

relatório e contas



2006





relatório e contas
2006



índice

5	Mensagem do Presidente
8	Relatório de Gestão
9	1. O Metro do Porto em números
11	2. Eventos 2006
17	3. Relatório de Sustentabilidade
19	4. Desempenho Operacional
19	4.1. Clientes
27	4.2. Serviço
30	5. Obras Concluídas
33	6. Projectos em Preparação
35	7. Comunicação e Imagem
35	7.1. Eventos Institucionais
35	7.2. Prémios
36	7.3. Campanhas Comerciais
38	8. Recursos Humanos
38	8.1. Estrutura Organizacional



38	8.2. Composição dos Órgãos Sociais
39	8.3. Recursos Humanos
41	9. Estrutura Accionista
42	10. Desempenho Económico e Financeiro
42	10.1. Enquadramento Macroeconómico
43	10.2. Investimento
44	10.3. Financiamento
61	10.4. Situação Patrimonial
62	10.5. Resultados
66	11. Perspectivas para 2007
68	12. Proposta de Aplicação dos Resultados
69	Contas do Exercício 2006
95	Certificação Legal das Contas
99	Relatório e Parecer do Fiscal Único
103	Relatório de Auditoria









mensagem do presidente

Em 2006, a Metro do Porto, S.A. completou integralmente um dos maiores, se não mesmo o maior desígnio que lhe foi atribuído pela concessão do Estado Português: a construção da Primeira Fase do Sistema de Metropolitano Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Com cinco (5) linhas, perto de 60 quilómetros de extensão e cerca de sete (7) dezenas de estações em pleno funcionamento, concluiu-se a incumbência de conceber, construir e equipar a Rede do Metro do Porto.

A 18 de Março, inaugurámos a Linha Vermelha , entre a Estação de Pedras Rubras e a Estação da Póvoa de Varzim, em cerimónia presidida pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng. Mário Lino, acompanhado da Secretária de Estado dos Transportes, Eng.^a Ana Paula Vitorino. O serviço do Metro alargou-se, assim, a mais dois novos concelhos, Vila do Conde e Póvoa de Varzim. Milhares de cidadãos do Norte da Área Metropolitana passaram a poder viajar no Metro.

A 31 de Março, entraram em operação o segmento entre as Estações Fórum Maia e ISMAI da Linha Verde , e o segmento entre as Estações Pólo Universitário e Hospital de São João, da Linha Amarela . A partir desta data, ficou largamente reforçada a cobertura geográfica destas duas linhas, ambas servindo directamente importantes pólos de procura.

A 27 de Maio, fechámos a Primeira Fase da Rede com a inauguração da Linha Violeta  – Aeroporto/Estádio do Dragão. O Senhor Primeiro-Ministro, Eng. José Sócrates, deu-nos a honra de presidir à cerimónia de inauguração, acompanhado do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng. Mário Lino, da Secretária de Estado dos Transportes, Eng.^a Ana Paula Vitorino, e do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, Dr. Carlos Costa Pina. Como, na altura, foi amplamente destacado, o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro é o primeiro em Portugal, e o segundo na Península Ibérica, a estar ligado a uma Rede de Metro.

Para a conclusão integral e definitiva da Rede adjudicada em 1998, mas agora já não no âmbito da Primeira Fase, resta levar a cabo a ligação ISMAI – Trofa, projecto cuja concretização aguarda uma definição por parte do Governo.

A Metro do Porto, S.A. fechou as Contas do Exercício de 2006, registando um investimento de 301,5 milhões de euros, o que elevou o investimento global acumulado a 2.031 milhões de euros. Estes números expressam, com propriedade, a dimensão única desta enorme empreitada e, em simultâneo, são a prova cabal da elevada taxa de execução, que é característica marcante desta Empresa.

Em cerca de apenas seis (6) anos, fomos capazes de realizar a ambiciosa e arrojada missão de, por via da construção da Primeira Fase da Rede do Metro, contribuirmos para revolucionar a vida dos cidadãos que se movimentaram na Área Metropolitana do Porto. Esta mudança de hábitos quotidianos e o desaparecimento de fronteiras e limites, na mobilidade das pessoas, ganha ainda maior expressão quando se constata que, em 2006, transportámos já perto de 40 milhões de



clientes – o que representa um crescimento superior a 100 por cento, face a 2005. A estes dados devem somar-se a Taxa de Satisfação de 79,3 por cento, obtida pelo Metro do Porto, em resposta ao inquérito “Perfil do Cliente”. Se outras análises não existissem – e, como é sabido, existem –, a crescente adesão dos cidadãos ao Metro do Porto é, por si só, o melhor indicador para aferir do sucesso deste projecto e do inegável interesse público do investimento realizado.

Em última instância, muito para além da superficialidade crítica de apreciações conjunturais, o que realmente fica, e é importante sublinhar, é a avaliação dos cidadãos. E a avaliação dos cidadãos – em quantidade e em qualidade, em termos absolutos e mais ainda se comparada com os resultados de outros operadores –, é extraordinariamente positiva para a Metro do Porto. O que, mais do que atestar do mérito, do rigor e da competência do trabalho levado a cabo nesta Empresa, resulta num forte motivo de satisfação e orgulho para toda a Região Norte e para o País. Já se sabe que esta era, e é, a nossa obrigação. Como é a de muitos outros, responsáveis por idênticas tarefas. Só que nós, cumprimos.

Em 2006, concluímos a obra e continuámos a trabalhar no desenvolvimento dos necessários estudos e projectos para o arranque das novas Linhas que estão programadas. Tratou-se de um

ano de mudança, que passou igualmente por uma reestruturação interna profunda dos Serviços, com vista a concentrar o fundamental da nossa acção no regular funcionamento do Sistema e na melhoria do bom desempenho da Rede em operação.

Estamos, continuamos a estar, preparados para os novos desafios que temos pela frente. A Segunda Fase do Metro do Porto está já estudada, planeada e projectada. O que esperamos para 2007 é a definição concreta de objectivos, meios e calendários. Ou seja, saber o que vamos fazer, de que meios dispomos e quando começamos a nova Fase.

São questões cuja resposta cabe aos Accionistas da Metro do Porto, S.A.. São os Accionistas os responsáveis por uma clarificação das metas que esta Empresa deve prosseguir futuramente. Conhecedores dos Estudos e Projectos para o desenvolvimento da Rede, por um lado, e, de certeza, cientes das naturais expectativas que os cidadãos da Área Metropolitana do Porto depositam na sua concretização, por outro lado, os Accionistas saberão, seguramente, tomar as melhores decisões e actuar na defesa do interesse comum das populações. O Conselho de Administração – com a actual composição ou qualquer outra –, está disponível para trabalhar, sempre, com a já demonstrada e inquestionável lealdade e dedicação. Que os Accionistas da Metro do Porto, S.A. - Junta Metropolitana do Porto, Governo e Câmaras Municipais –, tomem as decisões mais convenientes e responsáveis para o desenvolvimento deste grande projecto do Metro do Porto, é que o actual Conselho de Administração há muito espera seja definido.

Valentim Loureiro



relatório de gestão

1 o metro do porto em números

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	06/05
Extensão (mts)	11 826	15 649	34 505	58 877	70,6%
Estações	18	23	45	69	53,3%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	06/05
Efectivo Total (final exercício)	150	133	137	118	-13,9%
Efectivo Total Médio	206	141	137	123	-10,4%

(valores em milhares)

Procura	2003	2004	2005	2006	06/05
Sistema de Metro					
Passageiros	5 960	9 843	18 481	38 637	109,1%
Passageiros km	26 476	46 506	95 978	202 473	111,0%
Percurso médio (mts)	4 443	4 725	5 193	5 240	0,9%
Funicular dos Guindais					
Passageiros	-	224	244	315	29,4%
Passageiros km	-	63	68	88	29,4%

(valores em milhares)

Oferta	2003	2004	2005	2006	06/05
Sistema de Metro					
Veículos km	1 343	1 941	3 398	6 562	93,1%
Lugares km	290 076	419 285	733 945	1 417 434	93,1%
Velocidade comercial (km/h)	-	-	-	26,70	-
Taxa de ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	1,2 pp
Funicular dos Guindais					
Viagens	-	28	35	37	4,0%
Lugares km	-	392	496	516	4,0%
Taxa de ocupação	-	16,0%	13,8%	17,1%	3,3 pp

Receita	2003	2004	2005	2006	06/05
Sistema de Metro					
Receita (m€)	2 752	5 235	10 212	21 096	106,6%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,39	11,26	10,64	10,42	-2,1%
Receita / Lugar km (cent €)	0,95	1,25	1,39	1,49	7,0%
Funicular dos Guindais					
Receita (m€)	-	122	138	176	27,4%
Receita / Passageiro km (€)	-	1,94	2,02	1,99	-1,5%
Receita / Lugar km (€)	-	0,31	0,28	0,34	22,5%



[valores em milhares de euros]

Resultados	2003	2004	2005	2006	06/05
Resultados Operacionais	-9 674	-20 680	-46 234	-81 434	-76,1%
Antes de IC's	-9 674	-25 411	-48 479	-83 837	-72,9%
Resultados Financeiros	-16 192	-18 421	-25 696	-41 457	-61,3%
Resultados Extraordinários	-110	1 186	636	759	19,5%
Resultados Líquidos	-26 032	-37 949	-71 335	-122 155	-71,2%

2 eventos 2006

Conclusão da configuração do Sistema aprovada

No primeiro semestre de 2006 ficaram concluídos e abertos à exploração comercial todos os projectos aprovados, dentro dos prazos previstos nas Bases de Concessão¹. Foram colocados ao serviço 24,4 kms adicionais de rede, servidos por 24 novas estações. O Sistema tem actualmente 58,9 kms de rede e 69 estações.

Abertura	Linha	Troço	Extensão (mts)	Estações
1/Jan/03	Azul	Trindade - Sr Matosinhos	11 826	18
5/Jun/04	Azul	Estádio Dragão - Trindade	3 823	5
13/Mar/05	Vermelha	Senhora da Hora - Pedras Rubras	6 744	5
30/Ju/05	Verde	Fonte do Cuco - Fórum da Maia	5 984	6
17/Set/05	Amarela	Câmara de Gaia - Pólo Universitário	5 723	10
10/Dez/05	Amarela	João de Deus - Câmara de Gaia	405	1
Aberturas 2005			18 856	22
18/Mar/06	Vermelha	Pedras Rubras - Póvoa de Varzim	17 228	15
31/Mar/06	Verde	Fórum da Maia - ISMAI	4 484	4
31/Mar/06	Amarela	Pólo Universitário - Hospital S. João	1 180	2
27/Mai/06	Violeta	Ramal do Aeroporto	1 480	3
Aberturas 2006			24 372	24
Rede em Operação			58 877	69

Esta configuração do Sistema, aprovada desde Julho de 2003, foi orçamentada pela primeira vez no orçamento da Empresa para o ano de 2004 (numa altura em que a execução – adiantamentos incluídos - ainda não havia atingido os 1.000 milhões de euros). A evolução do seu custo total (previsto nos sucessivos orçamentos anuais entretanto preparados) é apresentada no quadro seguinte, a par da evolução da execução desse orçamento de investimento. O quadro apresenta, igualmente, a evolução quer da extensão do Sistema em exploração comercial quer da procura que ele atraiu. Proporciona, assim, um resumo sugestivo do progresso das várias frentes de actividade da Empresa:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (proj)
Orçamento Plurianual Total com base no Perímetro Actual*			2 226	2 155	2 332	2 375 ** milhões de euros
Execução acumulada no final do ano	703	1 002	1 348	1 704	2 031	2 246 milhões de euros
Via dupla em serviço no final do ano	11,8	11,8	15,6	34,5	58,9	59,5 Kms
Procura no ano	-	26	47	96	202	244 milhões Pkm

* valor orçamentado em Dezembro de cada ano, com base no perímetro de investimento para 2007 (não inclui projectos em preparação)

** inclui a estimativa do custo de dois troços cuja construção ainda não se iniciou: João de Deus - St. Ovídeo e ISMAI-Trofa em via simples

¹ As únicas excepções são o troço ISMAI – Trofa, aguardando a Metro do Porto decisão sobre o projecto de duplicação do traçado apresentado em Agosto de 2003, e o remate da linha Amarela no seu extremo sul, cuja conclusão esteve suspensa, aguardando definição do programa de novas expansões de rede no concelho de Vila Nova de Gaia



O custo médio por km à superfície em via dupla, excluindo estações especiais, ascende a 16,5 milhões de euros; por km subterrâneo ascende a 75,9 milhões de euros (30,0 milhões de euros por estação + 24,3 milhões de euros por km sem estações).

Estes custos unitários reconstituem 1.575 dos 2.375 milhões de euros do orçamento plurianual total elaborado em Dezembro de 2006, como uma parte do orçamento de 2007. O restante montante corresponde a rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede².

A abertura a 31 de Março do troço final da linha Amarela foi particularmente relevante porquanto, para além do movimento diário de utentes no Hospital de S. João, se efectua junto a esta infraestrutura o rebatimento de dezenas de carreiras rodoviárias da STCP e operadores privados.

A 27 de Maio, o Sistema de Metro Ligeiro chegou ao Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, através do ramal de ligação à linha da Póvoa. Foi assim estabelecida, pela primeira vez em Portugal, uma verdadeira intermodalidade nos sistemas de transporte de articulação europeia. O Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro é o primeiro aeroporto português a fazer interface directo com uma rede ferroviária ligeira (o Metro), e indirecto com uma rede ferroviária pesada (as estações de caminhos de ferro de Campanhã, S. Bento e General Torres, acessíveis através da rede do Metro).

Recorde de validações

Tem-se assistido a um crescimento sustentado da utilização do Sistema, fruto não apenas do crescimento significativo da rede em exploração mas também da crescente fidelização e incorporação do serviço de metro nos hábitos de mobilidade da Área Metropolitana do Porto.

As validações registadas em 2006 ultrapassaram em 12,7% as validações registadas no conjunto dos três primeiros anos de operação do Sistema.

Progresso da intermodalidade

Para além do crescimento da rede intermodal em resultado dos novos troços do Sistema de Metro Ligeiro em exploração comercial, verificou-se a inclusão, ao longo do ano, de mais quatro linhas rodoviárias STCP no sistema intermodal Andante.

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

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

² De entre as rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede, destaque para o material circulante, parque de máquinas e oficinas de Guifões (PMO), Ponte Infante D. Henrique e custos de estrutura.



Despacho conjunto

Através do Diário da República de 14 de Novembro de 2005, a Empresa foi informada do despacho conjunto n.º 925/2005, de 20 de Outubro, dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Este despacho condicionou toda a gestão da Empresa durante o ano de 2006 ao limitar a esfera de actuação da Administração da Metro do Porto, S.A. à gestão corrente e aos investimentos imprescindíveis para a continuidade dos trabalhos em curso.

Não se concretizaram, assim, as expectativas de que o Governo se encontraria, em 2006, habilitado a definir a forma de “*financiamento dos trabalhos necessários à conclusão dos projectos já aprovados pelo Governo e à consolidação da estrutura financeira da Empresa*”, nem a apresentar a anunciada proposta de “*alteração do quadro legal da concessão necessárias à sua operação de longo prazo, designadamente no tocante à contratualização do serviço público de transporte de passageiros*”.

