Violeta), em 2006, João de Deus – D. João II, em 2008 e Estádio do Dragão – Fânzeres, D. João II – Santo Ovídio, em 2011.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da atividade, 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 acionistas, 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 acionista prestador.

Nos termos da Base XV do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, o equilíbrio financeiro da exploração do sistema de metro ligeiro deverá ser assegurado pelo Estado através da atribuição de compensações financeiras que visam permitir a cobertura dos custos de funcionamento do sistema de metro em regime de serviço público, as quais deverão ser objeto de contrato programa ou contratos de serviço público a celebrar entre o Estado e a concessionária.

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aprovadas pela Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com as alterações decorrentes da Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 16 de setembro, do Decreto-Lei n.º 249/2002, de 19 de novembro, do Decreto-Lei n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, do Decreto-Lei n.º 166/2003, de 24 de julho e do Decreto-Lei n.º 233/2003, de 27 de setembro, estatuíam na Base XI que, *“o Estado suporta, mediante a realização de prestações acessórias à concessionária, os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares”*.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro, a Base XI sofreu alteração na sua redação, preven-



do agora que o Estado “pode suportar os custos inerentes à condução dos processos expropriativos e o pagamento das indemnizações ou de outras compensações aos expropriados, e aos titulares de prédios servientes, bem como os custos decorrentes da aquisição por via do direito privado dos bens imóveis e direitos a eles inerentes no que respeita aos prédios e parcelas a expropriar ou a adquirir a particulares”.

No final do período de 2013 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 23 de abril de 2014. É da opinião do Conselho de Administração que as demonstrações financeiras aprovadas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e os 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 Sistema de Normalização Contabilística (SNC), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2013, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas 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 adotar pela Empresa, com impacto significativo no valor contabilístico dos ativos e passivos, assim como nos rendimentos e gastos do período de reporte.

Apesar de tais estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais 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 período a que respeitam estas Demonstrações Financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente 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 período anterior.

## 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 períodos apresentados, salvo indicação contrária.

### 3.1. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS

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, direto ou indireto, 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 controle 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 controle.

Os Investimentos em subsidiárias e associadas são apresentados pelo valor resultante da aplicação do critério contábilístico 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 controle começa até à data em que efetivamente termina. Rendimentos ou gastos não realizados em transações entre a Empresa e as suas associadas são eliminados. Os resultados atribuídos pela associada são considerados reduções do investimento detido.

A integração do Nortrem, ACE nas demonstrações financeiras da Metro do Porto foi efetuada de modo a refletir os valores de compra e financiamento efetivos resultantes da aquisição, em 2002 e 2003, do material circulante "Eurotram".

### 3.2. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os ativos 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 as Normas Contabilísticas de Relato Financeiro (NCRF) e os custos de aquisição para ativos obtidos após essa data.

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

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

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

As vidas úteis estimadas para os ativos 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 ativos tangíveis	4 - 8

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo 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 ativo, sendo este último calculado com base no valor atual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do ativo no fim da sua vida útil.

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

### 3.3. ATIVOS INTANGÍVEIS

O valor dos ativos intangíveis refere-se ao direito de operar o sistema e 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 n.º 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 infraestruturas e equipamentos necessários à prestação do serviço. A retribuição recebida pela Empresa consiste no direito de explorar esse sistema, de cobrar ao utilizador final um preço pelo serviço prestado durante o período da concessão (até 31 de dezembro de 2048) e de receber Indemnizações Compensatórias do Estado.

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 infraestrutura para prestar um serviço público em nome do concedente, de cobrar um preço aos utentes do referido serviço e de receber Indemnizações Compensatórias do Estado.

#### RECONHECIMENTO INICIAL

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

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

#### RECONHECIMENTO SUBSEQUENTE

A Empresa valoriza os seus ativos intangíveis, após o reconhecimento inicial, pelo Modelo do Custo, conforme definido pela NCRF 6 – Ativos Intangíveis, que define que um ativo 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 ativos intangíveis com base na estimativa de consumo dos benefícios económicos associados aos ativos.

Os ativos intangíveis associados à concessão são ativos com vida útil definida, sendo amortizados numa base sistemática a partir da data em que as infraestruturas subjacentes se encontram disponíveis para uso e pelo período remanescente da concessão.

### 3.4. IMPARIDADE DE ATIVOS

A Empresa realiza testes de imparidade com periodicidade anual para a generalidade dos ativos 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 ativos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo e, em caso afirmativo, regista a respetiva 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 ativo deduzido dos custos de venda e o seu valor de uso. Para a determinação da existência de imparidade, os ativos são agrupados por unidades geradoras de caixa, enquanto nível de maior desagregação para o qual existem fluxos separados e identificáveis.

Os ativos 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 da imparidade, a amortização e depreciação dos ativos são recalculadas prospectivamente de acordo com o seu valor recuperável.

### 3.5. ATIVOS FINANCEIROS

O Conselho de Administração determina a classificação dos ativos financeiros, na data do reconhecimento inicial de acordo com a NCRF 27 – Instrumentos financeiros. Os ativos financeiros podem ser classificados / mensurados:

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

A Empresa classifica e mensura ao custo ou ao custo amortizado, os ativos financeiros: i) que em termos de prazo sejam à vista ou tenham maturidade definida; ii) cujo retorno 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 a perda do valor nominal e do juro acumulado.

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

São registados ao custo ou custo amortizado os ativos 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 ativo ou cujo justo valor não possa ser determinado de forma fiável.

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para serem mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os ativos financeiros e os contratos de instrumentos financeiros de derivados. As variações de justo valor são registadas nos resultados do período, exceto as que se qualifiquem como relação de cobertura contabilística de fluxos de caixa, em que a variação é registada no capital próprio.

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

Os ativos 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 DE DERIVADOS**

Os instrumentos financeiros de derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transação 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 de derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27 – Instrumentos financeiros, podendo ser classificados como de cobertura contabilística ou de negociação. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros de derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do período 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 ativo ou passivo ("fair value hedge"), o valor de balanço desse ativo ou passivo, determinado com base na respetiva política contabilística, é ajustado de forma a refletir 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 ativos 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 respetivo item coberto afeta 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 deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em "Perdas por imparidade em dívidas 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 ações ordinárias são classificadas no capital próprio, quando realizadas. Os custos diretamente atribuíveis à emissão de novas ações 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.

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 efetiva, que corresponde à taxa que desconta exatamente 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 ativo 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 objeto de liquidação ou cancelamento.

### 3.11. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transação e montagem incorridos. Os financiamentos são subsequentemente apresentados ao custo amortizado, se materialmente relevantes, 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 efetiva.

Os financiamentos obtidos são classificados no “passivo corrente”, exceto 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 unicamente as tributações autónomas tal como definidas pela legislação fiscal em vigor.

Conforme disposição dos §§ 68 e 69 da NCRF 25, procedeu-se à compensação de Ativos por Impostos Diferidos de prejuízos fiscais com os Passivos por Impostos Diferidos relativos a Subsídios ao Investimento recebidos.

### 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 efetuada no final de cada período 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.

Os encargos com a manutenção regular são registados em gastos à medida que são incorridos. Em relação aos investimentos de substituição é aplicada a NCRF 21 – Provisões e Passivos Contingentes isto é, são constituídas provisões



resultantes da obrigação contratual de manter ou repor a infraestrutura em condições normais de funcionamento. Tais provisões são constituídas desde o período de entrada em funcionamento dos bens até à sua substituição.

A rubrica "Atualização Financeira de Provisões" (IFRIC 12) corresponde ao efeito financeiro sobre o montante das referidas provisões do: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior.

### **3.14. SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO**

A Empresa reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia e de organismos semelhantes pelo seu valor no período em que o montante do subsídio é efetivamente recebido.

Os recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para financiamento dos ativos afetos ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, nas suas posteriores atualizações, são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio "Subsídios ao investimento", sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base sistemática em função da amortização do ativo 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 ativo locado são classificados como locações financeiras.

Os contratos de locação financeira são registados na data do seu início como ativo e passivo, pelo menor entre o justo valor do bem e o valor atual 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 ativos locados são reconhecidos na Demonstração dos Resultados no período a que dizem respeito.

Os ativos adquiridos em locação financeira são depreciados de acordo com a política estabelecida pela Empresa para os ativos 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 gasto 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 períodos. Segundo o referido princípio contabilístico, as diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes réditos e gastos são sempre reconhecidas como ativos ou passivos, se se qualificarem como tal.

### **3.17. RÉDITO**

#### **a) Prestação de serviços de construção**

O rédito relativo aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos é reconhecido de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, conforme disposição da NCRF 19– Contratos de construção: 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 - Transportes Intermodais do Porto, ACE, entidade responsável pelo tratamento de 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 do título "Funi", de utilização exclusiva no Funicular dos Guindais, são obtidos mensalmente, de acordo com a informação disponibilizada pela entidade operadora do funicular.

Os rendimentos gerados pela utilização dos parques de estacionamento da estação de metro Estádio do Dragão e do Parque Central da Maia (este último suspenso desde setembro de 2013), 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, respetivamente. 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 período, pela correspondente diminuição do seu gasto.

## **c) Indemnizações compensatórias**

Na ausência de contrato programa ou contrato de serviço público, previsto nas Bases de Concessão, para regular a atribuição destas, até publicação da RCM que define os montantes a atribuir no ano às empresas do Setor 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.

### **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 ativos e passivos no decurso do período 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 objeto de reconhecimento ou divulgação.

A subjetividade 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 ativos 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 DOS INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS**

A determinação do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados é obtida de forma isolada para cada um dos instrumentos. A Empresa recorreu a uma empresa independente especializada para realizar o cálculo do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados.