O Conselho de Administração, na sessão realizada em 7 de Julho de 2006, aprovou o documento “Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, S.A.”, o qual pretende contribuir para a reflexão sobre a estratégia integrada para a Metro do Porto, S.A, na fase de transição em que se encontram a Empresa e o Sistema da qual é concessionária. Este documento foi remetido ao Governo a 12 de Julho de 2006.

Este documento constitui-se como:

- a) *O quadro de referência para a definição e desenvolvimento da estratégia da Empresa num horizonte temporal de quinze / vinte anos.*
- b) *O enunciado dos objectivos estratégicos ao nível do ordenamento territorial e urbano; do fomento da mobilidade urbana e regional; da promoção da eficiência na utilização dos recursos; da sustentabilidade económica e ambiental do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto; e da consistência do seu modelo de financiamento.*

O documento contempla, de forma integrada:

- a) *O conjunto de critérios, a partir dos quais, se poderão identificar potenciais projectos de expansão da rede actualmente concessionada.*
- b) *Os modelos de avaliação da sustentabilidade económica e ambiental dos projectos de expansão, incluindo as respectivas externalidades, especificados de acordo com as características de risco e de retorno, tanto económico como social.*
- c) *A realização de uma consulta ao mercado que assegure à Metro do Porto a continuidade da operação do serviço comercial em condições de eficiência contratual, conjuntamente ou em separado, da operação das novas expansões que venham a ser concessionadas.*
- d) *O estudo de uma estratégia de refinanciamento do investimento realizado na rede actualmente em exploração do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, conjunta ou separadamente, do financiamento da construção das novas extensões da rede. Tal estrutura de financiamento deverá promover o reajustamento da estrutura de capital da Empresa, o reequilíbrio das origens de fundos, nomeadamente no que se refere à comparticipação comunitária e o reescalamento da estrutura de maturidades do endividamento, promovendo a eficiência do custo agregado do financiamento.*



Eventos relevantes após o fim do exercício

Assembleia Geral Extraordinária

Está convocada para 31 de Janeiro de 2007 uma reunião extraordinária da Assembleia Geral para debater a seguinte ordem de trabalhos:

1. Deliberar sobre a recomendação feita pelo Tribunal de Contas no sentido da correcção da contabilização dos financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investimentos feitas pelo Estado e pela União Europeia à Metro do Porto), registados na conta 58 – Prestações do Concedente, de modo a incluí-los na conta 2745 – Subsídios para Investimentos. Dado que, em resultado da operação recomendada, se evidenciará estar perdido metade do capital próprio da Sociedade, deliberar sobre as medidas a tomar nos termos e para os fins do artigo 35º., nºs 1 e 3, do Código das Sociedades Comerciais;
2. Deliberar sobre a recomendação feita pelo Tribunal de Contas no sentido de incumbir o Conselho de Administração de promover a realização de um estudo que demonstre a situação financeira actual da Sociedade, tendo em conta as fontes de financiamento necessárias à cobertura do seu défice actual e ao pagamento dos custos com a concretização integral do projecto contemplando, ainda, a projecção de proveitos ao longo das diversas fases futuras de operação do sistema, até 31 de Dezembro de 2030;
3. Deliberar sobre a recomendação feita pelo Tribunal de Contas no sentido de serem interpelados os Accionistas para o cumprimento das prestações acessórias de capital e chamada para a realização das eventuais novas prestações acessórias de capital, quer em dinheiro, quer em espécie, nos termos do disposto no art. 10º alínea e) dos Estatutos da Metro do Porto, S.A.;
4. Tomar posição sobre as remunerações dos Administradores executivos e não executivos da Sociedade, em resultado do trabalho a apresentar pela Comissão de Fixação de Remunerações, bem como do efeito das conclusões proferidas pela Inspeção-Geral de Finanças neste âmbito; deliberar sobre a renovação das deliberações relativas às retribuições e demais atribuições patrimoniais dos Administradores da Sociedade desde o ano 2000 até final de 2006.

Estádio do Dragão
Cais 2 13:04

Estádio do Dragão



3 relatório de sustentabilidade

O objectivo do desenvolvimento sustentável é “satisfazer as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir as suas próprias necessidades.”

Fonte: Gro Harlem Brundtland (org.)
Relatório da Comissão Mundial sobre
Meio Ambiente e Desenvolvimento

A Metro do Porto vem preparando, para apresentar em 2007, o seu primeiro Relatório de Sustentabilidade, com o objectivo de dar a conhecer aos seus clientes, à comunidade, aos investidores e a outros parceiros estratégicos o seu desempenho no domínio ambiental, social e económico.

O Relatório de Sustentabilidade pretende ser um voto de compromisso que reflecta a estratégia da Empresa, no âmbito do desenvolvimento sustentável, para o médio e longo prazo.

O Relatório terá como linhas orientadoras as directrizes do *Global Reporting Initiative* (GRI). Essas directrizes constituem um documento de referência internacional no que respeita à elaboração de Relatórios de Sustentabilidade, permitindo a comparação do desempenho entre diversas empresas através de indicadores de desempenho gerais e específicos do sector.

O Metro Ligeiro é, por definição, um meio de transporte “amigo do ambiente”, mas a noção de desenvolvimento sustentável determina que a Empresa não se possa conformar apenas com essa vantagem, devendo também minimizar todos os impactos negativos da sua actividade e maximizar os positivos. Por esse motivo, já desde a fase de concepção do Sistema, a Empresa procurou minimizar impactos ambientais, sociais e económicos e promover soluções para maximizar as externalidades positivas. As questões ambientais são sempre aspectos relevantes na formulação de cadernos de encargos para empreitadas, promovendo a Metro do Porto o acompanhamento da obra para a eficaz gestão dos recursos e tratamento de resíduos, preservando o património edificado e arqueológico e procedendo ao acompanhamento de moradores e comerciantes afectados pelas obras.

Os benefícios sociais e ambientais associados à operação do Sistema de Metro Ligeiro têm origem em diversas fontes e produzem impactos muito significativos. O aumento da mobilidade na Área Metropolitana do Porto, a compatibilização urbana das obras com a envolvente ao canal do Metro, os ganhos de tempo e a melhoria da qualidade do ar, são apenas alguns exemplos.

Tendo como base um estudo realizado em 2003, por uma empresa especializada e independente e, assumindo uma perspectiva conservadora, os benefícios ambientais acumulados desde o início da exploração do sistema (em 2003) até final de 2006, traduzem-se na redução da emissão de:

- 89 toneladas de monóxido de carbono (CO);
- 44 toneladas de hidrocarbonetos (HC);
- 553 toneladas de óxidos de azoto (NOx);
- 33 mil milhões de partículas.

A implementação do Sistema do Metro do Porto terá permitido, em 2006, uma poupança de energia de aproximadamente 7.500 Tep (toneladas equivalentes a petróleo) e ganhos de tempo orçados em quase 11 milhões de euros equivalentes a mais de 3 milhões de horas. Considerando a estimativa feita no referido estudo para o ano de 2007 e comparando a procura efectiva com a

estimada, quase seis mil veículos por dia terão deixado de estacionar na zona central da cidade do Porto, correspondendo à transferência do transporte individual para o Metro.

Integrado na definição de sustentabilidade está também o conceito de universalidade e, conseqüentemente, acessibilidade. O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA), aprovado no passado dia 21 de Dezembro de 2006, tem como objectivo estabelecer as bases para uma política integrada e coordenada de promoção da acessibilidade em Portugal até 2015. Subjacente a esse documento encontra-se um conjunto de medidas concretas a aplicar entre 2007 e 2010 no âmbito da sinalética, informação ao passageiro, manutenção e segurança, medidas essas que a Empresa cumpre já na sua totalidade.

O Metro do Porto é um meio de transporte integralmente acessível a pessoas de mobilidade reduzida, promovendo a integração social na Área Metropolitana do Porto. As estações subterrâneas do Sistema possuem elevadores de acesso; as estações de superfície possuem rampas; o piso do veículo encontra-se nivelado ao cais de embarque; em todas as estações e veículos é possível encontrar informações visuais e sonoras. No âmbito da acessibilidade, encontram-se em desenvolvimento os projectos Navmetro e Infometro a implementar em 2007 que, pelo seu carácter inovador e útil, fazem parte do Programa Operacional Sociedade do Conhecimento (POS_Conhecimento)³. Ambos os projectos são desenvolvidos em parceria com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e a Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal (ACAPO).

O projecto Navmetro é um sistema destinado a pessoas com dificuldades visuais que permite ao utilizador aceder a informações de carácter local, da gare e do seu acesso físico, através do acesso por telemóvel com tecnologia *bluetooth*.

No âmbito do projecto Infometro, o utente poderá ainda ter acesso a informações de carácter operacional através de um sistema interactivo de resposta por voz.

Em termos económico-sociais, o ano de 2006 foi marcado pela implementação dos descontos sociais para o tarifário Andante, aplicado às crianças, estudantes, pessoas da terceira idade e reformados ou pensionistas. Esse novo tarifário proporciona descontos na assinatura mensal na ordem dos 25% para crianças e estudantes e 47% para clientes da terceira idade, reformados ou pensionistas. A evolução registada no número de validações associadas a este tarifário, cuja implementação ocorreu em Julho de 2006, permite constatar a importância de que este se reveste para a mobilidade na Área Metropolitana do Porto.

Este foi também o ano em que a Empresa promoveu, internamente, um conjunto de boas práticas no âmbito da utilização de papel. Estima-se que a utilização de papel reciclado permitirá à Metro do Porto, ao reutilizar o papel usado, poupar 120 árvores, 594 mil litros de água e 15.000 KW/h de energia por ano. São já disponibilizados nas instalações da Metro do Porto contentores para depósito de papel para reciclagem, utilizando-se na Empresa, de forma generalizada, a digitalização e o suporte informático como forma de reduzir a circulação de papel.

Estes, e muitos outros temas, serão abordados de forma aprofundada no Relatório de Sustentabilidade a lançar em 2007, reflectindo o interesse da Empresa em continuar nesta jornada a caminho da sustentabilidade.

³O POS_Conhecimento, aprovado pela União Europeia em 27 de Dezembro de 2004, visa garantir o desenvolvimento da sociedade da informação e do conhecimento através da operacionalização e financiamento de projectos que concretizem a estratégia nacional para a sociedade de informação no quadro dos objectivos da União Europeia.



4 desempenho operacional

4.1 clientes

Sistema de Metro Ligeiro

Ao longo do ano de 2006, registou-se um total de 38.637.488 validações, mais do dobro das validações registadas ao longo de 2005. Este crescimento é reflexo da crescente adesão da população da Área Metropolitana do Porto ao novo modo de transporte, mas também do crescimento da rede em exploração comercial.

Recorde-se, também, que a extensão da rede colocada em exploração comercial no primeiro semestre de 2006 representa 70,6% da extensão de rede em exploração no final de 2005.

Tendo em conta o cronograma de aberturas ao longo de 2006, são perfeitamente distinguíveis duas realidades ao longo do exercício, nomeadamente antes e após a abertura dos troços da linha Vermelha entre Pedras Rubras e Póvoa de Varzim e da linha Verde entre Fórum da Maia e ISMAI.

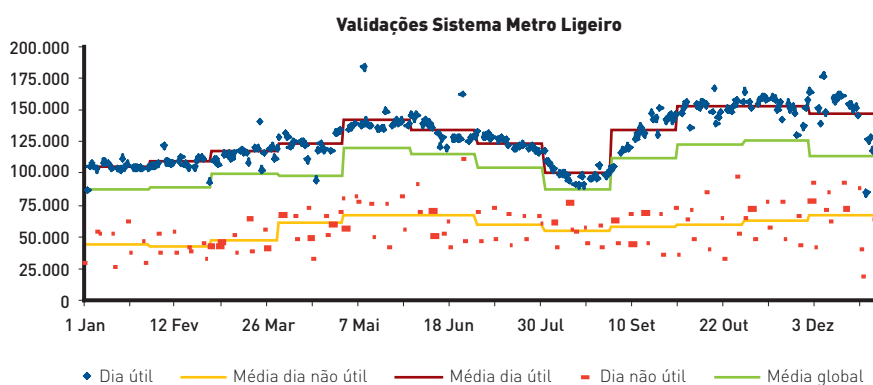
Igualmente relevante foi o arranque do tarifário social Andante em Julho de 2006. O efeito imediato deste novo regime tarifário terá sido arrefecido pelo efeito sazonal de menor procura associado ao período de férias entre Julho e Agosto. A partir de Setembro de 2006, é visível um crescimento na média diária de validações (com excepção de Dezembro, mês de férias escolares).

O número médio de validações em dia útil registado até à abertura do troço Pedras Rubras – Póvoa de Varzim (109.172 validações) reflecte um crescimento de 7,7% face ao valor médio de validações em dia útil registado em Dezembro de 2005 (101.345 validações).

Comparando a média de validações em dia útil registada, em 2006, até à abertura da ligação à Póvoa de Varzim com a média desde essa data até final de Junho, imediatamente antes da entrada em vigor do tarifário social, regista-se um crescimento de 21,0% do número médio de validações em dia útil (132.142).

A média de validações em dia útil no último trimestre de 2006 ascende a 151.601 validações, valor 14,7% superior ao registado entre Março e Junho.

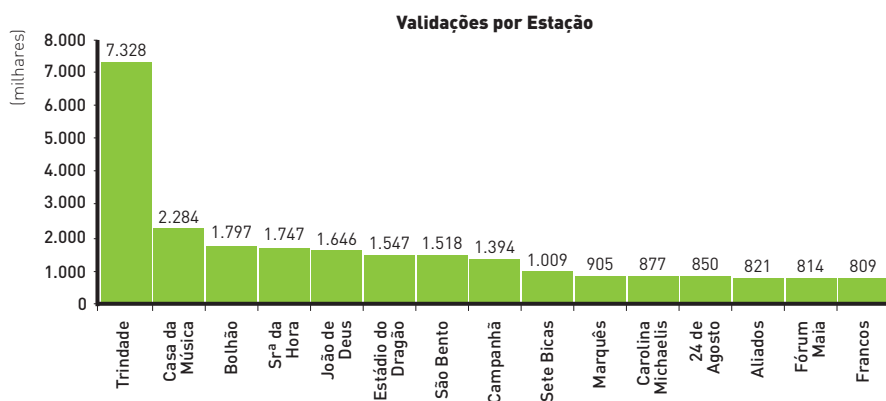
Em termos globais, registou-se ao longo de 2006 um valor médio de 128.547 validações em dia útil e uma média global de 105.856 validações. Em dia não útil, este valor é de 57.150 validações.



Em termos diários, o recorde de validações foi atingido no dia 9 de Maio, com um total de 184.758 validações. Os dias 6 de Dezembro, com 178.136 validações e 17 de Outubro, com 168.460 validações, concluem o pódio de procura. A primeira data está enquadrada na operação especial Queima das Fitas, sendo que os restantes dias estão associados a jogos no Estádio do Dragão.

A estação da Trindade, ponto central do sistema, e considerando os dois cais (de acesso à linha Amarela e ao troço comum das restantes linhas do Sistema), mantém-se como o ponto preferencial de entrada no Sistema, com 7,3 milhões de validações, 19,0% das validações anuais. As estações seguintes com mais validações são as estações da Casa da Música (5,9%), Bolhão (4,7%), Senhora da Hora (4,5%) e João de Deus (4,3%).