© António Chaves

**Rapidez, pontualidade  
e cobertura da rede são as  
qualidades do Metro mais  
valorizadas pelos clientes.  
A taxa de satisfação é de  
82,6 pontos.**



Sentido

**Senhor de Matosinhos**

[Matosinhos]



Sentido

**Póvoa de Varzim**

[Póvoa de Varzim]



Sentido

**Aeroporto**

[Matosinhos]



Sentido

**Senhora da Hora**

[Matosinhos]





## 4. GESTÃO DOS 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 vencem juros a taxas variáveis e fixas, conforme explicitado na nota 16.

A Empresa detém quatro instrumentos financeiros de derivados, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da Empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado nas notas 16 e 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 fundos públicos com origem no Estado Português e na União Europeia, financiamento de médio e longo prazo com recurso ao Banco Europeu de Investimentos, DGTF e outras instituições financeiras, bem como leasing estruturado.

A liquidez da empresa é atualmente assegurada por operações de financiamento contratadas com a DGTF.

## 5. FLUXOS DE CAIXA

### 5.1 DESAGREGAÇÃO DOS VALORES INSCRITOS NA RUBRICA DE CAIXA E EM DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2013, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	2013	2012
Depósitos bancários	40.434.551	10.025.685
Caixa	1.523	1.523
Caixa e depósitos bancários	40.436.074	10.027.209
Equivalentes de caixa	0	0
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>40.436.074</b>	<b>10.027.209</b>

As componentes de caixa e equivalentes de caixa encontram-se, na sua totalidade, disponíveis para utilização futura.

A rubrica "Outros recebimentos/pagamentos operacionais" da Demonstração dos Fluxos de Caixa respeita, essencialmente, a subsídios à exploração recebidos.



## 6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2012 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 2012

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipam. Básico	Equipam. Transp.	Equipam. Administr.	Outros Ativos F. Tangíveis	Total
<b>1 de janeiro de 2012</b>							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	316.063	2.969.335	177.906	8.382.335
Depreciações acumuladas	0	(1.378.508)	(218.013)	(309.340)	(2.623.718)	(167.076)	(4.696.656)
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.308.728</b>	<b>57.196</b>	<b>6.723</b>	<b>345.616</b>	<b>10.831</b>	<b>3.685.679</b>
<b>Alterações no período</b>							
Adições	0	0	0	0	21.231	0	21.231
Alienação/Abate	0	0	0	(289)	(518)	0	(807)
Depreciação - período	0	(70.663)	(25.859)	(4.482)	(181.038)	(3.078)	(285.120)
Depreciação - alienações	0	0	0	289	144	0	433
<b>Valor líquido</b>	<b>0</b>	<b>(70.663)</b>	<b>(25.859)</b>	<b>(4.482)</b>	<b>(160.182)</b>	<b>(3.078)</b>	<b>(264.263)</b>
<b>31 de dezembro de 2012</b>							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	315.774	2.990.047	177.906	8.402.758
Depreciações acumuladas	0	(1.449.171)	(243.873)	(313.533)	(2.804.612)	(170.154)	(4.981.343)
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.238.065</b>	<b>31.337</b>	<b>2.241</b>	<b>185.435</b>	<b>7.752</b>	<b>3.421.415</b>

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 2013

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipam. Básico	Equipam. Transp.	Equipam. Administr.	Outros Ativos F. Tangíveis	Total
<b>1 de janeiro de 2013</b>							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	315.774	2.990.047	177.906	8.402.758
Depreciações acumuladas	0	(1.449.171)	(243.873)	(313.533)	(2.804.612)	(170.154)	(4.981.343)
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.238.065</b>	<b>31.337</b>	<b>2.241</b>	<b>185.435</b>	<b>7.752</b>	<b>3.421.415</b>
<b>Alterações no período</b>							
Adições	0	0	0	0	11.597	0	11.597
Alienação/Abate	0	0	0	(5.903)	0	0	(5.903)
Depreciação - exercício	0	(70.458)	(23.204)	(2.241)	(91.564)	(3.009)	(190.476)
Depreciação - alienações	0	0	0	5.903	0	0	5.903
<b>Valor líquido</b>	<b>0</b>	<b>(70.458)</b>	<b>(23.204)</b>	<b>(2.241)</b>	<b>(79.967)</b>	<b>(3.009)</b>	<b>(178.878)</b>
<b>31 de dezembro de 2013</b>							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acumuladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.167.607</b>	<b>8.134</b>	<b>0</b>	<b>105.468</b>	<b>4.743</b>	<b>3.242.537</b>

No período findo em 31 de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2012 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, adquiridos sob o regime de locação financeira, apresenta-se como segue:

	2013	2012
Valor bruto	17.927	17.927
Depreciações acumuladas	(17.927)	(15.686)
	<b>0</b>	<b>2.241</b>

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

## 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

O valor dos ativos 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 redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro. A evolução registada para os períodos apresentados é como segue:

### Movimentos nos ativos intangíveis – 2012

	Direitos de Exploração	Programas Computador	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2012</b>				
Custo de Aquisição	2.511.320.745	259.165	59.246.022	2.570.825.932
Amortizações acumuladas	(357.550.670)	(110.354)	0	(357.661.024)
<b>Valor líquido</b>	<b>2.153.770.075</b>	<b>148.811</b>	<b>59.246.022</b>	<b>2.213.164.908</b>
<b>Alterações no período</b>				
Adições	15.618.734	150	870.680	16.489.564
Transferências e abates	2.874.014	0	(2.874.014)	0
Depreciação - período	(58.679.805)	(86.243)	0	(58.766.048)
Provisões	0	0	36.784.790	36.784.790
<b>Valor líquido</b>	<b>(40.187.057)</b>	<b>(86.093)</b>	<b>34.781.457</b>	<b>(5.491.693)</b>
<b>31 de dezembro de 2012</b>				
Custo de Aquisição	2.529.813.493	259.315	94.027.478	2.624.100.286
Amortizações acumuladas	(416.230.475)	(196.598)	0	(416.427.072)
<b>Valor líquido</b>	<b>2.113.583.018</b>	<b>62.718</b>	<b>94.027.478</b>	<b>2.207.673.214</b>

## Movimentos nos ativos intangíveis – 2013

	Direitos de Exploração	Programas Computador	Ativos em curso	Total
<b>1 de janeiro de 2013</b>				
Custo de Aquisição	2.529.813.493	259.315	94.027.478	2.624.100.286
Depreciações acumuladas	(416.230.475)	(196.598)	0	(416.427.072)
<b>Valor líquido</b>	<b>2.113.583.018</b>	<b>62.718</b>	<b>94.027.478</b>	<b>2.207.673.214</b>
<b>Alterações no período</b>				
Adições	2.126.271	14.508	198.158	2.338.937
Alienações	0	0	0	0
Transferências e abates	545.605	0	(545.605)	0
Depreciação - exercício	(58.794.452)	(53.329)	0	(58.847.781)
Provisões	0	0	(1.925.230)	(1.925.230)
<b>Valor líquido</b>	<b>(56.122.576)</b>	<b>(38.821)</b>	<b>(2.272.677)</b>	<b>(58.434.074)</b>
<b>31 de dezembro de 2013</b>				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Depreciações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
<b>Valor líquido</b>	<b>2.057.460.442</b>	<b>23.896</b>	<b>91.754.801</b>	<b>2.149.239.139</b>

Os valores incluídos na rubrica de "Direitos de exploração" referem-se aos seguintes ativos:

	2013	2012
Linha Amarela	483.588.155	497.275.872
Tronco Comum	392.882.627	403.736.048
Linha Vermelha	276.989.731	283.007.192
Veículos Eurotram	196.717.881	202.342.406
Linha Verde	182.541.105	187.782.194
Linha Laranja	146.557.576	150.760.808
Veículos Tram Train	120.435.841	123.724.560
Linha Azul	95.108.848	97.826.236
P.M.O.	87.056.903	89.478.748
Linha Violeta	31.852.492	32.673.986
Ponte do Infante	31.770.026	32.677.741
Geral	11.959.259	12.297.227
	<b>2.057.460.442</b>	<b>2.113.583.018</b>

A rubrica de "Ativos em curso" compreende todos os fornecimentos e custos incorridos com a construção das infraestruturas e equipamentos relativos a troços do sistema que ainda não entraram em exploração, incluindo provisões relacionadas e, adicionalmente, o montante do imposto decorrente dos processos de IVA em litígio com a Autoridade Tributária. Tais montantes foram já parcialmente liquidados, conforme apresentado na nota 12.

Os valores incluídos na rubrica de “Ativos em curso” referem-se aos ativos das seguintes linhas:

	2013	2012
Provisão processo IVA	40.290.120	36.681.574
Linha Verde	24.084.415	24.016.306
Linha da Boavista	16.894.678	16.894.678
Linha Amarela	4.500.000	8.037.295
Linha Vermelha	2.433.000	4.002.052
Linha de Gondomar	1.917.440	1.972.169
Linha Leça-Exponor	912.048	912.048
Linha Violeta	720.000	720.000
Tronco Comum	3.100	273.318
Veículos Tram Train	0	483.618
Geral	0	16.080
P.M.O.	0	13.340
Ponte do Infante	0	5.000
	<b>91.754.801</b>	<b>94.027.478</b>

#### Teste de imparidade ao ativo intangível relativo ao direito de exploração do sistema

A Empresa efetuou teste de imparidade aos direitos de exploração do sistema ao nível das Unidades Geradoras de Caixa. Os cálculos efetuados 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 atividade da Empresa;
- Atribuição do apoio financeiro por parte do Estado conforme referido na Introdução ao Anexo, nomeadamente deverá o Estado assegurar o equilíbrio financeiro da exploração do sistema de metro ligeiro através da atribuição de compensações financeiras que visam permitir a cobertura dos custos de funcionamento do sistema de metro em regime de serviço público;
- Reposição do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.