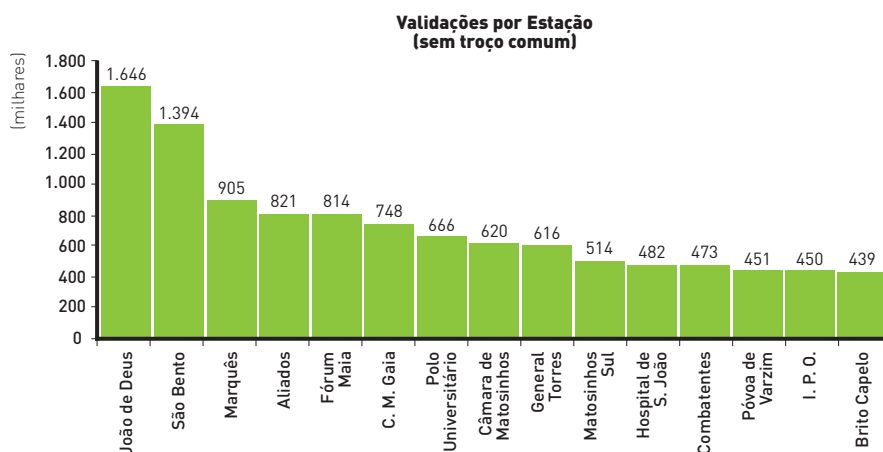
No seu conjunto, as validações registadas nas dez principais estações do Sistema representam 54,8% das validações anuais.



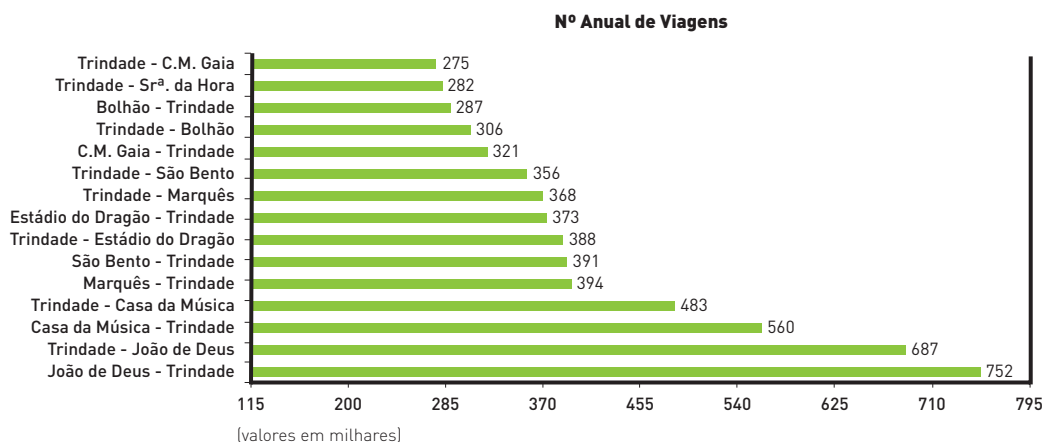


No gráfico precedente constata-se que dez das quinze principais estações se situam no troço comum da rede – entre Estádio do Dragão e Fonte do Cuco. Excluindo as validações em estações do troço comum, responsáveis por 57,4% das validações do sistema, temos um total de 16,5 milhões de validações. Entre estas estações, as quatro principais localizam-se na linha Amarela, nomeadamente João de Deus (10,0% das validações fora do troço comum), São Bento (8,5%), Marquês (5,5%) e Aliados (5,0%).

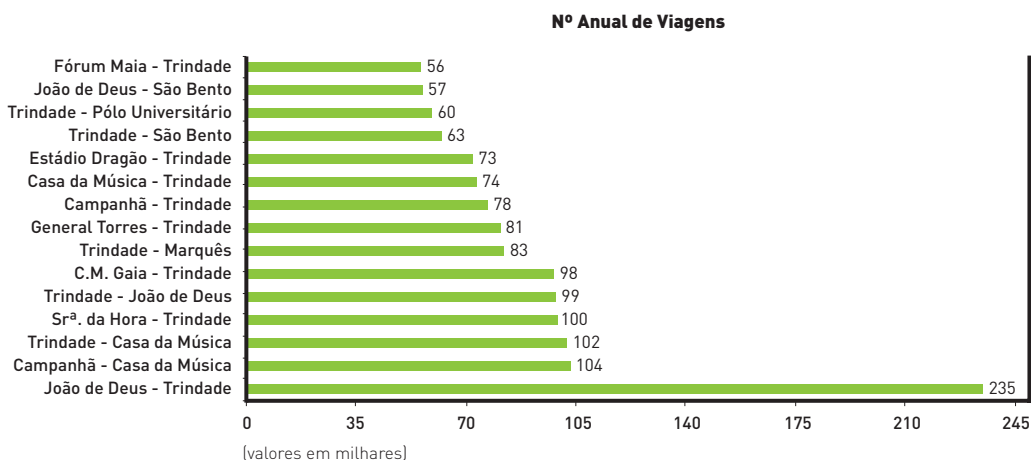
O Fórum da Maia, com 4,9% das validações fora do troço comum, apresenta-se como a principal estação da linha Verde. A estação Câmara de Matosinhos apresenta-se como preponderante na linha Azul, com 3,8% das validações fora do troço comum. Na linha Vermelha, a estação *terminus* da Póvoa de Varzim lidera, com 2,7% das validações anuais fora do troço comum.



A importância da estação da Trindade é igualmente identificada se analisarmos os principais pares origem-destino do Sistema. Dos quinze pares origem-destino com maior número de viagens, verificou-se a presença da estação da Trindade (como origem ou destino) em todos estes. Todos os quinze pares correspondem à combinação da estação da Trindade com oito outras estações, nomeadamente: Senhora da Hora, João de Deus, Casa da Música, Marquês, São Bento, Estádio do Dragão, Câmara de Gaia e Bolhão. Destas oito estações, quatro são da linha Amarela. Em duas das restantes quatro estações localizam-se importantes interfaces com o transporte rodoviário, nomeadamente o Parque Metro no Estádio do Dragão e a interface com o transporte colectivo rodoviário na estação da Casa da Música.



Analisando a faixa horária entre as 7h e as 9h, o período de ponta de manhã, constatamos importantes movimentos de penetração na cidade do Porto, nomeadamente provenientes de Gaia e das estações interface com o serviço ferroviário (Campanhã e General Torres, em particular).



Registou-se um significativo crescimento no percurso médio por passageiro entre o primeiro trimestre (4.776 metros) e os segundo (5.475 metros) e terceiro (5.526 metros) trimestres. No último trimestre de 2006, registou-se uma ligeira redução deste indicador (5.134 metros).

Em termos anuais, o percurso médio por passageiro no sistema ascendeu a 5.240 metros, resultando num total de 202.472.687 passageiros km. Face ao ano de 2005, registou-se um crescimento de 111,0% no número de passageiros km do Sistema.

O número de zonas percorridas no Metro do Porto foi, em média, de 1,95 zonas por validação (menos 0,7% que em 2005), a que correspondeu um acumulado de 75,5 milhões de passageiros zona.



Perfil do cliente 2005 (ECSI)

Foi disponibilizado em 2006 o relatório elaborado pelo Índice Nacional de Satisfação do Cliente (ECSI), tendo em vista a avaliação e comparação de diferentes modos e operadores de transporte colectivo, comparando estes na Área Metropolitana do Porto com a Área Metropolitana de Lisboa. Com uma amostra de 2.028 entrevistados distribuídos pelos diversos operadores, os resultados obtidos são altamente positivos na avaliação que os clientes fazem do serviço prestado pelo Metro do Porto.

De acordo com os resultados deste estudo, o Metro do Porto é o meio de transporte preferido dos cidadãos da Área Metropolitana do Porto, recolhendo a esmagadora preferência dos utilizadores habituais de transportes públicos. Merece destaque ainda para o facto de 96% dos clientes do Metro do Porto estarem globalmente satisfeitos com o serviço prestado. Comparando o sector de transportes nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, o estudo conclui pelo melhor desempenho do sector na Área Metropolitana do Porto, na generalidade dos indicadores.

O estudo conclui que o Metro do Porto se distancia significativamente da média do subsector dos transportes, atingindo o máximo nos índices de imagem, satisfação, tratamento de reclamações e lealdade do cliente.

No que diz respeito ao indicador “Imagem do Metro do Porto”, o estudo conclui por valores superiores à média em quatro dos cinco indicadores avaliados. Quanto ao indicador relativo à qualidade do serviço prestado, ele é também claramente positivo: o Metro do Porto apresenta um valor médio superior à média do subsector dos transportes.

Também no que diz respeito ao indicador de “Qualidade Apercebida do Metro do Porto” se regista um desempenho superior face à média do sector de transportes na Área Metropolitana do Porto. Em particular, destacam-se no caso da Metro do Porto, os atributos de limpeza e higiene, duração da deslocação e tempo de espera nas estações, fiabilidade do serviço de transporte, diversidade de horários e conforto do veículo.

Variáveis Latentes	Metro do Porto	Transportes AMP	Transportes AML
Imagem	80,5	71,2	68,4
Expectativas	72,7	68,0	65,2
Qualidade apercebida	75,2	68,9	66,5
Valor apercebido	62,7	56,1	52,6
Satisfação	78,0	66,9	64,3
Reclamações	58,3	51,6	46,5
Lealdade	78,4	67,4	65,7

Perfil do utilizador e nível de satisfação

Rapidez, economia, pontualidade e frequência são os pontos fortes do serviço do Metro do Porto, de acordo com os resultados do estudo “Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação” levado a cabo pelo IDIM (Instituto para o Desenvolvimento e Investigação em Marketing). As conclusões deste estudo – cujo trabalho de campo (1.358 entrevistas realizadas), decorreu entre 12 e 18 Dezembro de 2005 –, apontam para um índice global de satisfação de 79,3%. Assinale-se que se trata de uma subida de 1,5 pp face ao valor registado no anterior estudo, relativo ao ano de 2004.

Mulher, com menos de 25 anos, solteira, pertencente à classe média e residente no concelho do Porto – é este o “cliente tipo” dominante do Metro, revelam os dados obtidos pelo IDIM. Na verdade, o sexo feminino representa 62% do universo dos clientes, contra 38% do sexo masculino. O peso dos jovens no conjunto dos utilizadores é igualmente muito significativo: 45% têm entre 13 e 25 anos, 27% têm entre 25 e 35 anos e 14% têm entre 35 e 45 anos.

Em termos de classes sociais, identifica-se uma maioria de clientes de classe média (40%), seguidos da classe média alta (30%), da classe média baixa (19%), da classe baixa (8%) e da classe alta (3%). Neste particular, e em comparação com os indicadores estatísticos do distrito do Porto, os autores do estudo dão relevo à sobre representação da classe média e média alta e à sub representação da classe baixa. Para estes resultados não deixará de ser alheio a inexistência de tarifário social à data da realização deste estudo, situação já ultrapassada.

Relativamente ao concelho de residência, 42,6% dos clientes do Metro habitam no Porto, 28% em Matosinhos, 14% em Vila Nova de Gaia e 7,5% na Maia.

O Metro representa uma revolução nos hábitos de vida dos cidadãos da Área Metropolitana do Porto: 64% dos inquiridos afirma usar menos o autocarro, 49% diz usar menos o automóvel e 13% declara andar menos a pé. O Metro é preferencialmente utilizado nas deslocações de e para o trabalho (52%), para ir às compras (49%), para passear (38%) e para ir de e para a escola (31%). Às motivações para o uso do Metro, associa-se uma predominância de recurso a este transporte nos dias úteis (69%) e à utilização de títulos de assinatura (54%).

No que toca às principais vantagens proporcionadas pelo Metro, os inquiridos apontam sobretudo a rapidez (51%) e a economia (22%), isto em termos de poupança nas despesas de transporte. São igualmente relevantes mais-valias como a pontualidade, a frequência e a acessibilidade.

Park & Ride

O Sistema de Metro Ligeiro conta, ao longo de todo o Sistema em exploração, com um total de 18 parques de estacionamento, com uma capacidade global total de 1.332 lugares disponíveis. A grande maioria destes parques localiza-se nos troços suburbanos do Sistema, nomeadamente ao longo das linhas da Póvoa e da Trofa. No tecido urbano, destaca-se as interfaces da Senhora da Hora (85 lugares), Pedro Hispano (159 lugares), e Estádio do Dragão (850 lugares).

Encontra-se em projecto a duplicação da capacidade de estacionamento ao longo do Sistema, com a construção de mais 10 parques com uma capacidade de aparcamento de 1.358 veículos.

Com a excepção do Parque Metro na estação Estádio do Dragão, o acesso a estas interfaces é livre, estando em implementação o sistema de controlo de acessos.

No que se revela uma medida pioneira em Portugal, o sistema *Park & Ride* oferece a integração entre um título de transporte e um título de estacionamento.

Aos utilizadores de um qualquer operador do sistema Andante, a utilização do parque por um período de 12 horas consecutivas é garantido mediante o pagamento de um preço simbólico (inferior a um euro), procurando-se desta forma promover o sistema de transportes públicos na Área Metropolitana do Porto como modo preferencial de acesso à cidade do Porto. Encontra-se ainda previsto o acesso *Park*, com um tarifário mais elevado, para os utilizadores exclusivos do parqueamento sem continuidade da viagem num dos operadores do sistema Andante.

O controlo de acessos no Parque Metro da estação Estádio do Dragão encontra-se activo desde 15 de Agosto de 2006, tendo-se registado desde essa data 35.111 entradas *Park & Ride* nesta infraestrutura e 7.040 entradas *park* (com um tarifário bastante superior).

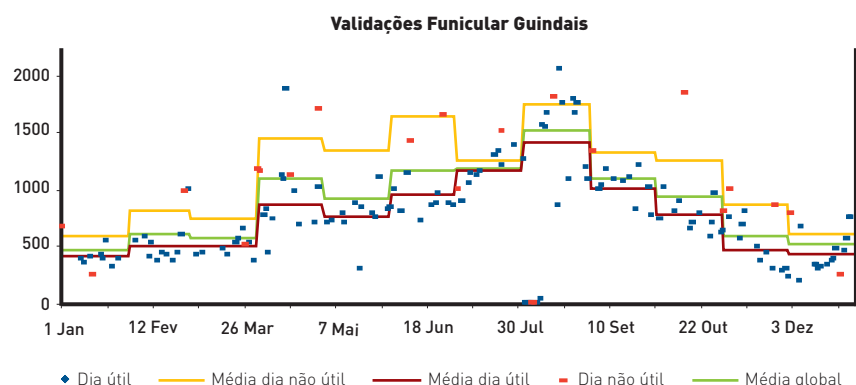
Funicular dos Guindais

Ao longo de 2006 registaram-se 315.283 validações no Funicular dos Guindais, a que correspondem 88.279 passageiros km. Estes valores representam um crescimento de 29,4% face a igual período de 2005.

Manteve-se, neste período, o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, com 41,7% das validações a ocorrerem em dia não útil. Em termos diários, registou-se um número médio de 1.124 validações em dia não útil, para um valor médio global de 878 validações. O número médio de validações em dia útil foi de 764 validações, 68,0% do valor registado em dia não útil.