O modelo de imparidade considerou todos os cash-flows operacionais da atividade, incluindo:

- Fluxos de caixa da exploração do serviço público de transporte.
- Indemnizações compensatórias a receber do Estado no espírito das bases da concessão.

Não foram considerados no modelo de imparidade as seguintes rubricas:

- Cash-flows da dívida e subsídios;
- Cash-flows relativos aos custos de renda do Material Circulante;
- Investimentos de renovação dos ativos.

Adicionalmente, foi considerado que a receita de bilhética por passageiro/km seria idêntica para todas as unidades geradoras de caixa, que a taxa de crescimento tarifária seria idêntica à taxa de inflação e que o custo de capital utilizado seria de 6,5%.

Conclui-se não existir imparidade nos ativos analisados.

## 8. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Em 31 de dezembro de 2013 e em 31 de dezembro de 2012, os investimentos em subsidiárias e associadas apresentavam-se como segue:

	% Detida	2013	2012
Transpublicidade, SA	40,00	250.435	271.029
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	3.491	4.813
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	33,33	0	0
		<b>253.926</b>	<b>275.842</b>

Os movimentos em investimentos financeiros em subsidiárias e associadas nos períodos de 2012 e 2013 foram os seguintes:

	Metro Porto Consult., Lda	Transpublicidade. S.A.	Total
<b>1 de janeiro de 2012</b>	<b>6.005</b>	<b>268.232</b>	<b>274.236</b>
Aquisições	0	3.100	3.100
Ganhos / (Perdas)	-1.192	-302	-1.494
Alienações	0	0	0
<b>31 de dezembro de 2012</b>	<b>4.813</b>	<b>271.029</b>	<b>275.842</b>
Aquisições	0	278	278
Ganhos / (Perdas)	-1.322	-20.873	-22.195
Alienações	0	0	0
<b>31 de dezembro de 2013</b>	<b>3.491</b>	<b>250.435</b>	<b>253.926</b>

A 31 de dezembro de 2013, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 4.622.938 (4.335.287 em 2012), tendo sido reforçada a provisão em 95.783 (418.134 em 2012) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação disponibilizada pelas empresas associadas nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2012 e 2013, estas ainda não formalmente aprovadas.

## 9. IMPOSTOS DIFERIDOS

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

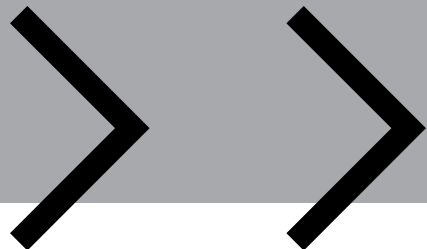
Ainda, de acordo com a legislação fiscal, os prejuízos fiscais (nos quais se incluem gastos com provisões) são reportáveis durante um período de cinco anos (seis para períodos anteriores a 2010 e quatro anos para os períodos de 2010 e 2011) após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respetivo.

Em 31 de dezembro de 2013, não foram reconhecidos ativos 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
2008	146.378.974	2014
2009	135.659.062	2015
2010	288.285.826	2014
2011	324.990.555	2015
2012	389.238.843	2017
2013	33.645.923	2018







Conforme disposição dos §§ 68 e 69 da NCRF 25 – Impostos sobre o rendimento, procedeu-se à compensação de Ativos por Impostos Diferidos de prejuízos fiscais e provisões para renovação de ativos com os Passivos por Impostos Diferidos relativos a Subsídios ao Investimento recebidos.

## 10. DÍVIDAS A RECEBER DE CLIENTES

No período findo em 31 de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2012, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	2013	2012
Clientes c/c – Atividade de exploração	22.955.124	9.106.560
Clientes c/c – Atividade de investimento	1.943.041	1.809.017
Clientes de cobrança duvidosa	275.371	133.950
Perdas por imparidade acumuladas	-219.037	-133.950
<b>Total de contas a receber de clientes</b>	<b>24.954.499</b>	<b>10.915.577</b>

## 11. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012, os saldos da rubrica “Estado e outros entes públicos” apresentava-se como segue:

	2013		2012	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
IVA – Reembolsos pedidos	19.330.916	0	19.742.581	0
IVA – Liquidação antecipada	261.398	0	159.693	0
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)	891.312	87.476	891.312	61.257
IRC – Pagamentos especiais por conta	526.328	0	456.328	0
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	42.272	28	47.152	0
Contribuições p/ segurança social	5.676	117.396	5.676	105.453
IRC – Tributações autónomas	-50.721	0	-61.437	0
	<b>21.007.181</b>	<b>204.900</b>	<b>21.241.304</b>	<b>166.709</b>

O saldo de IVA registado no Ativo, 19.592.314 euros no final de 2013 (19.902.274 euros no final de 2012), refere-se a IVA liquidado antecipadamente e reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal, dos quais, 16.648.213 euros (16.598.985 euros em 2012) correspondem a pedidos de reembolso pendentes da resolução do litígio que a Empresa mantém com aquela entidade. O referido litígio encontra-se devidamente provisionado conforme referido na nota 15. Para os períodos apresentados o saldo credor de IRC tem a seguinte decomposição:

	2013	2012
Tributações autónomas	50.721	61.437
IRC-Retenções	28	0
	<b>50.749</b>	<b>61.437</b>



## 12. OUTRAS DÍVIDAS A RECEBER

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012, a decomposição da rubrica "Outras contas a receber", é a seguinte:

	2013	2012
Autoridade Tributária e Aduaneira	30.568.296	30.582.277
Acrésc.rend. relacionados com subconcessão	6.599.629	18.298.341
Tarifário Social Andante	423.671	3.191.846
Outros	752.157	135.808
<b>Outras contas a receber</b>	<b>38.343.753</b>	<b>52.208.272</b>

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

A variação da rubrica "Tarifário Social Andante" encontra-se devidamente explicitada na nota 21.

## 13. CAPITAL

### Capital realizado

Em 31 de dezembro de 2013, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.500.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada.

### Ações próprias

Em 31 de dezembro de 2013 a Metro do Porto não detinha ações próprias em carteira.

## 14. OUTRAS RUBRICAS DE CAPITAL PRÓPRIO

### Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados

O saldo da rubrica "Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados" refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de dezembro de 2013 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.

### Resultados transitados

A rubrica "Resultados transitados" inclui ajustamentos ocorridos nos capitais próprios do Nortrem no montante de 239.524 euros em resultado da participação financeira da Empresa naquele ACE.

### Subsídios ao investimento

A rubrica "Subsídios ao investimento" é composta por: i) recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para financiamento de bens de investimento afeto ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e nas suas posteriores atualizações (Prestações do Concedente); e ii) fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC.

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2013 e 2012 foram os seguintes:

	Nota	Prestações do Concedente	Subsídios	Total
<b>1 de janeiro de 2012</b>		<b>531.867.403</b>	<b>27.337.769</b>	<b>559.205.173</b>
Adições		45.254.033		45.254.033
Regularizações por resultados	26	(20.309.685)	(168.444)	(20.478.129)
<b>31 de dezembro de 2012</b>		<b>556.811.752</b>	<b>27.169.326</b>	<b>583.981.077</b>
Adições		10.671.567	0	10.671.567
Deduções		(1.349.559)		(1.349.559)
Regularizações por resultados	26	(15.693.112)	(755.091)	(16.448.203)
<b>31 de dezembro de 2013</b>		<b>550.440.647</b>	<b>26.414.235</b>	<b>576.854.882</b>

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2013 ascenderam a 10.671.567 euros (45.254.033 euros em 2012) e tiveram origem no Orçamento de Estado e em fundos comunitários (QREN).

Ao montante total recebido foram deduzidos 1.349.559 euros que correspondem à estimativa de devolução de verbas cofinanciadas em 2012 e 2013 no âmbito dos projetos com a designação "Extensão da Rede de Metro do Porto entre Estádio do Dragão e Venda Nova" e "Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II". Esse registo foi acompanhado do correspondente ajustamento na rubrica "regularizações por resultados", no montante de 70.312,92 euros.

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

	Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao Investimento
<b>Parte do capital próprio em 01-01-2012</b>	<b>(15.538.840)</b>	<b>817.989</b>	<b>559.205.173</b>
<b>Alterações no Período:</b>			
Variação de Instrumentos de Cobertura	(4.403.587)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	24.775.904
Outros	0	637.898	0
<b>Parte do capital próprio em 31-12-2012</b>	<b>(19.942.427)</b>	<b>1.455.887</b>	<b>583.981.077</b>
<b>Alterações no Período:</b>			
Variação de Instrumentos de Cobertura	4.602.000	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(7.126.195)
Outros	0	(174.206)	0
<b>Parte do capital próprio em 31-12-2013</b>	<b>(15.340.427)</b>	<b>1.281.681</b>	<b>576.854.882</b>

## 15. PROVISÕES

O valor de Provisões refere-se maioritariamente ao montante estimado pela Empresa como necessário para fazer face à obrigação de manter ou restabelecer as infraestruturas afetas 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:



	2013	2012
Renovação de Ativos - IFRIC 12	339.904.416	315.081.974
Outras Provisões	78.000.560	75.525.491
	<b>417.904.976</b>	<b>390.607.465</b>

	Renovação Ativos (IFRIC 12)	Outras Provisões	Total
<b>A 1 de janeiro de 2012</b>	<b>237.889.387</b>	<b>38.359.557</b>	<b>276.248.944</b>
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	54.468.246	54.468.246
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	46.027.085	0	46.027.085
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	34.506.692	0	34.506.692
Reversão Provisões	0	(17.302.312)	(17.302.312)
Utilização Provisões	(3.341.190)	0	(3.341.190)
<b>A 31 de dezembro de 2012</b>	<b>315.081.974</b>	<b>75.525.491</b>	<b>390.607.465</b>
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	315.081.974	75.525.491	390.607.465
<b>A 1 de janeiro de 2013</b>	<b>315.081.974</b>	<b>75.525.491</b>	<b>390.607.465</b>
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	8.939.742	8.939.742
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	41.506.886	0	41.506.886
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	(13.939.221)	0	(13.939.221)
Reversão Provisões	0	(6.464.673)	(6.464.673)
Utilização Provisões	(2.745.223)	0	(2.745.223)
<b>A 31 de dezembro de 2013</b>	<b>339.904.416</b>	<b>78.000.560</b>	<b>417.904.976</b>
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	339.904.416	78.000.560	417.904.976
	<b>339.904.416</b>	<b>78.000.560</b>	<b>417.904.976</b>

As variações registadas no período de 2013 decorrem de:

- i) Necessidade de substituição de ativos afetos 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 27.567.665 euros. Este montante decompõe-se em 41.506.886 euros relativos à provisão a constituir pelo decurso de um ano e -13.939.221 euros corresponde ao efeito financeiro de: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior;
- ii) Utilização de provisões anteriormente constituídas no âmbito do referido no ponto anterior, no montante de 2.745.223 euros, decorrente de gastos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 2013;
- iii) Previsões de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrente processos expropriativos e contencioso no montante de 8.843.959 euros;
- iv) Reversões de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o período de 2013 no montante de 6.464.673 euros;
- v) Dotação de provisões, no âmbito da aplicação do Método da Equivalência Patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de 95.783 euros.

Os impactos na Demonstração de Resultados e no Balanço decorrentes dos montantes provisionados, desagregam-se do seguinte modo:

	2013	2012
<b>Saldo inicial</b>	<b>390.607.465</b>	<b>276.248.944</b>
Provisões líquidas	45.811.403	45.990.095
Atualização financeira das provisões	(13.939.221)	34.506.692
Outros fornecimentos e serviços externos	(2.745.223)	(3.341.190)
Perdas imputadas de subs., assoc.e emp. conjuntos	0	243.262
Ganhos imputados de subs., assoc.e emp. conjuntos	(78.701)	0
<b>Sub-total em Dem. de Resultados</b>	<b>29.048.257</b>	<b>77.398.859</b>
Ativos intangíveis	(1.925.230)	36.784.790
Ajustamentos em participações financeiras	174.484	174.872
<b>Sub-total em Balanço</b>	<b>(1.750.746)</b>	<b>36.959.662</b>
<b>Total</b>	<b>417.904.977</b>	<b>390.607.465</b>

A rubrica "Outras provisões" apresenta a seguinte decomposição:

	2013	2012
Processo IVA	50.828.593	48.566.708
Processos relacionados com exploração	12.251.717	9.149.171
Processos expropriativos	8.189.440	9.917.440
Processos diversos	3.533.831	2.399.172
Processos relacionados com empreitadas	1.560.000	3.808.899
Aplicação MEP	1.540.979	1.445.196
Outras contingências	96.000	238.905
	<b>78.000.560</b>	<b>75.525.491</b>

## 16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

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

	2013			2012		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos sobre a forma de C. Corrente	0	0	0	0	0	0
Empréstimos Mútuos	407.988.485	1.817.409.688	2.225.398.173	150.750.000	1.565.703.941	1.716.453.941
Empréstimos Obrigacionista	0	50.000.000	50.000.000	0	50.000.000	50.000.000
Banco Europeu de Investimentos	44.941.633	665.174.902	710.116.535	44.941.633	710.116.535	755.058.168
Leasing Financeiro				4.150	0	4.150
Locação Material Circulante - LEP	6.312.522	184.809.149	191.121.671	6.206.014	191.121.672	197.327.686
Bonificação BEI	320.217	933.928	1.254.145	348.431	1.254.145	1.602.576
Bonificação LEP	316.192	2.413.088	2.729.281	321.491	2.729.281	3.050.772
<b>Total</b>	<b>459.879.050</b>	<b>2.720.740.756</b>	<b>3.180.619.806</b>	<b>202.571.719</b>	<b>2.520.925.574</b>	<b>2.723.497.293</b>

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

	2013			2012		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Taxa Fixa	245.488.485	1.534.576.355	1.780.064.840	168.250.000	1.020.370.608	1.188.620.608
Taxa Variável	214.390.564	1.186.164.401	1.400.554.966	34.321.719	1.500.554.966	1.534.876.685
<b>Total</b>	<b>459.879.050</b>	<b>2.720.740.756</b>	<b>3.180.619.806</b>	<b>202.571.719</b>	<b>2.520.925.574</b>	<b>2.723.497.293</b>

O endividamento não corrente é composto por dívida contraída junto da DGTF, do Banco Europeu de Investimentos, da banca comercial, por contratos sobre a forma de mútuo, por financiamento em regime de locação operacional da frota de material circulante Eurotram (LEP) e por empréstimo obrigacionista, nas condições seguidamente descritas.

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 225.488.485 euros relativos a amortização de empréstimos da DGTF, 44.941.633 euros relativos à amortização do financiamento obtido junto do BEI e 182.500.000 euros relativos à amortização de outros empréstimos sobre a forma de mútuo, nos termos contratualmente previstos.

A maturidade dos financiamentos é a seguinte:

Maturidades	2013	2012
até 1 ano	459.879.050	202.571.719
entre 2 e 5 anos	1.416.877.897	1.181.968.375
mais de 5 anos	1.303.862.859	1.338.957.199

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de dezembro de 2013, tem a seguinte composição:

#### a) Banco Europeu de Investimento

Contratos	Valor contratado	Valor total em dívida
<b>BEI I</b>		
Tranche A	99.759.579	59.855.748
Tranche B	100.000.000	80.000.000
Tranche C	100.000.000	80.000.000
Tranche D	243.930.128	211.406.111
<b>BEI II</b>		
Tranche A	120.000.000	104.347.826
Tranche B	80.000.000	69.565.217
Tranche C	60.000.000	60.000.000
<b>Total</b>	<b>803.689.708</b>	<b>665.174.902</b>

Os empréstimos contraídos junto do BEI estão 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.

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

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

Durante o período de 2013 foram contratados, junto da DGTF sob a forma de mútuo, cinco empréstimos no montante de 759.694.232 euros com vencimento em 2020.

Em 31 de dezembro de 2013 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

Entidade Original	Montantes em dívida	Maturidades
DGTF	296.500.000	2016
Barclays	75.000.000	2017
DGTF	231.715.456	2017
DGTF	759.694.232	2020
JP Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	82.500.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	126.000.000	2028
<b>Total</b>	<b>1.817.409.688</b>	

Do total apresentado no quadro anterior, 372 milhões de euros foram recolocados em outras entidades financeiras.

Em 31 de dezembro de 2013 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam o seguinte detalhe:

Financiamento bancário	Instrumento financeiro de derivado				
	Entidade	Tipo	Capital (M Eur)	Contrato	Maturidade
DEPFA	Santander	Interest Rate Swap	51	13/08/2007	15/09/2027
DEPFA	DEPFA	Interest Rate Swap	34	13/08/2007	15/09/2027

#### c) Empréstimo obrigacionista

Durante o período 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 efetuado ao valor nominal no final do prazo do contrato.

#### d) Leasing (Locação estruturada)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu à contratação de 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, atuando 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.

Contrato	Veículos	Montante Contrato	Montante Dívida	Maturidade
Tranche 2002	28	97.222.222	70.568.580	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	90.232.357	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	24.008.213	2024
<b>Totais</b>	<b>72</b>	<b>250.000.000</b>	<b>184.809.149</b>	

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.

A existência de controlo pela Empresa no interesse residual dos ativos (Material Circulante) em virtude da realização de contrato de locação, originaram a integração das contas do Nortrem, ACE nestas demonstrações financeiras. Os referidos ativos foram reconhecidos como parte da infraestrutura da concessão, tendo igualmente sido reconhecidas as obrigações totais de pagamento dos mesmos, relevadas no passivo ao custo amortizado.

Em 31 de dezembro de 2013 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de locação operacional apresentavam o seguinte detalhe:

Entidade	Instrumento financeiro de derivado			
	Tipo	Capital (M Eur)	Contrato	Maturidade
MillenniumBCP	Plain Vanilla	73	27/03/2003	13/12/2022
Santander	Interest Rate Swap	73	11/01/2007	13/12/2022

O impacto da participação no Nortrem, ACE apresenta-se como segue:

	2013	2012
<b>No ativo corrente</b>		
Outros ativos financeiros	9.106.513	10.187.750
	<b>9.106.513</b>	<b>10.187.750</b>
<b>No passivo corrente</b>		
Outros passivos financeiros	408.740	654.782
	<b>408.740</b>	<b>654.782</b>

## 17. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

Em 31 de outubro de 2012, com a assinatura do Contrato de Mandato de Representação entre a Empresa e o Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. (IGCP) em cumprimento da alínea d) do n.º 1 do Art.º 6º do Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, foi atribuído a esta entidade mandato para a gestão da carteira de instrumentos financeiros de derivados devida pela Empresa. Na sequência do referido contrato de mandato com representação foram canceladas antecipadamente onze operações relativas a instrumentos financeiros derivados ao longo de 2013.

O impacto nos resultados do cancelamento antecipado dos instrumentos financeiros de derivados apresenta a seguinte decomposição:

	Montante
Imputado a rendimentos do período	145.595.133
Imputado a gastos do período	-31.999.279
<b>Impacto nos resultados do cancelamento antecipado</b>	<b>113.595.854</b>





SAFETY INFORMATION



Em 31 de dezembro de 2013 a Metro do Porto detinha em carteira quatro instrumentos financeiros de derivados. Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros de derivados 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 financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística encontram-se reconhecidos em resultados do período, conforme evidenciado abaixo.