O pico de utilização do Funicular dos Guindais ocorreu nos meses de Verão, registando-se 36.905 validações em Julho, seguindo-se 36.403 validações em Agosto e 35.042 validações em Junho. As validações registadas nestes três meses correspondem a 34,4% do total de validações anuais.

Merecem destaque as 4.167 validações registadas na operação especial de S. João (entre as 19h de 23 de Junho e as 6h de 24 de Junho).

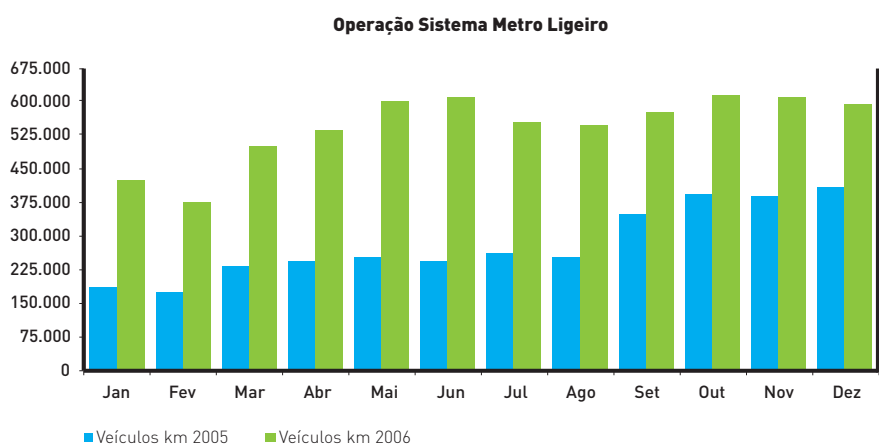


4.2 serviço

Sistema de Metro Ligeiro

O sistema em exploração comercial evoluiu durante o primeiro semestre de uma rede com uma extensão total de 34,5 kms e 45 estações para uma rede com 58,9 kms e 69 estações. A expansão da rede em exploração permitiu integrar no sistema os concelhos de Vila do Conde e Póvoa de Varzim.

Foram oferecidos, ao longo de 2006, 6.562 milhares de veículos km (equivalentes a simples). Com uma capacidade de transporte de 216 passageiros por carruagem (80 dos quais em lugares sentados), a este valor de oferta correspondem 1.417 milhões de lugares km. Face à oferta registada em 2005, verificou-se um crescimento de 93,1% dos kms percorridos. Este indicador é naturalmente condicionado pelo calendário de aberturas, quer em 2006 como no ano de 2005. Recorde-se que, no primeiro semestre de 2005, não se encontravam ainda em exploração as linhas de Gaia e Maia, tendo a extensão até Pedras Rubras aberto à exploração comercial no final do primeiro trimestre.



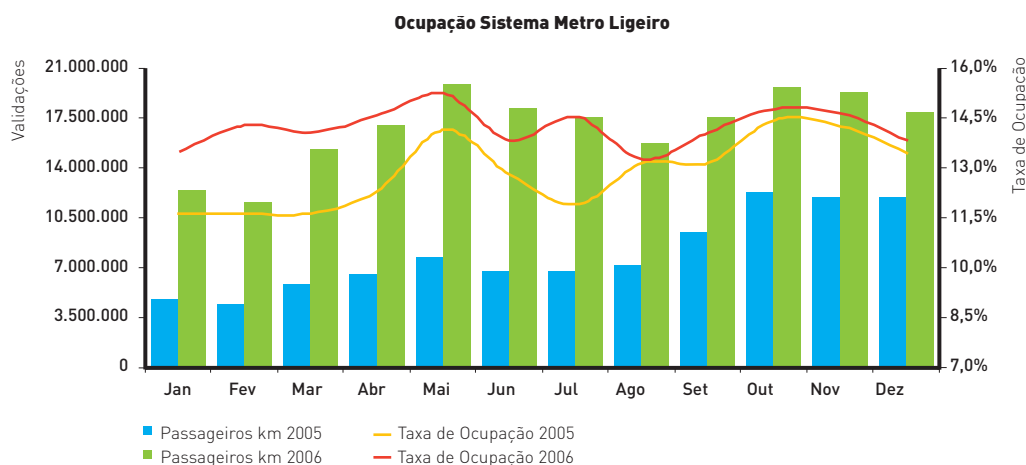
Dos veículos kms percorridos ao longo do ano, 19,3% foram efectuados em serviços da linha de Matosinhos, 35,6% da linha da Póvoa, 21,5% da linha da Trofa (com *terminus* na Maia), 17,6% da linha de Gaia e 5,9% da linha do Aeroporto.

Do total de 202,5 milhões de passageiros km registados durante 2006, resultou uma taxa de ocupação global de 14,3%, o que reflecte um crescimento de 1,2 pp face a igual período de 2005. O pico mensal de ocupação foi registado em Maio, com uma ocupação de 15,3%.

Em termos horários, o pico de ocupação no período da manhã é atingido entre as 7h e as 8h, com valores (com excepção do mês de Agosto) acima dos 20% (média mensal considerando os sete dias da semana), para um máximo no mês de Novembro com uma taxa de ocupação nesta faixa horária de 26,4%. No período da tarde, o pico de ocupação alterna entre as 17h e as 18h e as 18h e as 19h, com valores consistentemente acima dos 22%.

Os valores acima indicados correspondem à média de ocupação no Sistema, considerando todos os sentidos e ambos os sentidos por troço. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente taxas de ocupação acima dos 50%.

O gráfico infra ilustra a estabilidade do padrão de ocupação entre 2005 e 2006.



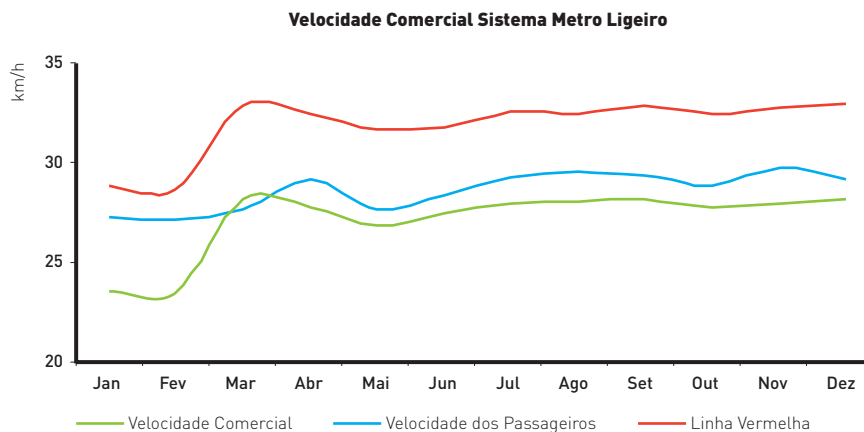
A velocidade comercial média global apurada a partir dos registos dos sensores ascendeu, em 2006, a 26,70 km/h. A velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) ascendeu, no mesmo ano, aos 28,03 km/h.

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

Velocidade Comercial	2006
Linha Amarela	21,58 km/h
Linha Azul	23,54 km/h
Linha Violeta	27,02 km/h
Linha Verde	27,48 km/h
Linha Vermelha	31,16 km/h
Global	26,70 km/h

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

Em termos mensais, e fruto da entrada em operação do troço Pedras Rubras – Póvoa de Varzim a 18 de Março de 2006, constata-se uma melhoria na velocidade comercial média a partir desta data. A velocidade média dos passageiros apresenta padrão idêntico, sendo este indicador mais variável fruto de diferentes padrões de validações.



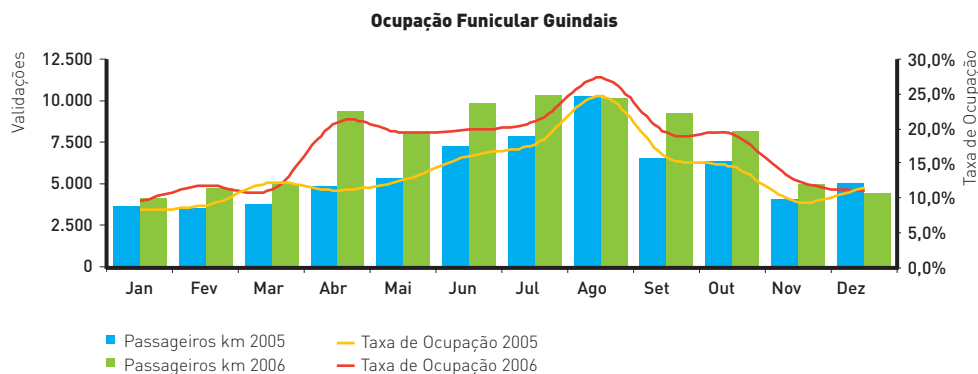
Registaram-se ao longo do ano sessenta e dois acidentes de circulação, todos com consequências menores e predominantemente de ordem material. Tendo em conta o nível de oferta, regista-se uma taxa de 0,09 acidentes por 10.000 kms percorridos, valor 52,9% superior ao verificado no ano de 2005.

Funicular dos Guindais

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

Ao longo de 2006, foram realizadas 36.858 viagens, a que corresponde uma oferta de 516.012 lugares km. Este valor apresenta-se 4,0% acima do valor registado em igual período de 2005.

Verificou-se, ao longo de 2006, uma taxa média de ocupação do Funicular de 17,1%, valor superior em 3,35 pp ao registado em 2005. Em termos diários, os valores de ocupação mostram-se superiores nos dias não úteis, com uma taxa de ocupação anual média de 22,0% em Domingos e Feriados (face a 19,2% em 2005), de 19,7% aos Sábados (15,6% em 2005) e de 15,2% em dias úteis (11,9% em 2005).



5 obras concluídas

Evolução dos trabalhos

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

Foi concluído o troço Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, numa extensão de 17,2 km servidos por 15 estações. A inauguração e arranque da exploração comercial desta linha ocorreram a 18 de Março de 2006.

Linha **C** – Estádio do Dragão – Fórum da Maia:

Concluíram-se os trabalhos do troço Fórum da Maia – ISMAI, em serviço comercial desde 31 de Março de 2006. Com a abertura deste troço, o Sistema passou a contar com 4,4 km adicionais de rede e mais 4 estações.

Linha **D** – St.º Ovídeo – Hospital de São João:

A 31 de Março de 2006 entrou em serviço comercial o troço Pólo Universitário – Hospital de São João, reformulado, por decisão governamental, entre a estação IPO e a Trincheira/*Terminus* do Hospital de São João. Em consequência dessa reformulação, a frequência no *Terminus* do Hospital de São João, onde se localiza a maior interface da rede com o transporte colectivo rodoviário, foi reduzida para metade da praticada no resto da linha.

Linha **E** – Estádio do Dragão – Aeroporto:

Concluídos os trabalhos de construção do ramal de ligação da linha Violeta, entre a estação dos Verdes e do Aeroporto (1,5 kms), teve início, o serviço comercial neste troço, a 27 de Maio de 2006.





Estação do Aeroporto

A Estação do Aeroporto desenvolve-se no interior da infraestrutura aeroportuária do Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro, permitindo uma perfeita interligação entre o metro ligeiro, o transporte aéreo, o transporte rodoviário de passageiros e o transporte individual.

Esta estação terminus desempenha um papel singular em toda a rede do Metro do Porto, sendo um ponto de intermodalidade específico, onde ocorrem múltiplas ligações entre os parques de estacionamento automóvel exterior e interior, o terminal de passageiros e, no futuro, a ferrovia de alta velocidade. A estação foi concebida atendendo à integração arquitectónica e estrutural com as preexistências, resultado do prolongamento do terminal de passageiros através de uma grande cobertura em vidro disposta sobre os cais da estação, estabelecendo uma forte relação formal e volumétrica com o corpo central da Aerogare. A cobertura em curva é estruturada em perfis de aço e revestimento em vidro, em consonância com as fachadas e lanternins da Aerogare, suportando e prolongando a estrutura metálica da fachada existente. O vidro serve de tecto transparente aos cais da estação, em pedra e via relvada.

As áreas de circulação inferior foram adaptadas para a circulação das pessoas, facilitando o percurso e acesso dos utentes entre a estação e o interior da aerogare, através de escadas fixas, rolantes e de elevadores a partir dos cais.

Ficha Técnica:

Dono de Obra: Metro do Porto, S.A / ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.

Autor do Projecto de Arquitectura: ANA/DIA - Arqtº João Leal, Arqtº Patrícia Fernandes

Projectistas das restantes áreas:

Estruturas: Tal Projecto, Lda

Instalações e equipamentos eléctricos: ANA/DIA - Eng.º José Godinho

Drenagem e saneamento: ANA/DIA - Eng.º Miguel Lopes, Engidro, Lda - Eng.º João Gonçalves

Empreiteiros: ACE Somague – Engenharia, S.A. / Soares da Costa, S.A. (empreiteiro geral)

Fiscalização: Consórcio EGF – Consulgal, Ferconsult, SENER

Data de Inauguração: 27 de Maio de 2006

Melhoria das condições de segurança na rede construída

Ao longo do ano de 2006 foram dados passos significativos com vista à melhoria das condições de segurança do funcionamento da rede, nomeadamente no que se refere a procedimentos para a eliminação de passagens de nível (PN) nas linhas Vermelha e Verde. É de salientar que na linha Vermelha, aquando da sua exploração pela REFER e para uma extensão de pouco mais de 20km, existiam 48 passagens de nível não pedonais. Com o projecto de duplicação dessa mesma linha concluído, existem apenas 9 passagens de nível rodoviárias e 4 pedonais, às quais se acrescentam as 6 rotundas de nível com o canal ferroviário nas zonas urbanas de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim.

Compatibilizações urbanas

Concluíram-se os trabalhos correspondentes à execução das obras de compatibilização urbana do Sistema de Metro Ligeiro nos concelhos do Porto, Maia, Matosinhos e Vila do Conde, tendo-se iniciado estas intervenções nos concelhos de Vila do Conde (a Norte do Rio Ave) e Póvoa de Varzim.

Concluíram-se, igualmente em 2006, as obras de compatibilização urbana das estações subterrâneas da linha Amarela, nomeadamente as estações de Salgueiros, Combatentes, Marquês, Faria Guimarães, Trindade, Aliados e S. Bento. Foram iniciados e concluídos os novos acessos à estação Pólo Universitário.

Foram ainda lançados os concursos para a compatibilização urbana com espaços adjacente à estação I.P.O. e para a cobertura da trincheira do Hospital de São João. Essa trincheira destinase a ser utilizada no âmbito do prolongamento da linha Amarela à Maia. Até à execução dessa extensão, esta trincheira ficará coberta.

Na estação Parque da Maia foram concluídos os trabalhos mais significativos das empreitadas de compatibilização urbana, nomeadamente o parque de estacionamento a poente da estação, bem como a reformulação e criação de novos acessos a nascente desta estação.

Foram adjudicados os contratos das obras adjacentes à estação da Zona Industrial e a sul da estação Parque da Maia.

Património arqueológico e edificado

Procedeu-se à limpeza do "Muro de Suporte da Rampa à estação S. Bento - REFER", visando a remoção das marcações sem danificação da pedra.

Concluiu-se, no primeiro trimestre de 2006, a acção de acompanhamento arqueológico do prolongamento da linha Vermelha ao ramal do Aeroporto.