	Nota	Cobertura contabilística	Não Cobertura contabilística	Total
<b>Justo Valor a 1 de janeiro de 2012</b>		<b>-15.957.689</b>	<b>-640.542.078</b>	<b>-656.499.767</b>
Variação Justo Valor - Reservas. Instr. Financeiros		-4.235.832	0	-4.235.832
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	-219.232.498	-219.232.498
Parcela imputável a custo de financiamento	28	-167.755	-9.522.180	-9.689.935
<b>Justo Valor a 31 de dezembro de 2012</b>		<b>-20.361.276</b>	<b>-869.296.756</b>	<b>-889.658.032</b>
Variação Justo Valor - Reservas Instr Financeiros		5.020.849	28.536.220	33.557.069
Variação Justo Valor - Resultados Período		0		0
Parcela imputável a custo de financiamento		-160.511	-1.681.025	-1.841.536
Diminuição instrumentos financeiros de derivados por liquidação			456.084.455	456.084.455
Parcela imputável a custo financiamento dos derivados liquidados	28		-10.023.409	-10.023.409
<b>Justo Valor a 31 de dezembro de 2013</b>		<b>-15.500.938</b>	<b>-396.380.515</b>	<b>-411.881.453</b>

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2013, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos instrumentos financeiros de derivados avaliadas individualmente.

Os valores dos instrumentos financeiros de derivados a 31 de dezembro de 2013 e 31 de dezembro de 2012 apresentam-se como segue:

	2013	2012
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	0	24.744.597
<b>Total Justo Valor - Ativo</b>	<b>0</b>	<b>24.744.597</b>
Instrumentos Financeiros Derivados - Cobertura Contabilística	-15.500.938	(20.361.276)
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	-396.380.515	(894.041.353)
<b>Total Justo Valor - Passivo</b>	<b>-411.881.453</b>	<b>(914.402.629)</b>
<b>Justo Valor Líquido</b>	<b>-411.881.453</b>	<b>(889.658.032)</b>

A Empresa encontra-se em litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística e que compõem a carteira da Empresa a 31 de dezembro de 2013.

Em maio de 2013, foram intentadas pelo Banco Santander Totta, S.A., duas ações contra a Empresa junto do Tribunal de Comércio Inglês cujo objeto é a validade dos contratos outorgados em 2007. Em novembro de 2013 foram apresentadas as contestações por parte da Empresa, nos termos das quais se arguiu a invalidade e a ineficácia das transações objeto dos processos.

## 18. FORNECEDORES

Em 31 de dezembro de 2013 e 2012, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

Entidade	2013	2012
Prometro, S.A.	5.365.812	9.275.652
Bombardier Transport. Portugal, S.A	282.074	390.324
Grupo EULEN, S.A. - Sucursal em Por	220.615	242.681
TIP - Transportes Intermodais do	217.004	264.632
Refer Património, S.A.	195.100	208.849
Efacec - Serviços de Manutenção e A	124.781	209.200
Outros	419.041	3.963.061
<b>Total saldo fornecedores - correntes</b>	<b>6.824.427</b>	<b>14.554.400</b>

## 19. FORNECEDORES DE INVESTIMENTOS

Em 31 de dezembro de 2013 e 2012, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

Entidade	2013	2012
Normetro, ACE	15.016.653	12.586.818
Bombardier Transport. Portugal, S.A	463.106	476.134
C. M. Porto	59.518	59.518
FDO - Construções, S.A.	42.201	42.201
Outros	137.525	1.751.199
<b>Total saldo fornecedores - correntes</b>	<b>15.719.004</b>	<b>14.915.870</b>

Esta rubrica refere-se maioritariamente aos valores faturados pela aquisição de equipamentos e materiais.

## 20. OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2013 e 2012, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (saldo corrente) é o seguinte:

	2013	2012
Acréscimos de gastos		
Juros de empréstimos	16.496.297	13.859.369
Instr. Derivados a liquidar	15.253.019	0
Operação comercial	6.591.401	5.258.406
Devolução verbas QREN	1.349.559	0
Comissões de garantias	809.341	505.883
Remunerações	605.024	293.811
Outros	152.149	355.751
Outros credores	307.392	160.266
Pessoal	57.402	57.647
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>41.621.584</b>	<b>20.491.134</b>

Nesta rubrica foi incluído o montante de 1.349.559 euros relativo a devolução de verbas do QREN conforme explicitado na nota 14.

## 21. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

O valor das vendas e serviços prestados reconhecidos na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	Notas	2013	2012
Prestação de Serviços – Mercado interno			
Serviços prestados (transporte)		40.088.997	38.689.843
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social		(1.585.893)	0
Serviços prestados (direitos de utilização)		8.850.811	7.497.292
Serviços prestados (construção)	23	399.199	53.274.205
Outros		756.279	700.137
<b>Prestação de serviços</b>		<b>48.509.393</b>	<b>100.161.476</b>

A rubrica “Serviços prestados (direitos de utilização)” contempla na sua totalidade 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.

Foram registados na rubrica “Serviços prestados (transporte)” 3.620.116 euros (2.827.546 euros em 2012) correspondentes à compensação relativa 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 e à participação da Empresa decorrente da implementação dos títulos 4\_18@escola.tp, sub23@superior.tp e social+. A Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 23/2013 de 4 de abril e 53/2012 de 20 de junho, definiram respetivamente, os montantes indicativos a atribuir em cada um desses anos.

Já em 2014 foi tomada a decisão de ajustar, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos, o reconhecimento da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais. Tal ajustamento, no montante total de 4.513.646 euros, decorre da alteração das taxas de comparticipação que se consideram devidas pelo Estado. Em consequência, foi efetuado o registo na rubrica “Serviços prestados (transporte)” de menos 1.585.893 euros, referente ao exercício de 2013 e na rubrica “Outros gastos e perdas” de 2.927.753 euros, referentes aos exercícios anteriores.

## 22. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

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

	Notas	2013	2012
Subcontratos (operação e manutenção)		41.058.042	39.920.739
Subcontratos (direitos de utilização)		8.850.811	7.497.292
Outros Subcontratos		2.448.420	2.417.076
Vigilância e segurança		1.194.866	1.378.096
Rendas		873.447	1.989.702
Subcontratos (construção)	23	399.199	53.274.205
Trabalhos especializados		334.755	614.585
Outros		543.902	892.283
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>		<b>55.703.442</b>	<b>107.983.977</b>



## 23. PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS/GASTOS DIRETOS CONSTRUÇÃO (IFRIC 12)

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

	2013	2012
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	399.199	53.274.205
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	399.199	53.274.205
FSE'S - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos com Pessoal - Imputáveis à Construção	0	0
<b>Gastos imputáveis à Construção</b>	<b>399.199</b>	<b>53.274.205</b>
<b>Margem Construção - IFRIC 12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Em virtude do reduzido volume de construção não foram identificados gastos financeiros ou gastos com o pessoal passíveis de capitalização no período.

## 24. SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

A rubrica de "Subsídios à exploração" apresenta o seguinte detalhe:

	2013	2012
Indemnizações compensatórias	11.535.895	11.535.895
Subsídios de outras entidades	0	9.069
	<b>11.535.895</b>	<b>11.544.964</b>

Durante o período foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 11.535.895 euros (igual montante em 2012), 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. Estes montantes foram atribuídos pela RCM n.º 23/2013 de 4 de abril.

## 25. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal, incorridos durante os períodos de 2013 e 2012, foram como segue:

	2013	2012
Remunerações		
Órgãos sociais	195.179	227.058
Pessoal	3.638.110	3.049.386
	<b>3.833.289</b>	<b>3.276.444</b>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	902.355	733.065
Custos de ação social	64.501	127.318
Outros	92.229	113.460
	<b>1.059.084</b>	<b>973.844</b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b>4.892.373</b>	<b>4.250.288</b>

O número médio de empregados da Empresa em 2013 foi de 88 (90 em 2012)

## 26. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

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

	Notas	2013	2012
Reconhecimento de subsídios ao investimento	14	16.448.203	20.478.129
Benefício de penalidades contratuais		6.702.391	7.491.973
Coimas recebidas de clientes		438.375	362.093
Outros		47.008	231.527
<b>Outros rendimentos e ganhos</b>		<b>23.635.977</b>	<b>28.563.722</b>

## 27. OUTROS GASTOS E PERDAS

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

	2013	2012
Correções relativas a exercícios anteriores	2.927.752	0
Impostos	495.919	946.812
Coimas entregues ao IMTT	128.944	96.696
Quotizações	26.260	42.617
Outros	3.477	10.740
<b>Outros gastos e perdas</b>	<b>3.582.352</b>	<b>1.096.864</b>

O montante registado em "Correções relativas a exercícios anteriores" reflete o ajustamento decorrente da alteração das taxas de comparticipação que se consideram devidas pelo Estado, na parte respeitante a exercícios anteriores a 2013, em sequência da tomada de decisão de ajustar, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos, o reconhecimento da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais.

## 28. JUROS E GASTOS SIMILARES SUPORTADOS

O detalhe dos "Juros e gastos similares suportados" dos períodos de 2013 e 2012 é como segue:

	2013	2012
Juros de Financiamentos Obtidos	107.346.279	149.081.361
Liquidação Instrum. Finan. de Derivados	31.999.279	0
Comissões de garantias	1.815.215	2.437.087
Outros	190.330	2.436.415
<b>Juros e gastos similares suportados</b>	<b>141.351.104</b>	<b>153.954.862</b>

Do montante total de "juros de financiamentos obtidos" registados no final do período, 56.630.502 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados (82.001.064 euros em 2012).

Para correta avaliação e mais profundo conhecimento do impacto provocado nas estruturas contratadas, em consequência da variação das taxas de juro de referência, a Empresa realizou análise de sensibilidade com aferição das variações daí resultantes nos resultados líquidos e nos capitais próprios da sociedade.