No âmbito das obras de compatibilização urbana da linha da Póvoa, no concelho de Vila do Conde, procedeu-se à limpeza, conservação e restauro de quatro pilares do Aqueduto de Santa Clara, intersectados pela abertura da nova Rua D.

Preparou-se o caderno de encargos para lançamento do concurso para conservação e restauro do espólio mais significativo exumado no Campo 24 de Agosto.

6 projectos em preparação

As novas linhas do Metro do Porto

Sem prejuízo do que vierem a ser as conclusões do estudo estratégico cuja realização foi encomendada à FEUP – Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto em Outubro de 2006, e dando sequência à Base VI das Bases de Concessão da Empresa, à Resolução do Conselho de Ministros nº 126/2003, de 28 de Agosto e à Lei nº 129/2003, de 28 de Agosto, a Empresa tem em curso o estudo de um conjunto de novas linhas.

Deste conjunto de projectos em estudo, quatro resultam do prolongamento de linhas já construídas e em exploração e duas têm autonomia de traçado, embora estejam necessariamente interligadas com a rede actual.

Linha Maia – Trofa (Prolongamento da Linha C) **10 Km - 7 Estações**

Este troço da linha Verde já estava previsto na configuração inicial do projecto. Trata-se do troço que faz a ligação entre os concelhos do Porto e da Trofa, passando por Matosinhos e pela Maia, utilizando o antigo canal ferroviário da linha do Minho da CP.

O traçado inicial da linha Verde previa a construção em via simples da ligação Fonte do Cuco – Trofa. Dos projectos de duplicação integral deste troço, inicialmente apresentados pela Metro do Porto, entre Janeiro e Agosto de 2003, apenas foi aprovada, até à data, a duplicação do traçado até à estação ISMAI, situada no concelho da Maia e, actualmente, *terminus* a norte desta linha.

Linha Estádio do Dragão – Gondomar (Prolongamento da Linha A) **11,6 Km - 17 Estações**

Esta linha consiste no prolongamento da linha Azul para nascente, a partir da sua estação *terminus* do Estádio do Dragão até ao centro do concelho de Gondomar, atravessando Rio Tinto. Trata-se de uma das primeiras extensões a ter sido projectada, fruto da forte densidade populacional deste concelho e das limitações da sua ligação rodoviária aos concelhos vizinhos, situação que gera significativos constrangimentos ao nível das condições de mobilidade na Área Metropolitana.

Linha Gaia – Porto (Linha Laranja G) **7,5 Km - 9 Estações**

Esta linha será a segunda ligação entre os concelhos do Porto e Vila Nova de Gaia, servindo a população que se encontra a poente da linha Amarela.

No extremo sul da linha, esta terá início na interface da Quinta do Cedro, inlectindo para norte em direcção ao rio Douro, passando por alguns dos equipamentos comerciais que originam grandes fluxos populacionais. Para a travessia do Rio Douro, prevê-se a construção de uma nova ponte mista. No concelho do Porto, esta linha servirá a zona do Pólo I da Universidade do Porto e a zona do Campo Alegre e Bom Sucesso, terminando na estação da Casa da Música, cuja infraestrutura está já preparada para receber esta nova linha.



Linha Porto – Gaia (Prolongamento da Linha para Sul)

2 Km – 4 estações

Inicialmente, a linha Amarela foi projectada para ter o seu *terminus* em Laborim junto do seu Parque de Materiais e Oficinas, percorrendo em pleno a Av. da República passando para sul do nó da A1 (IC2).

Embora houvesse esta intenção, a linha Amarela acabou por ter o seu *terminus* na estação João de Deus. Neste cenário, acertou-se o projecto existente de modo a permitir um faseamento desta expansão. Numa primeira fase, considerou-se a extensão até à Estrada Nacional 222, a qual se encontra já em fase de concurso público. Posteriormente, prevê-se o seu prolongamento até a estação *terminus* de Laborim. Nessa extensão, está também prevista a construção de duas estações: a estação de Cravel, situada no local da actual Rotunda de Santo Ovídeo e uma outra, designada por estação Quinta do Cedro, que nascerá com a construção do grande interface Metro/Transporte Colectivo/Transporte Individual, juntamente com o resto do empreendimento imobiliário associado.

Linha Porto – Maia (Prolongamento da Linha para Norte)

9 Km - 12 estações

Na configuração actual do Sistema, a linha Verde assegura a ligação entre os concelhos do Porto e da Maia. Uma expansão da linha Amarela para norte, a partir do *terminus* no Hospital S. João, permitirá uma ligação mais directa entre as zonas centrais de ambos os concelhos, servindo as localidades implantadas a sul do concelho da Maia.

Neste contexto, projectou-se uma linha cujo traçado consegue vencer a barreira dos grandes eixos viários, tais como a N12 (estrada da circunvalação) a A3 e A4, sem perder a qualidade de serviço aos principais centros populacionais e zonas de maior crescimento populacional como: Milheiros, Gueifães, Lavrador, Chantre e Parque da Maia. O *terminus* desta linha na estação Parque da Maia permite o transbordo directo com a linha Verde.

O traçado projectado desta linha contempla já uma opção de futura expansão até ao Aeroporto, através da sua ligação à actual linha Violeta.

Linha Leça – Boavista (Linha Rosa (F))

10 Km – 16 estações

O troço Boavista – Matosinhos ocupa o espaço do antigo carro eléctrico, o qual se encontra desactivado desde 29 de Maio de 2000.

O troço Matosinhos – Leça é referente ao prolongamento da actual linha Azul, desde o seu *terminus* na estação Senhor de Matosinhos até ao centro de Leça. Esta localidade, pertencente ao concelho de Matosinhos, tem assistido nos últimos anos, a um fortíssimo crescimento populacional.

Do ponto de vista estratégico, esta linha revela-se de grande importância para a operação da rede, não só por servir uma das principais artérias da cidade do Porto, com grande densidade habitacional, de comércio e de serviços, mas também pelo facto de ser uma alternativa à actual linha Azul na ligação entre os concelhos de Matosinhos e do Porto. Esta alternativa permitirá aliviar o tronco comum, partilhado pelos serviços da linha Azul e das linhas Vermelha, Verde e Violeta.

7 comunicação e imagem

7.1 eventos institucionais

O exercício de 2006 fica indiscutivelmente ligado ao alargamento da rede em operação e à inauguração de novas linhas e segmentos de linhas do Sistema.

Em Março de 2006, entrou em funcionamento o projecto-piloto do canal de televisão Metro TV, com as emissões experimentais nas estações da Trindade e do Pólo Universitário. Ainda nesse âmbito, assinou-se o protocolo de cooperação entre a Metro do Porto e a Universidade Fernando Pessoa, com vista à produção de conteúdos para este canal.

Foi organizado, em Outubro, com o apoio da Metro do Porto, o Congresso Partner, organização que congrega um conjunto de operadores de transportes e municípios de toda a Europa.

Decorreu uma visita institucional dos responsáveis máximos da *Railway Procurement Agency*, de Dublin, República da Irlanda, entidade responsável pela construção e gestão do Metro daquela cidade. Da visita resultou a perspectiva do estabelecimento de uma relação de parceria, tendo em vista a função de apoio de consultoria àquela instituição.

Publicaram-se duas edições (nº 22 e nº 23) da *newsletter* "Infometro", em Maio e Novembro, respectivamente, com uma tiragem global de 250 mil exemplares e editaram-se 52 "Vaivém", *newsletter* em formato digital.

O site da Empresa, www.metrodoporto.pt, manteve uma forte dinâmica, registando um movimento superior a 486 mil visitas e mais de 4 milhões de páginas vistas.

7.2 prémios

Prémio ENOR: Prémio atribuído ao Arquitecto Eduardo Souto de Moura pela autoria das estações do Metro do Porto. Os prémios ENOR constituem uma relevante distinção arquitectónica ao nível da Península Ibérica.

FAD'2006: Prémio atribuído ao Arquitecto Eduardo Souto de Moura pela Associação Interdisciplinar de Desenho do Espaço da Catalunha, Espanha, e que distingue, na categoria Cidade e Paisagem, as estações da rede do Metro do Porto.

Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta: a Metro do Porto foi distinguida com este reconhecimento atribuído pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, na categoria Empresa de Transportes Colectivos. Este galardão visa destacar a promoção da utilização da bicicleta nas suas múltiplas vertentes, através da criação ou melhoria de condições ou facilidades. De acordo com a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta, a Metro do Porto contribui para o reforço deste modo de mobilidade sustentável, não poluente, ecológica e saudável.

Refira-se a este respeito que o Metro do Porto é uma das únicas empresas de transporte público em Portugal a consagrar o transporte de bicicletas na sua rede de forma livre, gratuita e condicionada

apenas às condições de conforto dos clientes. A mesma prática é aplicada quanto ao transporte de bicicletas no Funicular dos Guindais.

Prémio de Boas Práticas Ambientais: atribuído pelo Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI), organismo do Ministério da Economia, que distinguiu a Metro do Porto quanto às Boas Práticas em Compras Públicas Ambientalmente Orientadas. A Metro do Porto apresentou uma candidatura sustentada num caso prático de integração de critérios ambientais nas diversas fases de contratação pública (desde a qualificação de fornecedores até às especificações técnicas dos projectos): “O Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – critérios ambientais na concepção e construção do Sistema”

7.3 campanhas comerciais

Queima das Fitas 2006 (Maio): campanha de promoção do serviço especial preparado pela Metro do Porto, traduzido no prolongamento do horário de operação e no reforço da capacidade na generalidade das linhas. Esta acção visou consolidar o sistema como primeira alternativa ao congestionamento da cidade. Durante a “semana académica”, de 6 a 14 de Maio, o Metro do Porto contabilizou 1.028.000 validações. O pico anual de utilização do Sistema registou-se precisamente durante esta campanha, tendo-se registado 184.758 validações no dia 9 de Maio.

Senhor de Matosinhos e São João (Maio e Junho): campanhas de promoção dos serviços especiais definidas para estas festas populares, com acções directas de informação aos clientes e em zonas geográficas de elevado potencial. No caso da noite de São João, 23 para 24 de Junho e apenas no período de operação prolongada, foram registadas mais de 60 mil validações.

Operações Especiais Estádio do Dragão: durante todo o ano, foram preparadas operações especiais para os dias em que se realizaram jogos de futebol no Estádio do Dragão, com reforço de frequências, reforço da capacidade de transporte e acréscimo dos activos em funções de apoio aos clientes e segurança, quer antes, quer após os jogos. Ao longo do ano, estima-se que cerca de 20% dos espectadores que assistiram a jogos do Futebol Clube do Porto utilizaram o Metro nas suas deslocações de ida e volta para o Estádio do Dragão.

Rolling Stones no Estádio do Dragão (Agosto): acção de reforço de capacidade e incremento da articulação com outros modos de transporte, com vista a responder positivamente à forte procura estimada. Mais de 12 mil espectadores, cerca de 20% do total, deslocaram-se de Metro de e para o concerto.

Semana Europeia da Mobilidade e Dia sem Carros (Setembro): campanha de promoção da utilização do Metro em detrimento do transporte individual, com especial incidência nas principais entradas da cidade do Porto e com o objectivo de dirigir os clientes para os parques de estacionamento existentes ao longo da rede. Foram distribuídos 10 mil títulos Andante, acompanhados de folhetos de informação sobre a rede e parques, procurando-se incentivar a transferência de modo de transporte. A concluir o conjunto de acções delineado, realizou-se um passeio de cicloturismo, combinando percursos de bicicleta e percursos de Metro, que contou com a participação de mais de uma centena de pessoas.

Metro nas Universidades: acção conjunta Metro do Porto/TIP – Transportes Intermodais do Porto com vista à divulgação e à comercialização do título de assinatura Estudante, integrado no conjunto



de descontos sociais Andante, junto de dez estabelecimentos do Ensino Superior dos concelhos do Porto, Matosinhos e Maia. Esta campanha decorreu em simultâneo com o arranque do ano lectivo 2006/2007.

Natal 2006: campanha centrada na promoção do serviço como melhor meio para as compras de Natal, numa base de transferência de clientes do transporte individual. Foram efectuados 50 mil contactos numa acção de informação e captação de novos clientes. Face a Novembro, a procura aos fins-de-semana registou, em Dezembro, um crescimento na ordem dos 20%.

Fim de Ano: acção de promoção com serviço contínuo ao longo da noite de passagem de ano 2006/2007, destacando-se as condições de comodidade e segurança disponibilizadas pelo Metro a 31 de Dezembro. No período de operação extraordinária, o sistema registou mais de 20 mil validações.

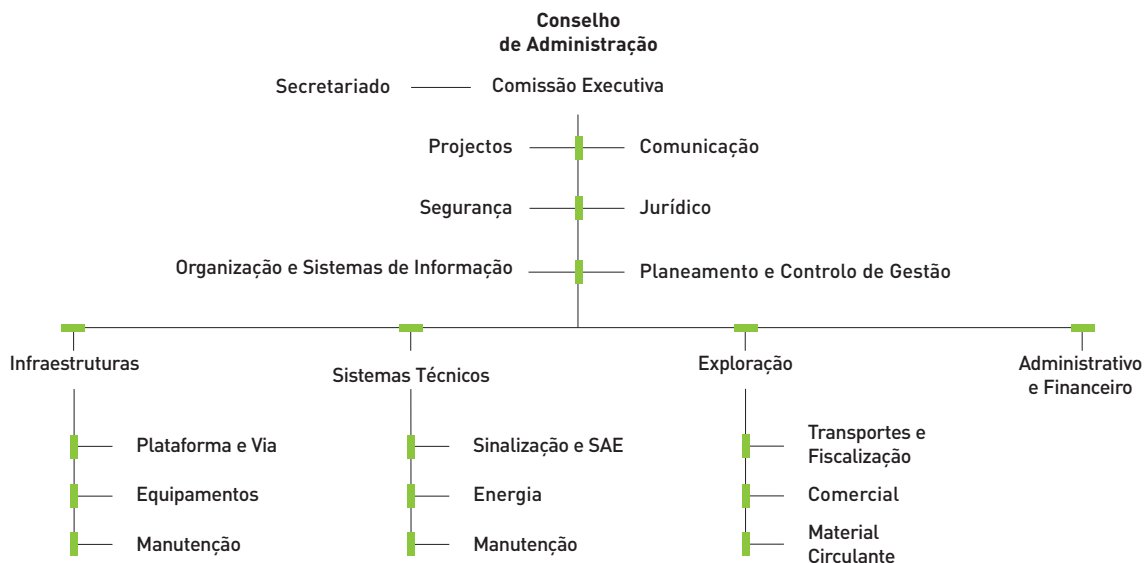
8 recursos humanos

8.1 estrutura organizacional

Com a conclusão e entrada em operação da quase totalidade da rede do Metro do Porto, na sua configuração actual, a Empresa passa a contar com uma realidade diferente da dos anos anteriores, pautada, no essencial, pelo significativo acréscimo de importância da actividade de exploração do Sistema e pelo abraçar de actividades complementares do serviço de transporte.

A necessidade de assegurar novas actividades no domínio da manutenção preventiva e correctiva, da promoção da qualidade e segurança ao nível das infraestruturas, dos equipamentos e sistemas, bem como a transversalidade associada aos sistemas de informação como suporte das restantes actividades, implicou a adopção de uma estrutura organizacional congruente com o novo grau de relevância de cada uma das áreas.

Face a essas novas circunstâncias, a Empresa passou a adoptar o seguinte organograma:



8.2 composição dos órgãos sociais

Durante o ano de 2006 não se registaram alterações na composição dos órgãos sociais da Empresa, sendo a actual composição resultado da Assembleia Geral realizada a 10 de Março de 2004.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente	Eng. António Gonçalves Bragança Fernandes
Vice-Presidente	Dr. José Macedo de Vieira
Secretário	Sr. José Barbosa Mota



Conselho de Administração

Presidente	Major Valentim dos Santos de Loureiro
Vogais	Dr. Rui Fernando da Silva Rio Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida Sr. José Narciso Rodrigues de Miranda Prof. Manuel de Oliveira Marques (Presidente da Comissão Executiva) Eng. José Manuel Duarte Vieira (Comissão Executiva) Eng. Juvenal Silva Peneda (Comissão Executiva)

Fiscal Único

Efectivo	Sociedade de Revisores Oficiais de Contas: António Magalhães & Carlos Santos, SROC, representada pelo Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos
Suplente	Dr. José Rodrigues de Jesus – R.O.C.

8.3 recursos humanos

A Metro do Porto tinha, no final de 2006, 118 colaboradores (dos quais apenas 93 exerciam funções na Empresa), para um efectivo médio ao longo do ano de 123 colaboradores. Face a Dezembro de 2005, regista-se uma redução de 10,4% no efectivo médio.

	2003	2004	2005	2006	06/05
Efectivo Total (31.12)	150	133	137	118	-13,9%
<i>Excluindo CP / REFER</i>	98	112	121	102	-15,7%
<i>Excluindo CP / REFER & destacados no TIP, ACE</i>	90	103	111	93	-16,2%
Efectivo Total Médio	206	141	137	123	-10,4%
Quadros Técnicos	34%	61%	61%	71%	10,61 pp

No efectivo total a 31 de Dezembro de 2006, estão incluídos 9 colaboradores que exercem funções no TIP, ACE. Estão igualmente incluídos 16 casos pendentes de funcionários da CP e da REFER, transferidos para a Metro do Porto no âmbito de protocolo assinado, em Setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER. Decorrente deste protocolo, a Metro do Porto suportou até esta data um custo total de 14,1 milhões de euros (em salários e indemnizações por rescisão). Este protocolo contempla a cobertura financeira por parte do Estado “para custear as acções objecto deste protocolo”.

Considerando a alteração da estrutura organizacional da Empresa em 2006, a distribuição do efectivo entre departamentos, a 31 de Dezembro, é a seguinte:



Os colaboradores da Metro do Porto possuem um elevado nível de qualificação, com uma média anual de quadros licenciados de 66,9% (76,5%, se excluídos os funcionários CP/REFER).

Outra das características do quadro de pessoal da Metro do Porto é a sua juventude. A idade média em 2006 era de 36,9 anos de idade (36,2 anos se excluirmos o pessoal CP / REFER). Não considerando pessoal CP/REFER, 66,7% dos colaboradores têm até 40 anos de idade.

Estrutura Etária a 31.12	2003	2004	2005	2006	06/05	06 (%)
20 a 29	37	37	48	26	-45,8%	25,5%
30 a 39	34	43	43	42	-2,3%	41,2%
40 a 49	15	20	20	23	15,0%	22,5%
mais de 50	12	12	10	11	10,0%	10,8%
Total	98	112	121	102	-15,7%	100,0%
Idade Média	35,4	35,8	33,9	36,2	6,8%	-

Protocolos

Em 2006, a Metro do Porto integrou dois estagiários na área da Engenharia Electrotécnica e de Computadores, no âmbito do protocolo assinado com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto em 2005.

Na sequência de um protocolo celebrado com o Centro de Reabilitação Profissional de Gaia, foi ainda realizado um estágio complementar de formação, encontrando-se já contratado, em 31 de Dezembro, um segundo estágio, em acumulação com o primeiro e no âmbito do mesmo protocolo.



Nuno Aleluia, Luís Meireles, Manuel P. Teixeira, Nuno Ortigão, Paulo Braga Lino, Victor Silva, Almeida Teixeira, Coutinho dos Santos, João Rebelo, António Brandão, Raúl Bonito, Manuel Alegre, Jorge Morgado, Joaquim Carmona, Luís Bianchi de Aguiar

9 estrutura accionista

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

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

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

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

10 desempenho económico e financeiro

10.1 enquadramento macroeconómico

Pese embora as condições mais exigentes da envolvente macroeconómica, consubstanciadas no agravamento dos custos de financiamento global e da subida generalizada dos preços das matérias-primas, com destaque para o preço do petróleo, a economia mundial apresentou, pelo terceiro ano consecutivo, um crescimento acima da média histórica.

De acordo com as Previsões de Outono da Comissão Europeia, estima-se que o PIB mundial cresça perto dos 5%, em linha com os 5,3% e 4,9% registados em 2004 e 2005, respectivamente. A manutenção do crescimento económico em 2006 foi sustentada no contributo dos países europeus – Zona Euro, Reino Unido, Países Escandinavos e da Europa de Leste –, por contrapartida ao menor vigor dos Estados Unidos e de alguns mercados emergentes.

Após um conjunto de 5 anos com um ritmo de expansão média anual de 1,4%, a área do euro dá sinais de inverter o ciclo de fraqueza económica registado. As Previsões de Outono da Comissão Europeia prevêem uma taxa de crescimento de 2,6% para a Zona Euro (2,8% na UE). As diversas previsões de crescimento formuladas no início de 2006, mesmo as mais optimistas, foram largamente suplantadas pelo desempenho da economia.

O crescimento acima do esperado na União Europeia centrou-se no desempenho da procura interna. Em particular, o investimento revelou-se particularmente vigoroso, com um aumento a uma taxa anual de 6% no primeiro semestre, enquanto que o consumo privado alternou entre trimestres de grande exuberância e outros de maior moderação. A informação disponível, em particular o indicador de confiança dos consumidores da Comissão Europeia e o indicador coincidente da tendência do consumo privado calculado pelo Banco de Portugal, apontam para um perfil ascendente do consumo privado em 2007.

De acordo com o boletim de Inverno publicado pelo Banco de Portugal, estima-se em 1,2% o crescimento do PIB português para 2006 (0,4 % em 2005). Estima-se também uma retoma do crescimento da actividade económica, projectando um crescimento do PIB de 1,8% em 2007 e de 2,1% em 2008. O crescimento em 2006 foi caracterizado por um reduzido contributo da procura interna (+0,1 pp), reflectindo a forte queda do investimento e a desaceleração do consumo privado, enquanto o contributo das exportações líquidas terá registado valores ligeiramente acima de +1 pp, em resultado de um crescimento significativo das exportações a par da evolução moderada das importações.

A inflação na área do euro manteve-se, pelo sétimo ano consecutivo, acima de 2%. O objectivo de estabilidade de preços do BCE ficou assim por alcançar, embora por margens diminutas, em todos os anos da sua existência, com excepção do primeiro (1999). Segundo o Eurostat, a taxa de inflação anual no conjunto da zona euro, para o ano de 2006, situou-se nos 2,2%. Esta deverá manter-se um pouco acima dos 2% em 2007, baixando para menos de 2% em 2008.

Em termos harmonizados, o Gabinete Europeu de Estatística indica, para Portugal e para 2006, uma taxa de inflação anual de 3%. No Boletim Económico de Inverno, o Banco de Portugal aponta para uma taxa de inflação, medida pela taxa de variação média anual do IHPC, de 2,3% em 2007 e 2,4% em 2008.

O processo de normalização da política monetária não foi homogéneo – o Banco de Inglaterra foi o primeiro a aumentar as taxas directoras (Novembro de 2003), seguido da Reserva Federal (Junho de 2004), do Banco Central Europeu (Dezembro de 2005) e, finalmente, do Banco do Japão (Julho de 2006) –, o que implicou um substancial aperto da política monetária à escala global e a consequente concentração de grande parte do ajustamento das taxas de juro em 2006.

O BCE adoptou, desde Dezembro de 2005, uma política monetária agressiva com seis subidas de taxas até uma última subida em Dezembro de 2006. Partindo de uma taxa mínima de 2,0%, o BCE colocou a taxa *refi* em 3,5% no final do ano. O mercado desconta que o ciclo de subida de taxas não esteja ainda concluído.

Desde o início de 2006 até meados de Maio, o mercado de taxa de juro da zona Euro ficou marcado por uma rápida ascensão das taxas dos títulos de dívida pública de longo prazo. Durante esse período, os *yields* das obrigações do governo alemão de 10 anos passaram de 3,20% para 4,15%, ou seja, um incremento de 95 pb.

A partir de Maio, e coincidindo com o apertar do ciclo de subidas por parte do BCE, a procura por títulos de dívida pública dos prazos mais alongados exacerbou-se, trazendo as respectivas taxas de juro para baixo, o que determinou uma queda sustentada dos *yields* das obrigações alemãs (Bunds) para o intervalo entre 3,70% e 3,80%. O declive da curva de taxas de juro reduziu-se assim durante o ano, para tomar uma forma praticamente plana.

As finanças públicas apresentam melhores resultados do que os previstos na Primavera, com um défice orçamental médio de 2% do PIB em 2006 (UE e Zona Euro), abaixo dos 2,3% registados na UE e dos 2,4% registados na Zona Euro em 2005. Este desempenho deve-se em grande medida à realização superior à esperada de receitas fiscais.

No Programa de Estabilidade e Crescimento Económico de Junho de 2005, o Governo português comprometeu-se a reduzir o défice orçamental de 6% do PIB registado em 2005 para um valor inferior a 3% do PIB até 2008, sem recurso a medidas extraordinárias. O Orçamento de Estado para 2006 previa a redução do défice para 4,6% do PIB, sendo expectável o cumprimento desse objectivo.

O mercado de trabalho em Portugal acompanhou a evolução da actividade económica nacional, estimando-se que o emprego tenha crescido cerca de 0,6% em 2006. De acordo com o FMI e a Comissão Europeia, a taxa de desemprego situar-se-á, assim, entre os 7,5 e os 7,7% em 2006 e 2007, valor próximo dos 7,5% verificados em 2005.

A Standard & Poor's manteve o *rating* da dívida para a República de Portugal em AA- ao longo de 2006. Esta agência mantém, no longo prazo, um *outlook* estável para 2007, mas salienta o facto de estar actualmente vulnerável à descida, ainda que não preveja nenhuma alteração no médio prazo.

10.2 investimento

O nível de investimento da Metro do Porto ascendeu em 2006 a 301,5 milhões de euros. Em termos acumulados, o investimento no projecto atinge os 2.031 milhões de euros.

10.3 financiamento

O projecto do Sistema de Metro Ligeiro tem sido confrontado, nos anos mais recentes, com importantes restrições ao seu financiamento. Com a conclusão da quase totalidade das obras em curso ao longo do ano de 2006, estas restrições assumiram uma ainda maior acuidade.

A situação de impasse na aprovação das diversas soluções de financiamento estruturado apresentadas pela Empresa, a par da aprovação pela Tutela de novos projectos (caso do reforço da frota de material circulante sem a posterior aprovação da fonte de financiamento, para a qual a Empresa apresentou já propostas firmes), obrigou a Metro do Porto ao reforço das linhas de financiamento intercalar.

Com condições e prazos claramente desajustados à realidade do projecto, a Empresa incorre desta forma em custos de financiamento bastante superiores aos justificáveis, quando comparados com as melhores soluções disponíveis no mercado.

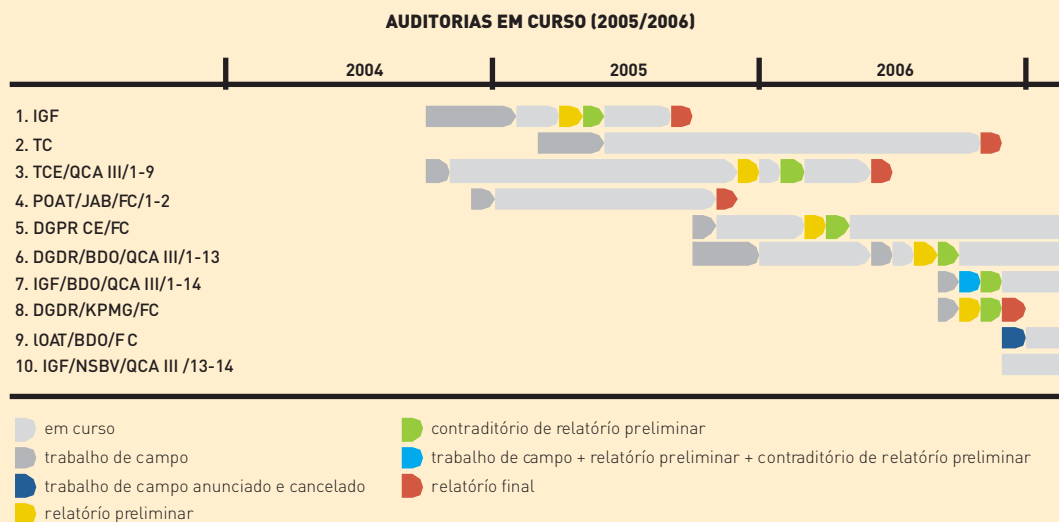
Esta situação é agravada pela insuficiência da componente de financiamento a fundo perdido do projecto. A evolução dos investimentos aprovados, a par da rigidez destas fontes de financiamento (FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, Fundo de Coesão e verbas do capítulo 50 do OE, inscritas no PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central), resulta na redução – dos 43,9% inicialmente previstos para 24,7% – da quota destas fontes na estrutura de financiamento do projecto.

Mantém-se pois, e acentua-se, a premência do reforço do financiamento a fundo perdido para garantir a sustentabilidade futura do projecto. A Metro do Porto defendeu a pertinência de reprogramação da candidatura ao FEDER no âmbito do QCA III, o que não mereceu qualquer tipo de resposta das entidades envolvidas.



Auditorias à Metro do Porto, S.A.

A empresa tem vindo a ser objecto de numerosas auditorias, geralmente simultâneas, quer no âmbito dos vários projectos co-financiados pelos fundos comunitários quer fora desse âmbito.



No âmbito das candidaturas a Fundos Comunitários foram realizadas até ao momento as seguintes auditorias:

1. Auditoria ao Projecto de Investimento do Quadro Comunitário de Apoio II – Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 1ª Fase, desenvolvida pela Inspeção-Geral de Finanças em 2001.

Incidu sobre a despesa realizada entre 1994 e 2000, submetida nos sete pedidos de pagamento deste projecto. No relatório de auditoria pode ler-se “*Do exposto no presente relatório concluímos que a organização e funcionamento do sistema de gestão e controlo implementado permite assegurar a boa gestão dos fundos públicos, de acordo com as normas nacionais e comunitárias*”. O relatório formula um conjunto de recomendações procedimentais, de imediato implementadas pela Empresa. Houve lugar a alterações contabilísticas das despesas elegíveis, passando esta de 28 para 22 milhões de contos (140 para 110 milhões de euros). É definido o montante dos adiantamentos (prestados aos consórcios Normetro e CGK) admitidos no âmbito do QCA II, determinando o relatório dever o restante desses adiantamentos transitar para o QCA III.