As alterações no justo valor de instrumentos financeiros de derivativos e outros ativos e passivos financeiros, poderão ser estimadas descontando os fluxos de caixa futuros de valores atuais líquidos, utilizando taxas de mercado do final do ano. Com esta base, variações, positivas ou negativas, de 1% nas taxas de juro de referência utilizadas nos financiamentos e nas estruturas de instrumentos financeiros de derivativos contratadas, teriam, por referência a 31 de dezembro de 2013, os impactos apresentados no quadro resumo seguinte:

Análise de sensibilidade	Variação da Euribor	
	+ 1%	-1%
Impacto nos Gastos Financeiros	12.142.951	-12.142.951
Impacto no MTM dos Instrumentos Financeiros de Derivados	119.374.586	-170.164.498
<b>Total</b>	<b>107.231.635</b>	<b>-158.021.546</b>

Análise de sensibilidade	Variação da Euribor	
	+ 1%	-1%
Impacto no Capital Próprio	4.099.400	-7.210.347
Impacto nos Resultados do Exercício	103.132.235	-150.811.200
<b>Total</b>	<b>107.231.635</b>	<b>-158.021.546</b>

Em virtude do litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística, conforme referido na nota 17, a Empresa suspendeu os pagamentos dos respetivos cupões desde setembro de 2013. O montante total acumulado dos cupões com pagamento suspenso ascende a 15.253.019 euros e encontra-se totalmente relevado nestas demonstrações financeiras.

## 29. JUROS E RENDIMENTOS SIMILARES OBTIDOS

O detalhe dos "Juros e rendimentos similares obtidos" dos períodos de 2013 e 2012 é como segue:

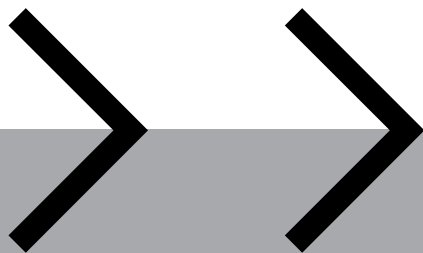
	2013	2012
Liquidação Instrumentos Financeiros de Derivados	145.595.133	0
Juros de depósitos (Incluindo participadas)	235.903	395.800
Outros	1	7.927
	<b>145.831.037</b>	<b>403.727</b>

## 30. COMPROMISSOS

Os compromissos financeiros mais relevantes assumidos pela Empresa dizem respeito aos contratos de operação do Sistema de Metro Ligeiro, empreitada de construção da Linha de Gondomar e Manutenção do material circulante, bem como os contratos de prestação de serviços de Fiscalização empreitada de construção do prolongamento da Linha Amarela a Santo Ovídio em V. N. Gaia. Assumem no final do período a seguinte composição:

Entidade	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Operação. e Manutenção SMLAMP	222.669.662	175.447.608	79
Bombardier/Vossloh	Fornecimento e Manutenção Material Circulante	115.808.955	113.837.959	98
Consórcio (CFS)	Fiscalização	61.772.915	60.524.402	98
BAL-Consórcio adjudicatário	Prolongamento Linha Amarela a Sto. Ovídio	32.870.548	28.992.137	88
Bombardier/EMEF	Manutenção de Veículos	20.361.496	19.529.089	96
Câmara Municipal de Vila do Conde	Protocolo Construção Novas Oficinas CMVC	2.500.000	2.355.449	94

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2013 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A.









### 31. CONTINGÊNCIAS

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

Objeto		2013	2012
Tribunal do Porto	Processos Expropriativos	1.084.716	1.084.716
Tribunal de Vila do Conde	Processos Expropriativos	697.976	717.235
Tribunal de Gondomar	Processos Expropriativos	327.392	390.315
Tribunal de Vila Nova de Gaia	Processos Expropriativos	210.760	210.760
Tribunal da Maia	Processos Expropriativos	54.636	54.636
Tribunal da Póvoa de Varzim	Processos Expropriativos	46.500	225.754
Tribunal de Matosinhos	Processos Expropriativos	5.788	5.788
		<b>2.427.768</b>	<b>2.689.205</b>

### 32. PARTES RELACIONADAS

#### 32.1. TRANSAÇÕES ENTRE PARTES RELACIONADAS

(a) Natureza do relacionamento com as partes relacionadas:

**Acionistas:**

Estado

Área Metropolitana do Porto

STCP

CP – Comboios de Portugal

**Associadas:**

TIP – Transportes Intermodais do Porto ACE

Metro do Porto Consultoria, Lda.

Transpublicidade, S.A.

(b) Transações e saldos pendentes

i) Acionistas e partes relacionadas:

Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com aquelas entidades:

	2013	2012
<b>Prestação Serviços</b>		
Estado (DGTF)	2.034.223	2.827.546
STCP	51.900	36.425
	<b>2.086.123</b>	<b>2.863.971</b>
<b>Aquisição de Serviços</b>		
Estado (IGCP)	0	1.397
STCP	221.353	107.839
CP - Comboios de Portugal	18.016	53.378
	<b>239.369</b>	<b>162.614</b>
<b>Juros pagos</b>		
Estado (IGCP)	31.623.916	26.426.478
<b>Financiamentos obtidos</b>		
Estado (IGCP)	611.444.232	308.953.941
	<b>643.068.146</b>	<b>335.380.419</b>

No final do período de 2013 e 2012, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	2013	2012
<b>Saldos devedores</b>		
Estado (DGTF)	423.671	3.191.846
Estado (IGCP)	39.846.248	8.958.745
STCP	58.671	44.718
	<b>40.328.590</b>	<b>12.195.309</b>
<b>Saldos credores</b>		
Estado (IGCP)	1.513.398.173	910.912.686
STCP	16.340	25.103
CP - Comboios de Portugal	0	13.677
	<b>1.513.414.513</b>	<b>910.951.466</b>

ii) Associadas:

Durante o período, a Empresa efetuou as seguintes transações com entidades associadas:

	2013	2012
<b>Prestação de Serviços</b>		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	36.090.575	35.832.909
Transpublicidade, S.A.	175.694	330.878
	<b>36.266.270</b>	<b>36.163.787</b>
<b>Aquisição de Serviços</b>		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	1.741.933	1.894.656
	<b>1.741.933</b>	<b>1.894.656</b>

No final do período de 2013 e 2012, os saldos resultantes de transações efetuadas com entidades associadas são como se segue:

	2013	2012
<b>Saldos devedores</b>		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	7.106.953	6.508.875
Metro do Porto Consultoria, Lda.	4.838	3.758
Transpublicidade, S.A.	202.574	335.323
	<b>7.314.365</b>	<b>6.847.956</b>
<b>Saldos credores</b>		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	218.400	301.077
	<b>218.400</b>	<b>301.077</b>

### 33. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

#### Mesa da Assembleia Geral

Mandato	Cargo	Nome	Estatuto Remuneratório Fixado (€) (1)	Remuneração Anual (€)		
				Bruta (2)	Reduções (Lei OE)	Bruta após reduções
2012-2014	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575,00	1.725,00	172,50	1.552,50
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470,00	940,00	0,00	940,00
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes	375,00	1.125,00	112,56	1.012,44
		Bianchi de Aguiar				

Legenda: (1) valor da Senha de presença fixada; (2) Antes de reduções remuneratórias

#### Conselho de Administração

Mandato	Cargo	Nome	Designação	
			Doc. (1)	Data
2012-2014	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	D	13-jul-12
	Vogal Executivo	António José Lopes	D	13-jul-12
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto	D	13-jul-12
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima	D	13-jul-12
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	13-jul-12
	Vogal não Executivo	Aires Henrique do Couto Pereira	D	13-jul-12

Legenda: (1) indicar Resolução (R)/AG/DUE/Despacho (D)

Nome	EGP				OPRLO	
	Fixado	Classificação	Vencimento	Despesas Representação	Identificar Entidade	Pagadora
João Velez Carvalho	Sim	Empresa do Grupo B	4.864,34	1.945,74		
António José Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3.891,47	1.556,59		
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00		
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00	Câmara Municipal da Trofa	Origem1
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00	Câmara Municipal do Porto	Origem1
Aires Henrique do Couto Pereira	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00	Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	Origem

Nota: EGP - Estatuto do Gestor Público; OPRLO - Opção pela Remuneração do Lugar de Origem; O/D: Origem/Destino

1 Em 21 de outubro de 2013 cessou funções na entidade de origem, passando, desde essa data, a auferir remuneração na Metro do Porto, S.A.,

Nome	Remuneração Anual						
	Variável	Fixa **	Outra	Redução Lei 12-A/2010	Redução (Lei OE)	Redução anos Anteriores*	Bruta Após Reduções
João Velez Carvalho	0	81.720,96	9.728,68	4.572,48	8.687,72	0,00	78.189,44
António José Lopes	0	65.376,72	7.782,94	3.657,98	6.950,17	0,00	62.551,51
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	11.674,44	1.945,74	681,00	0,00	0,00	12.939,18
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	2.270,03	340,61	130,52	0,00	0,00	2.480,12
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	2.270,03	340,61	130,52	0,00	0,00	2.480,12
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota: Redução de anos anteriores: refere a remunerações regularizadas no ano em referência pertencentes a anos anteriores

\* Indicar os motivos subjacentes a este procedimento

\*\* Incluir a remuneração + despesas de representação

Nome	Subsídio Benefícios Sociais (€)							
	Subsídio Refeição	Regime de Proteção Social		Seguro de saúde	Seguro de Vida	Seguro de acidentes Pessoais	Outros	
		Identificar	Valor				Identificar	Valor
João Velez Carvalho	1.480,71	Seg. Social	11.264,46	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	301,08
António José Lopes	1.480,71	Seg. Social	15.840,45	1.022,62	0,00	0,00	Seguro A.T.	241,98
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	Seg. Social	3.073,06	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	48,9
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	Seg. Social	589,03	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	9,37
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	Seg. Social	589,03	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	9,37
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00