2. Auditoria ao Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase, Controlo de 1º Nível, desenvolvida pelo Agrupamento de Sociedades de Revisores Oficiais de Contas Carlos José, Victor José e Valente, SROC e Santos Vaz & Trigo de Moraes, SROC, em 2003.

Analisada a despesa submetida nos primeiros quatro pedidos de pagamento, realizada entre Outubro de 2000 e Março de 2002, a equipa de auditoria refere que o “*dossier técnico-administrativo estava bem organizado, sendo no entanto, a sua consulta um pouco complexa devido à dimensão do projecto*”. O relatório de auditoria não sugere qualquer tipo de correcção financeira.

3. Auditoria ao Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase – QCA III, desenvolvida pelo Tribunal de Contas Europeu em 2004.

A equipa de auditoria do Tribunal de Contas Europeu visitou a Empresa em 13-14 de Outubro de 2004 e analisou um conjunto de documentos de suporte à despesa elegível (realizada entre Outubro de 2000 e Julho de 2003) constante dos primeiros nove pedidos de pagamento, bem como o dossier técnico-administrativo. Foram dados a conhecer, em Junho de 2006, os resultados da auditoria, sendo identificados um conjunto de despesas consideradas não elegíveis pelo Tribunal de Contas Europeu:

- Despesas declaradas antes da data de início do período de elegibilidade (21.264.988,67 euros) – montante relativo a facturas de adiantamentos, com datas de 1998 e 1999 e que a IGF, no âmbito da Auditoria referida em 1, definiu como elegível para o Quadro Comunitário de Apoio III;
- Despesas relacionadas com peritos (38.227,22 euros) que, após justificação da Metro do Porto, S.A., foram consideradas elegíveis.

4. Auditoria de Acompanhamento – POAT – Fundo de Coesão – Projecto: Ligação Aeroporto Francisco Sá Carneiro, desenvolvida por Júlio Alves Batista, SROC em 2004.

Nesta acção de auditoria, realizada entre os dias 7 e 10 de Dezembro de 2004, por uma equipa constituída por 4 elementos, foram analisados os documentos justificativos de despesa realizada entre Outubro de 2003 e Junho de 2004 (incorporados nos primeiros dois pedidos de pagamento), o cumprimento das regras em termos de publicidade, contratação pública e impacte ambiental, bem como a verificação física do investimento. O relatório de auditoria, recebido a 30 de Novembro de 2005, conclui pelo pleno cumprimento das regras referidas. Foram objecto de correcção financeira as despesas respeitantes a expropriações, nos montantes diferenciais entre os valores de aquisição dos terrenos e os indicados nos relatórios de avaliação dos peritos, já que foi considerado que esse diferencial não seria despesa elegível. Não foi assim considerado o seu valor absoluto ou relativo, bem como, o prejuízo para o projecto global que resultasse da não concretização do acordo em cada caso negociado tendo em conta o desenvolvimento em concreto da execução da obra. Esta correcção foi efectuada no 5º pedido de pagamento.

5. Missão de auditoria do Fundo de Coesão, desenvolvida pela Direcção-Geral de Política Regional em 2005.

Esta missão teve como principal objectivo verificar o cumprimento por parte da empresa das regras de publicidade e contratação pública no âmbito do projecto de Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa Duplicada, co-financiado pelo Fundo de Coesão.

Ao nível das medidas de informação e publicidade, verificou-se um total cumprimento das regras inscritas no Regulamento (CE) n.º 621/2004 da Comissão, de 1 de Abril de 2004.

No que respeita às regras de contratação pública, verificou-se o seu cumprimento ao nível dos dois procedimentos: Concurso Público Internacional de Projecto, Construção e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e aditamento ao respectivo contrato (relativo à duplicação da linha da Póvoa); e Concurso Público para a Empreitada de Construção da Ligação do Sistema de Metro Ligeiro ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro – linha do Aeroporto. Foram solicitados e prestados formalmente esclarecimentos sobre o carácter imprevisto das circunstâncias que tornaram necessários os trabalhos de duplicação da linha P (aditamento), que constitui uma vertente de análise diversa daquela que fez parte da recolha dos elementos apresentados na candidatura que veio a ser aprovada, decorrente da evolução conceptual entretanto ocorrida no tocante à justificação dos denominados “trabalhos a mais”. Foi remetido à Metro do Porto, S.A., em Março de 2006, o relatório preliminar de auditoria, ao qual a Empresa respondeu em Abril do mesmo ano. Não foi ainda transmitido à empresa o relatório final, tendo-se verificado, no entanto, a realização em 2006 de nova auditoria pelo mesmo promotor e sobre o mesmo objecto, relatada à frente (ponto 8).

6. Auditoria aos procedimentos de contratação pública aplicados na realização de despesa do projecto Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase, desenvolvida pela BDO e Associados (indigitada pela Direcção Geral de Desenvolvimento Regional) iniciado em 2005.

Nesta missão, realizada entre 17 de Outubro de 2005 e 17 de Novembro de 2006, a equipa de auditoria, composta por 3 elementos, verificou os procedimentos de contratação pública do projecto relativos aos treze primeiros pedidos de pagamento ao QCA III. Foram solicitados e prestados esclarecimentos sobre a inseparabilidade e imprevisibilidade dos trabalhos constantes do 1º aditamento ao contrato de Projecto, Construção e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, pela mesma razão de variação de conceitos referida no ponto antecedente. Este 1º aditamento havia já explicitamente integrado a candidatura ao QCAIII (via Plano Operacional de Acessibilidades e Transportes) apresentada em Junho de 2001 e aprovada em Junho de 2002.

Foi recebido em 22 de Agosto de 2006 um Relatório Preliminar, segundo o qual as justificações apresentadas não provam a natureza imprevisível de trabalhos a mais contratados pela Metro do Porto num montante total de 63.458.845,20 euros. Este montante global corresponde a 28.400.764,20 euros de trabalhos a mais incluídos no 1º Aditamento ao contrato celebrado entre a Metro do Porto e a Normetro e a 35.058.081 euros relacionados com trabalhos a mais classificando como “sem contrato”. No relatório pode ler-se: *“Como previsto, a IGF deve levar a efeito em 2006 uma auditoria ao projecto “Metro do Porto”. Esta auditoria deve cobrir as despesas totais co-financiadas pelo FEDER e FC desde o início do projecto. As conclusões dessa auditoria devem ser comunicadas à DG Política Regional”*.

A Empresa apresentou a sua resposta em 25 de Setembro de 2006, estruturada em dois vectores essenciais:

- O relatório preliminar carece de fundamentação, na medida em que se limitou a dizer que não concordava com “as justificações apresentadas”, não esclarecendo minimamente as razões pelas quais não foram aceites tais justificações, limitando-se a produzir uma afirmação conclusiva;
- Uma vez aceite a prova da inseparabilidade dos trabalhos em análise, explicou-se mais detalhadamente a imprevisibilidade inerente quer aos trabalhos do 1º Aditamento ao contrato com o consórcio Normetro (explicitamente incluído na candidatura aprovada pela Comissão em Junho de 2002), quer a um conjunto de 32 trabalhos “sem contrato”.

Não foi ainda recebido o relatório final.

7. Auditoria aos procedimentos de contratação pública aplicados na realização de despesa do projecto Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase, desenvolvida pela BDO e Associados (indigitada pela Inspeção Geral de Finanças) iniciada em 2006.

Trata-se da repetição e extensão da auditoria similar referida no ponto 6, sendo esta agora promovida pela Inspeção Geral de Finanças. Incidiu sobre a despesa submetida nos 14 pedidos de pagamento e decorreu entre 30 de Agosto e 10 de Outubro de 2006. O trabalho foi desenvolvido por uma equipa de 4 auditores da BDO e Associados e 2 auditores da IGF, firmando-se nos seguintes aspectos: (i) verificação da organização do dossier técnico-administrativo; (ii) verificação das regras nacionais e comunitárias em matérias de concursos públicos nos contratos de empreitadas e prestações de serviços; (iii) verificação de outros requisitos de natureza legal e contratual (regularidade perante a administração fiscal e segurança social, regras relativas a publicidade, informação e ambiente); (iv) análise do investimento realizado e sua comparação com o previsto na candidatura; (v) análise da elegibilidade das despesas realizadas; (vi) verificação dos adiantamentos efectuados; (vii) confirmação nos extractos bancários dos pagamentos efectuados; (viii) verificação dos procedimentos de controlo interno.

Foi recebido em 18 de Outubro de 2006 um relatório preliminar, o qual apresentou as seguintes conclusões: existência de “anomalias”, as quais *“implicam um ajustamento às despesas consideradas elegíveis de 136.894.315,45 euros, dos quais 27.043.743,26 euros decorrem de anomalias detectadas no âmbito da análise dos documentos de despesa, enquanto que 109.850.572,19 euros, decorrem de anomalias identificadas no âmbito da análise dos procedimentos de contratação pública...”* Dos 27 milhões de euros fazem parte 21,3 milhões de euros que dizem respeito a adiantamentos à Normmetro e CGK, 1,8 milhões de euros relativos a expropriação de terrenos e 3,9 milhões de euros relativos a imputação em excesso. Os 110 milhões de euros repartem-se da seguinte forma: 34 milhões de euros relativos ao 1º Aditamento com a Normmetro; 48 milhões de euros relativos a trabalhos a mais designados por “sem contrato” com a Normmetro e 27,5 milhões de euros relativos a um adiantamento por conta dos trabalhos a mais constantes do acórdão arbitral. Não se verificou qualquer irregularidade em relação a nenhum dos restantes aspectos analisados pelos auditores.

A Empresa apresentou a sua resposta no prazo inicialmente fixado de 30 de Outubro e também (em novo prazo concedido) em 17 de Novembro de 2006, a qual incidiu, essencialmente, sobre os seguintes aspectos:

- A prestação de adiantamentos aos dois Consórcios estava expressamente consagrada nos contratos e seguiu os procedimentos recomendados pela IGF no âmbito do encerramento do QCAII (ver ponto 1);
- O conceito de imprevisibilidade, mesmo na óptica mais restritiva agora exigida, presidiu à decisão e execução de todo o projecto subjacente ao 1º Aditamento ao Contrato celebrado com a Normmetro, quer sob o ponto de vista factual, quer do ponto de vista jurídico;
- Este 1º aditamento havia já explicitamente integrado na candidatura ao QCAIII (via Plano Operacional de Acessibilidades e Transportes) aprovada em Junho de 2002.
- A realização dos trabalhos a mais “sem contrato” corresponderam a situações imprevisas e o formalismo seguido para a sua contratação integra o conceito legal de “prova por documentos”, pelo que não se podem classificar como “sem contrato”;

Não foi ainda recebido o relatório final.

8. Missão de auditoria do Fundo de Coesão, desenvolvida pela KPMG, (indigitada pela Direcção-Geral de Política Regional) iniciada em 2006.

Trata-se da repetição e extensão da auditoria similar referida no ponto 5, sendo esta agora executada pela KPMG. A auditoria, desenvolvida ao projecto 2003/PT/16/C/PT/012 “Ligação do Aeroporto Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada”, foi realizada por uma equipa de quatro auditores, na sede da Metro do Porto, S.A., entre os dias 18 de 22 de Setembro de 2006 e incidiu sobre as seguintes vertentes: (i) verificação da realização física e financeira dos investimentos e (ii) verificação da aplicação das normas vigentes em matéria de mercados públicos.

Foi recebido em 19 de Outubro de 2006 um Relatório Preliminar. Neste, concluíram os auditores pela não concordância com as justificações apresentadas para o montante total de 41.895.081,75 euros de despesas com trabalhos a mais contratados pela Metro do Porto. Este montante global corresponde a 39.564.215,48 euros de trabalhos a mais incluídos no 3º Aditamento ao contrato celebrado entre a Metro do Porto e a Normmetro e 2.330.866,27 euros relacionados com trabalhos a mais classificados como “sem nenhum contrato”, todos eles necessários à duplicação da linha P. O documento concluiu que embora se verifique a complementaridade da duplicação da linha P

em relação ao objecto do Contrato e a inseparabilidade técnica ou económica da duplicação da linha P do Contrato, sob pena de graves inconvenientes; não se verifica o requisito relativo à necessidade da duplicação da linha P na sequência de circunstâncias imprevistas.

A resposta, apresentada em 17 de Novembro de 2006, apreciando as razões da celebração do 3.º Aditamento por ajuste directo, centrou-se na análise do seguinte requisito: duplicação da linha P necessária para a execução do objecto do Contrato na sequência de circunstâncias imprevistas. As principais ideias do relatório são:

- O conceito de imprevisibilidade, mesmo à luz da vertente mais restrita agora adoptada, presidiu à decisão e execução de todo o projecto subjacente ao 3º Aditamento ao Contrato celebrado com a Normetro;
- À Metro do Porto, S.A. não compete definir estratégias de transportes, prerrogativa da Entidade Concedente (Estado Português), nem planear obras fora do objecto da sua Concessão;
- A necessidade de duplicação da linha Póvoa foi desencadeada pela decisão da construção da ligação ao Aeroporto, decidida pelo Estado Português e inserida na Estratégia de Transportes da Comissão Europeia, bem como pelo surgimento de um conjunto de novas variáveis, completamente estranhas à vontade da Metro do Porto, entre 1994 e 2002, tais como: questões de segurança – a probabilidade de acidentes de colisão de veículos por falhas humanas ou de sinalização aumenta significativamente quando se mantém uma só via e se reduzem os intervalos de circulação (redução que se tornou necessária entre 1994 e 2002, devido à decisão da ligação ao Aeroporto e também à variação entre essas datas da procura projectada), tornando-se aliás praticamente impossível realizar a operação nessas condições; forte crescimento urbano nas cidades de Vila do Conde e da Póvoa, demonstradamente em ruptura com tendências demográficas e urbanísticas conhecidas à data dos estudos de procura originais; necessidade daí derivada de reformular o modelo de exploração das linhas, introduzindo tipos de serviços distintos e velocidades de circulação mais elevadas (serviço expresso); forte evolução a nível internacional da conceptualização do metro de superfície. Todos estes aspectos foram documentados em pareceres elaborados por especialistas de cada uma das matérias;
- O co-financiamento aprovado pelo Fundo de Coesão foi-o ao projecto tal qual executado, isto é, seguindo o procedimento concursal do ajuste directo ao Normetro ACE dos trabalhos de duplicação (explicitamente apresentado na candidatura e abundantemente discutido antes da sua aprovação), por estarem cumpridos todos os requisitos legais.

Foi recebido em 18 de Dezembro de 2006 o relatório final, o qual difere do relatório preliminar apenas no acrescentar da seguinte passagem: *“Todavia, não podemos deixar de referir que o aditamento em causa era expressamente mencionado na candidatura apresentada à Comissão Europeia, podendo essa instituição ter face aos dados disponibilizados concluído desde logo pela sua não elegibilidade.”*

9. Missão de auditoria do Fundo de Coesão, desenvolvida pela BDO e Associados (indigitada pela IOAT), anunciada em 2006.

A Empresa foi solicitada em 2 de Novembro de 2006 a colaborar nesta auditoria, que se iniciaria a 6 de Novembro. Previa a análise das despesas imputadas nos nove pedidos de pagamento enviados para o gestor sectorial até final de 2006, bem como os procedimentos de contratação pública que lhes deram origem. A acção foi no entanto suspensa no dia em que teria início, desconhecendo-se quando será reatada.