Nome	Acumulação de Funções - Valores Anuais (€)					
	Entidade	Função	Regime	Bruta	Redução (Lei OE)	Bruta após redução
João Velez Carvalho	TIP, ACE	Vogal Conselho Administração	Público	0,00	0,00	0,00
	STCP, S.A.	Presidente Conselho Administração	Público	0,00	0,00	0,00
António José Lopes	STCP, S.A.	Vogal Conselho Administração	Público	0,00	0,00	0,00
	Transpublicidade, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público	0,00	0,00	0,00
	Metro do Porto Consultoria, Lda	Gerente	Público	0,00	0,00	0,00
	TIP, ACE	Vogal Conselho Administração	Público	0,00	0,00	0,00
	Nortrem, ACE	Vogal Conselho Administração	Público	0,00	0,00	0,00
	Porto Digital	Vogal Conselho Administração	Associação	0,00	0,00	0,00
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação	0,00	0,00	0,00

Nota: no caso do exercício de funções ser em regime privado colocar n.a. (não aplicável) nos campos das reduções

Nome	Gastos com Comunicações Móveis (€)		
	Plafond Mensal Definido	Valor Anual	Observações
João Velez Carvalho	80,00	275,5	
António José Lopes	80,00	272,1	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	

Nome	Encargos com Viaturas								
	Viatura atribuída	Celebração de contrato	Valor de referência da viatura	Modalidade (1)	Ano Início	Ano Termo	N.º Prestações	Valor da Renda Mensal	Valor Anual
João Velez Carvalho	Sim	Sim	69.967	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
António José Lopes	Sim	Sim	61.500	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Não								
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Não								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Não								
Aires Henrique do Couto Pereira	Não								

Legenda: (1) aquisição; ALD: Leasing ou outra

Nome	Plafond Mensal	Gastos anuais associados a Viaturas (€)				Observações
		Combustível definido para	Portagens	Outras	Seguro Reparações	
João Velez Carvalho	486,44	2.003,91	595,20	4.252,78	987,26	
António José Lopes	389,15	3.194,73	523,05	1.647,79	584,37	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Nome	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço					Gasto total com viagens
	Deslocações em Serviço	Custo com Alojamento	Ajudas de Custo	Outras Identificar	Valor	
João Velez Carvalho	53,45	168,75	0,00	Refeições	453,71	675,91
António José Lopes	0,00	0,00	0,00	Refeições	157,00	157,00
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Fiscalização  
Conselho Fiscal

Mandato	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado (mensal)
			Doc. (1)	Data	
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1.362,01
	Vogal Efetivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,50
	Vogal Efetivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	1.532,27
	Vogal suplente	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0,00

Legenda: (1) indicar AG/DUE/Despacho

Nome	Remuneração Anual (€)		
	Bruta	Redução (Lei OE)	Bruta após Reduções
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	1.906,81	17.161,33
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	0,00	0,00	0,00
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	18.387,24	1.838,76	16.548,48
José Rodrigues de Jesus	0,00	0,00	0,00

Auditor Externo

Identificação do Auditor Externo (SROC/ROC)			Data da Contratação		Remuneração Anual (€)		
Nome	N.º de inscrição na OROC	N.º registo na CMVM	Data	Período	Valor da Prestação de Serviços	Redução (Lei OE)	Bruta após Reduções
PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.	183	9077	7-out-13	Exercício 2013	16.000,00	0,00	16.000,00

### 34. EVENTOS SUBSEQUENTES

Nada a referir.





# CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

MP  
014



## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA

ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisiones Oficial de Contas*  
*Inscrita na Lista dos Revisiones Oficiais de Contas sob o n.º 28*  
*Registada no CMTM com o n.º 1972*  
*Contribuinte n.º 500 138 393*

### 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 2013, da "Metro do Porto, S.A.", as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2013, que evidencia um total de 2.286.608.161 euros e um total de capital próprio negativo de 1.788.576.729 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 47.617.879 euros, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, 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) a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa;
  - 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.



## ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas*  
*Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 33*  
*Registada na CMM com o n.º 4973*

*Contribuinte n.º 502 138 394*

### ÂMBITO

4. O exame a que procedemos foi efectuado de acordo com as Normas Técnicas e as Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:
  - a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
  - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
  - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade;
  - 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.

### OPINIÃO

7. Em nossa opinião, 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 2013, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal e a informação nelas constante é completa, verdadeira, actual, clara, objectiva e lícita.

### RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

8. 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.





## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA

**ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS**

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas*  
*Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 58*  
*Registada na CMFDM com o n.º 25723*

*Contribuinte n.º 502 138 204*

### ÊNFASES

9. Sem afectar a opinião expressa no parágrafo nº 7 acima, chamamos a atenção para as seguintes situações:
- 9.1 Conforme referido no relatório de gestão, o balanço apresenta um total de capital próprio negativo. Deste modo, a empresa encontra-se abrangida pelo disposto no artigo 33º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que os accionistas deverão deliberar em conformidade. De realçar que, na elaboração das demonstrações financeiras, foi aplicado o princípio de continuidade, o que pressupõe o apoio financeiro dos accionistas e/ou a obtenção de resultados positivos no futuro.
- 9.2 Foram realizados testes de imparidade aos direitos de concessão reconhecidos no balanço, no montante de cerca de 2.057 milhões de euros, os quais assumem o pressuposto de que será mantido o apoio financeiro do acionista Estado, conforme previsto nas Bases de Concessão. De referir que este apoio financeiro tem sido concretizado através da concessão de financiamento pela Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTFF), tendo em 2013 sido disponibilizadas verbas no montante de cerca de 760 milhões de euros (309 milhões de euros em 2012), e pela atribuição de indemnizações compensatórias, cujo montante totalizou 11,5 milhões de euros em 2013 (valor idêntico ao atribuído em 2012).

Porto, 06 de Maio de 2014

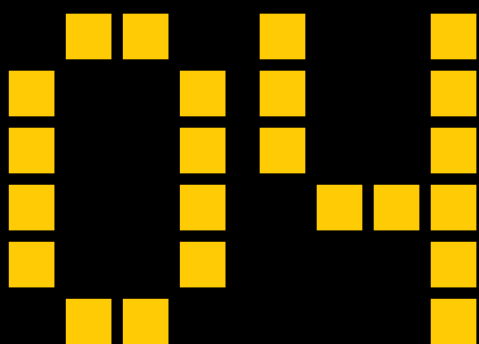
António Magalhães & Carlos Santos - SROC  
representada por António Monteiro de Magalhães  
R.O.C. nº 179



© António Chaves

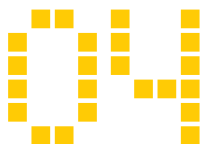






# RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL





## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL



### RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL DA METRO DO PORTO, S.A.

Senhores Acionistas,

Conforme previsto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por sociedade) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, compete-nos elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e respetivo anexo, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2013.

Ao longo do exercício, acompanhamos a gestão da sociedade e tomámos conhecimento da atividade desenvolvida, procedendo à leitura das atas das reuniões do Conselho de Administração, da Comissão Executiva e da Assembleia Geral e realizando reuniões com a Administração e demais responsáveis pelos serviços, nas quais nos foram prestados todos os esclarecimentos e informações solicitados. Procedemos igualmente às validações e controlos que por lei nos são cometidos, designadamente examinando registos contabilísticos e testando, por escolha aleatória, a conformidade dos lançamentos com os documentos que lhes serviram de suporte e demais informação disponível, apreciando o cumprimento do normativo legal e estatutário aplicável, nomeadamente quanto à divulgação da informação anual sobre governo das sociedades, conforme previsto no artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários.

Apreciamos o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras individuais, que estão elaborados em conformidade com as disposições legais aplicáveis, os quais refletem, no essencial, a posição dos registos contabilísticos e apresentam a posição financeira da sociedade, o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa. Procedemos igualmente à apreciação da Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria, emitidos pelo Revisor Oficial de Contas membro deste Conselho, a qual merece a nossa concordância.

#### Análise da atividade e do desempenho económico e financeiro

Em 2013 registou-se um acréscimo da procura, com um crescimento de 2,6% do número de validações e de 1,1% nos passageiros.Km. Tal evolução contribuiu para o aumento da receita em 3,5%, o que, associado a uma redução dos custos operacionais de 0,7%, permitiu uma melhoria da taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 83,9% em 2012 para 89,5% em 2013.



Faça a 2012, o resultado operacional registou um agravamento de 6,9 M€, em virtude de a redução dos rendimentos não ter sido integralmente compensada pela quebra de certos gastos. Salienta-se, neste domínio, o impacto negativo da retificação, em 2013, da forma de cálculo da estimativa do montante a receber do Estado a título de compensação pelo tarifário social (4,5 M€).

Ao nível do resultado líquido do período, regista-se uma evolução favorável, com um incremento de cerca de 444 M€, para a qual contribuíram significativamente os ganhos apurados com a rescisão antecipada de vários contratos de instrumentos financeiros derivados, cujo impacto no resultado ascendeu a cerca de 114 M€.

Em termos patrimoniais, salienta-se a redução do ativo para 2.287 M€ face a 31 de Dezembro de 2012 (-2,3%). O capital próprio sofreu uma diminuição de 50 M€ face ao período anterior (-2,9%), apresentando um valor negativo de 1.789 M€, decorrente essencialmente do resultado líquido negativo apurado em 2013. Ao nível do passivo, será de destacar a redução do passivo não corrente em cerca de 671 M€, em virtude da rescisão antecipada de operações de instrumentos financeiros derivados e da classificação como de curto prazo do passivo associado aos contratos de derivados celebrados com o Banco Santander, que se encontram em processo de contencioso.

De salientar, que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe o apoio financeiro dos acionistas, nomeadamente do Estado.

Foi mantida a política de contração do nível do investimento, o qual ascendeu em 2013 a 2,3 M€. Com efeito, mantiveram-se suspensos novos investimentos, sendo dado apenas seguimento aos investimentos contratados, o que visa reduzir as necessidades de financiamento da empresa.

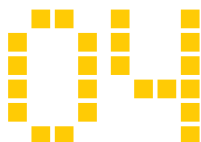
À semelhança dos anos anteriores, o justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos pela Metro do Porto para cobertura do risco de juro, reportado a 31 de dezembro de 2013, foi determinado por um avaliador independente.

Conforme consta do balanço reportado a 31 de dezembro de 2013, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando assim a empresa abrangida pelo disposto no artigo 33º do Código das Sociedades Comerciais. Por conseguinte, deverão os acionistas deliberar sobre esta matéria, conforme decorre da legislação referida.

Na medida em que, por decisão da Entidade Estatística da União Europeia, a Metro do Porto integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, o seu orçamento faz parte do Orçamento do Estado para 2013. Estando, ainda, a decorrer o prazo para encerramento das contas de gestão, não se mostra possível apresentar comentários quanto aos resultados da execução orçamental da empresa, numa ótica de caixa, a qual integrará a Conta Geral do Estado.

#### **Cumprimento de obrigações legais**

Relativamente às obrigações legais e regulamentares a que a sociedade, enquanto empresa pública, se encontra vinculada, constata-se a preocupação de cumprimento das mesmas em 2013, tal como é especificado no relatório de gestão.



## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Foram cumpridos os deveres especiais de informação, através do carregamento no SIRIEF dos elementos exigidos.

Relativamente aos objetivos definidos pelo Ofício Circular n.º 7896, de 8 de outubro de 2012, da DGTF, referentes ao apuramento de um EBITDA nulo e à fixação de metas de redução de custos operacionais, estes não foram genericamente cumpridos, salvo no que respeita às ajudas de custo, que registaram uma redução de 90% face ao gasto de 2010.

No que respeita às remunerações, a empresa deu cumprimento às disposições legais, em matéria de não atualização de salários nominais, de aplicação de reduções remuneratórias e de não atribuição de prémios de gestão.

Em conformidade com o disposto no artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, a Metro do Porto emitiu o Relatório de Governo Societário, que contém as matérias reguladas pelos princípios do Governo Societário, de acordo com o modelo constante do anexo II do Ofício circular n.º 832 da Direção-Geral do Tesouro e Finanças de 14 de fevereiro de 2014.

Em 2013, a empresa não deu integral cumprimento ao princípio da unidade de tesouraria do Estado, tendo, no entanto, procedido, no decurso do exercício, à entrega ao Estado dos juros dos depósitos à ordem recebidos, nos termos legalmente definidos, e não reconhecendo qualquer rendimento a estes associados. Por outro lado, a empresa apresentou um pedido de dispensa do cumprimento do referido princípio, ao abrigo do regime de exceção previsto na legislação em vigor. Pelo Despacho n.º 2426/13-SET, de 19 de dezembro, foi a empresa autorizada a manter as operações de financiamento na banca comercial, devendo, no entanto, transferir para o IGCP certas operações que eram praticadas com a banca comercial, tais como pagamentos a fornecedores online, por cheque ou por cartões e cobranças por ATM e TPA.

Quanto à gestão do risco financeiro, foi cumprida a legislação em vigor, designadamente o Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, tendo a empresa celebrado, ainda em 2012, com o IGCP um contrato de mandato para a gestão da carteira de instrumentos financeiros derivados.

Em matéria de endividamento remunerado, a Metro do Porto excedeu, em 2013, o limite máximo de acréscimo previsto no Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, que ascendia a 4,0%, já que o acréscimo registado situou-se nos 16,8%.

(valores em milhões de euros)

Passivo Remunerado (último 2012)	2012	2013	Var. Abs.	Var. %
Passivo não corrente	3.825.608	3.156.063	-670.062	-17,5%
Financiamentos obtidos	2.520.628	2.720.741	199.819	7,9%
Passivo corrente	253.355	920.102	666.747	263,2%
Financiamentos obtidos	202.472	459.879	257.307	127,0%
Total Passivo Remunerado	2.723.497	3.186.629	463.122	16,8%

Esta evolução resultou do reforço do financiamento concedido pelo Estado/DGITF, com vista a dotar a Metro do Porto dos meios financeiros necessários para fazer face às responsabilidades decorrentes do resgate antecipado de diversas operações de derivados, conforme instruções recebidas da tutela. O agravamento do endividamento da empresa não teve, assim, origem na cobertura financeira de investimentos, face à estratégia de suspensão de todos os investimentos não adjudicados, e de mera concretização dos que estavam já em fase de execução.

O prazo médio de pagamento a fornecedores (PMF), calculado nos termos da RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, registou em 2013 um acréscimo de 19 dias (28%), situando-se em 85 dias, não sendo assim cumprido o objetivo definido na referida RCM<sup>1</sup>. Para a evolução registada ao nível deste indicador contribuiu a construção significativa do investimento, que constitui o denominador deste rácio. De referir que no apuramento do PMF, não foi incluída a dívida à Normetro de 2010, no valor de 15,1 ME fixado em 2010, a qual será regularizada em fevereiro de 2015, conforme acordo celebrado com aquele consórcio.

A preocupação de negociação com os fornecedores dos prazos de pagamento, conduziu a que o valor das dívidas em atraso<sup>2</sup> registasse uma redução de cerca de 15 ME face a 2012, fixando-se, em 31 de dezembro de 2013, em 0,8 ME.

#### **Parecer**

Face aos trabalhos efetuados e como corolário do que precede, somos de PARECER:

- 1.º que podem ser aprovados o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e o seu Anexo, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2013;
- 2.º que pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão;
- 3.º que devem proceder à apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade e dela tirar as conclusões referidas no artigo 455.º do Código das Sociedades Comerciais.

#### **Declaração de Responsabilidade**

De acordo com o disposto no n.º 1 da alínea c) do artigo 245.º 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 do ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados da sociedade.

<sup>1</sup> Redução do PMF no intervalo (15% ; 25%), na medida em que o PMF do ano anterior foi superior a 45 dias.

<sup>2</sup> Não pagamento de faturas após o decurso de 90 dias sobre a data convencional para o seu pagamento ou, na sua ausência, sobre a data constante da mesma.



## RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

---

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 esta se defronta.

Porto, 9 de maio de 2014

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joazez Silva Martins - Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estrela Oliveira - Vogal

António Magalhães & Carlos Santos - S.R.O.C., representada  
por Dr. António Monteiro de Magalhães - R.O.C. nº 179 - Vogal

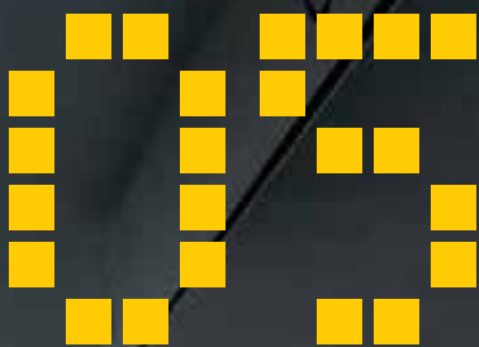


© António Chaves



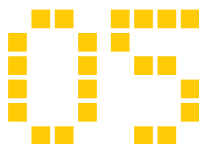






# RELATÓRIO DE AUDITORIA





## RELATÓRIO DE AUDITÓRIA



### **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 2013 (que evidencia um total de 2.286.608.161 euros e um total de capital próprio negativo de 1.788.576.729 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 47.617.879 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 adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

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

#### **Âmbito**

4 O exame a que procedemos foi efetuado de acordo com as Normas Técnicas e as Diretrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objetivo 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 adotadas 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 efetuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

*PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.*  
o Porto Bessa Leite Complex, Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º, 4150-074 Porto, Portugal  
Tel +351 225 433 000 Fax +351 225 433 499, [info@pwc.pt](mailto:info@pwc.pt)  
Matriculada no CRC sob o NIPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000  
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 9077

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda, pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.  
Sede: Pólo de Bolonha, Rua Santa Maria, 1 - 3º, 1000-010 Lisboa, Portugal

### **Opinião**

7 Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da Metro do Porto, S.A. em 31 de dezembro de 2013, 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**

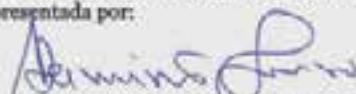
8 É também nossa opinião que a informação financeira constante do Relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício.

### **Ênfase**

9 Sem afetar a opinião expressa no parágrafo n.º 7, chamamos a atenção para o facto de, tal como referido no relatório de gestão e na introdução ao anexo às demonstrações financeiras, o equilíbrio financeiro da empresa tem como pressuposto o apoio financeiro por parte do Estado, bem como da atribuição 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 ativo, no montante de cerca de 2.057 milhões de euros, têm igualmente como pressuposto o referido apoio financeiro. Conforme referido na Nota 16 o Estado concedeu em 2013, através do IGCP, um financiamento de 760 milhões de euros.

24 de abril de 2014

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



Herminio António Paulos Afonso, R.O.C.

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](http://www.metrodoporto.pt)

[metro@metrodoporto.pt](mailto: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.

Design: Atelier Nunes e Pã

Fotografia: Arquivo Metro do Porto e fotografias de clientes/  
seguidores do Metro do Porto no Facebook, com créditos  
atribuídos em cada uma das imagens. Restantes imagens,  
também creditadas, gentilmente cedidas por António Chaves.

Impressão: Costa Carregal

Exemplares: 25

Ano de Edição: 2014

ISSN: 1645-1694