10. Auditoria aos procedimentos de contratação pública aplicados na realização de despesa do projecto Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2ª Fase, desenvolvida pela Inspeção Geral de Finanças e anunciada em 2006.

A Empresa foi solicitada em 18 de Dezembro de 2006 a colaborar nesta auditoria. Esta acção, adjudicada pela IGF à empresa de auditoria externa Noras Silvério e Bizarro do Vale, Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, visa a verificação das despesas incluídas nas certificações de despesas respeitantes aos 13º e 14º pedidos de pagamento. Não foi posteriormente recebida qualquer notícia sobre esta acção.

Além das auditorias decorrentes do co-financiamento comunitário ao projecto, ocorreram ainda as seguintes:

1. Auditoria técnico-financeira levada a cabo, em 2004, pela Inspeção-Geral de Finanças e Inspeção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Dando cumprimento ao despacho conjunto n.º 432/2004, da Senhora Ministra de Estado e das Finanças e do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, de 30 de Junho de 2004, a empresa foi objecto de uma auditoria técnico-financeira levada a cabo, em 2004, pela Inspeção-Geral de Finanças e Inspeção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Esta acção abrangeu os exercícios de 2003-2004, com actualização a 2004 de informação disponível.

O relatório preliminar, de 21 de Março de 2005, foi objecto de contraditório por parte da Empresa em 5 de Abril. O relatório final, de 14 de Junho, foi dado a conhecer à Empresa em 28 de Setembro. Todas as recomendações específicas meramente procedimentais apresentadas nesse relatório foram já implementadas pela Metro do Porto, S.A..

Registaram-se alguns pontos de convergência, logo na versão preliminar, entre os quais os seguintes que se recordam para se constatar não terem sido ainda acolhidas as opiniões da Inspeção, na medida em que não dependem de decisão da administração da sociedade:

- A IGF realça a necessidade de contratualização do serviço, conforme previsto nas Bases de Concessão;
- A IGF defende o reforço da componente não reembolsável no financiamento do projecto;
- A IGF propõe a existência de um “envelope financeiro” específico para as obras de inserção urbana;
- A IGF relembra que devem ser transferidos para o Estado os custos suportados pela Empresa entre 2001 e 2003 com os ex-trabalhadores da CP e da Refer, no montante de cerca de 11 milhões de euros.

Os restantes pontos de convergência, bem como os pontos de divergência, foram já referidos no Relatório de 2005.

2. Auditoria do Tribunal de Contas, iniciada em 2005

No âmbito das competências atribuídas ao Tribunal de Contas, foi prevista no programa de fiscalização para 2005 do Departamento de Auditoria VIII/Unidade de Apoio Técnico 2 a realização de uma auditoria de gestão à Empresa, com referência essencialmente aos anos económicos de 2003 e 2004. O trabalho de campo decorreu entre Março e Maio de 2005 e foi desenvolvido por uma equipa de 4 elementos. O relato da acção foi concluído em 21 de Dezembro de 2005, tendo a Empresa respondido em 1 de Fevereiro de 2006. O relatório final foi enviado à Empresa em 9 de Novembro de 2006.

Quer o relato, quer a resposta da Empresa, cobrem demasiados assuntos para ser possível abordá-los ou sequer resumi-los aqui no presente relatório. Refere-se, apenas, estarem ambos disponíveis em

http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2006/audit-dgtr-rel033-2006-2s.pdf (o contraditório na página 112 do documento aí publicado). Abordamos apenas e em separado dois assuntos exemplares.

Entre as decisões dos Juizes do Tribunal salientam-se as seguintes:

- Notificação do relatório ao Procurador Geral Adjunto a exercer funções no Tribunal de Contas. Por despacho de 13 de Novembro de 2006, este Magistrado determinou o imediato arquivamento dos Autos.
- Que, no prazo de 180 dias, os Presidentes da Assembleia Geral e do Conselho de Administração informassem o Tribunal de Contas da sequência dada às “Recomendações” constantes do parágrafo 303 do relatório.

No dia 6 de Dezembro de 2006, em reunião na qual participou o Revisor Oficial de Contas da Sociedade, o Conselho de Administração apreciou as recomendações que lhe eram dirigidas. Deliberou então dar o adequado seguimento a todas aquelas em que estava ao seu alcance assim proceder. Constatou, no entanto, dependerem de apreciação e deliberação pela Assembleia Geral algumas recomendações dirigidas pelo Tribunal de Contas ao Conselho de Administração, pelo que solicitou em 22 de Dezembro de 2006 ao Presidente da Assembleia Geral a convocação de uma reunião extraordinária para tratar esses assuntos da exclusiva esfera de competência desse órgão:

- Realização de prestações acessórias de capital;
- Contabilização dos financiamentos do investimento. No caso de a Assembleia aprovar a recomendação do Tribunal, deverá deliberar sobre as medidas a tomar nos termos e para os fins do artigo 35º, nºs 1 e 3, do Código das Sociedades Comerciais.

Na mesma reunião o Conselho de Administração reconheceu que as recomendações do Tribunal dirigidas à Assembleia Geral aconselhavam a que este órgão apreciasse também os seguintes assuntos:

- Estudo da situação financeira da sociedade;
- Remuneração dos Administradores e controlo do tempo de execução do trabalho da Comissão de Fixação de Vencimentos.

A reunião foi de imediato convocada pelo Presidente da mesa da Assembleia Geral e realizou-se no dia 31 de Janeiro de 2007, conforme já descrito na secção deste relatório dedicada aos eventos ocorridos após o fecho do exercício.

3. Inspeção dos serviços do IVA da Direcção-Geral de Contribuição e Impostos, com o objectivo de analisar “um conjunto de assuntos identificados no Relatório de Auditoria do Tribunal de Contas, em sede de IVA.”

Esta acção decorreu nos dias 11 e 12 de Dezembro de 2006, devendo ser reatada em 2007. Não foi possível compreender quais os assuntos em análise.

4. Auditorias ao inventário do Imobilizado Corpóreo, levadas a cabo pela PriceWaterhouseCoopers em 2000, 2002 e 2004

No âmbito do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro (Base VII, n.º 3), a empresa solicita, numa base bienal, a elaboração do exame do inventário do Imobilizado Corpóreo, Imobilizado Incorpóreo e Imobilizado em Curso, a uma entidade externa de auditoria.

Consta dos relatórios o seguinte: “*Em nossa opinião, as listagens de imobilizações mencionadas no primeiro parágrafo deste relatório reflectem de forma apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, o Imobilizado Corpóreo, Imobilizado Incorpóreo e Imobilizado em Curso...*”

Este procedimento está também a ser desenvolvido para o exercício de 2006.

FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional

Foi instruído, em Janeiro, o 15º pedido de pagamento no âmbito do Terceiro Quadro Comunitário de Apoio, com um total de comparticipação de 16,7 milhões de euros. Procedeu-se à sua reformulação em Novembro, no seguimento de um conjunto de lapsos identificados no âmbito de uma auditoria ao projecto, passando este valor para 14,4 milhões de euros. Não foi ainda transferida para a Metro do Porto qualquer importância.

Foram recebidos, em Abril, 27,6 milhões de euros de comparticipação referentes ao 14.º pedido de pagamento, que havia sido apresentado em Setembro de 2005. Este pedido contemplava uma comparticipação de 31,5 milhões de euros, resultando a diferença do facto de, desta vez, a gestão do programa ter ignorado as reprogramações entretanto acordadas nas rubricas de despesa, regressando sem qualquer explicação (prontamente solicitada) à programação original.

O 16º pedido de pagamento, com um total de comparticipação de 10,5 milhões de euros, foi instruído em Agosto, não tendo sido, até ao momento, recebida qualquer importância.

Face à comparticipação máxima prevista de 315,7 milhões de euros (taxa de comparticipação de 38,5%), o projecto apresenta, no final de 2006, uma execução financeira de 99,3%.

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

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida ¹
Situação a 31.12.2005	Out00-Ago05	750 008	288 378	256 868	31 510
15º Pedido	Mai05-Ago05	37 553	14 439	0	14 439
16º Pedido	Set05-Abr06	27 409	10 539	0	10 539
		814 971	313 356	256 868	28 875

¹ Dívida no final de 2005 referente ao 14.º Pedido de Pagamento. Verba parcialmente recebida em Abril de 2006

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

A 17 de Agosto de 2005, foi comunicada à Metro do Porto a atribuição de uma dotação de 67 milhões de euros em quadro de PIDDAC 2006. De acordo com orientações do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, 60 milhões de euros deveriam ser utilizados na primeira fase do Sistema e 7 milhões de euros na linha do Aeroporto. A 14 de Setembro de 2005, foi corrigida essa atribuição para um valor total de 10 milhões de euros a utilizar na primeira fase do Sistema. A 13 de Janeiro de 2006 foi comunicada à Metro do Porto uma cativação de 7,5% das despesas afectas ao capítulo 50 do Orçamento de Estado.

A Metro do Porto procedeu à requisição dos 9,25 milhões de euros disponíveis a 4 de Maio de 2006, montante recebido nesse mesmo mês.

(valores em milhares de euros)

Projecto	1996/03	2004	2005	2006	Total
Sistema de Metro Ligeiro	53 389	12 750	12 252	9 250	87 641
Ponte Infante	33 760	0	0	0	33 760
Total	87 148	12 750	12 252	9 250	121 400

Estudos económicos

1. No ponto 1 da requisição de documentos n.º 1, aliás o documento pelo qual anunciou (em 3 de Março de 2005) a auditoria, o Tribunal de Contas solicitou:

“estudo económico realizado e outros documentos que serviram de base à criação da empresa”

2. A Empresa foi criada em 6 de Agosto de 1993 e iniciou a sua actividade em 1 de Abril de 1994. A vigência do DL nº 71/93 iniciou-se em 10 de Março de 1993. Quaisquer estudos posteriores a 1993 são por isso inerentemente posteriores à criação da sociedade hoje designada Metro do Porto, S.A.. Ainda assim, foi enviado em 16 de Março ao Tribunal de Contas um estudo económico de 1998 (que integrou o *dossier* de candidatura ao primeiro empréstimo concedido pelo Banco Europeu de Investimento bem como o *dossier* analisado pelo Tesouro no âmbito da concessão do aval da República a esse mesmo empréstimo).

Esse estudo continha projecções económico-financeiras para o período 1998 - 2016 e incluía os estudos de procura e de benefícios sociais e ambientais (elaborados por consultor especializado) em que se apoiava – tudo tendo sido enviado na mesma data de 16 de Março ao Tribunal. Terá satisfeito os padrões tanto do BEI como do Tesouro, que concederam empréstimo e garantia.

3. No Ponto 43 do relatório preliminar da auditoria do Tribunal de Contas afirma-se o seguinte:

“Relativamente à fase de génese do sistema de metro da GAMP, caracterizada pela vigência do DL nº 71/93, constatou-se que o legislador não previu a elaboração de qualquer tipo de estudo de viabilidade económico-financeira da realidade a implementar, ou mesmo de meras projecções de custos e suas fontes de financiamento. Igualmente não logrou a equipa obter cópia de qualquer documento desse tipo decorrente de uma eventual iniciativa dos seus mentores.”

4. Na sua resposta, a Empresa salientou que essa afirmação:

“carece de rectificação porque não corresponde à verdade (além de eventuais omissões do legislador não poderem ser assacadas, por qualquer forma, à empresa nem aos seus accionistas). (...)”

Existem obviamente diversos estudos de viabilidade económico-financeira de realidades a implementar, entre os quais os 25 seguintes: (...)”

A resposta lista então esses 25 estudos (de imediato integralmente disponibilizados ao Tribunal de Contas, incluindo o de 1998 já ignorado no relatório preliminar), assim distribuídos por ano de conclusão:

1996 – 2	1997 – 3	1998 – 4	1999-1	2000-2	2001-2
2002 – 4	2003 – 3	2004 – 3	2005-1		

5. Na verdade, não seria possível sem tais estudos, o BEI aprovar empréstimos, o Tesouro aprovar garantias ou os serviços da Comissão Europeia aprovarem co-financiamentos (como todos fizeram neste caso entre 1998 e 2000).

6. No relatório final o Tribunal ignorou novamente a resposta da Empresa, afirmando antes (e por exemplo) no ponto 63 o seguinte:

“Desta forma, não se dispôs de um estudo económico-financeiro global que tivesse precedido o lançamento do projecto “Metro do Porto” e que servisse de baliza à sua execução (...)”

A 21 de Setembro, foi comunicada à Metro do Porto a atribuição de uma dotação de 8 milhões de euros em quadro de PIDDAC 2007. Esta verba deverá ser afectada à aquisição das 30 unidades adicionais de material circulante. A 16 de Janeiro de 2007 foi comunicada à Metro do Porto uma cativação de 7,5% das despesas afectas ao capítulo 50 do Orçamento de Estado.

BEI – Banco Europeu de Investimento

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

(valores em milhares de euros)

Contrato	Data do Contrato	Valor
BEI I		
Tranche A	16 Nov 98	99 760
Tranche B	26 Mar 01	100 000
Tranche C	05 Nov 01	100 000
Tranche D	15 Mai 02	243 930
sub-total		543 690
BEI II		
Tranche A	29 Nov 04	120 000
Tranche B	16 Dez 04	80 000
sub-total		200 000
Total		743 690

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

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

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

A linha de crédito a que se reportam os 60 milhões de euros não desembolsados fora aprovada em 29 de Outubro de 2002. De acordo com regulamentos internos do BEI, as linhas de crédito caducam quatro anos após a data de aprovação, ou seja, em 29 de Outubro de 2006. Foi posteriormente aprovada pelo Conselho de Administração do Banco Europeu de Investimento a extensão deste prazo por um período adicional de dois anos.

Foi apresentado em 2005 um novo pedido de financiamento para projectos aprovados mas que não haviam ainda sido objecto de financiamento pelo BEI, nomeadamente a extensão entre Campanhã e o Estádio do Dragão e o ramal de ligação ao Aeroporto, bem como as interfaces do Estádio do Dragão e de Campanhã.

De forma a dar continuidade ao processo interno ao BEI de aprovação deste financiamento, foi solicitada à Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças, a 23 de Junho de 2005, a “Declaração de Não Objecção” por parte do Estado Português, a qual não foi ainda obtida.

Fundo de Coesão

Foram instruídos, ao longo do ano, três pedidos de pagamento ao abrigo do projecto de ligação do Aeroporto à linha da Póvoa duplicada, co-financiado pelo Fundo de Coesão, com um total de comparticipação de 14,7 milhões de euros.

O último destes (10º pedido), instruído em Maio de 2006, está ainda pendente de análise pela Intervenção Operacional de Acessibilidade de Transportes. A sua análise e consequente comparticipação dependem do resultado da auditoria ao projecto desenvolvida pela KPMG, indigitada pela Direcção-Geral de Política Regional, iniciada em 2006 (ver ponto 8 da caixa das Auditorias à Metro do Porto, S.A.). Também por este motivo não foram enviados para análise os 11º a 13º pedidos de pagamento, já prontos para envio, abrangendo investimento entre Novembro de 2005 e Fevereiro de 2006.

Foram recebidos em Maio os montantes referentes aos 5º a 9º pedidos de pagamento, apresentados entre Junho de 2005 e Abril de 2006, abrangendo investimento entre Novembro de 2004 e Outubro de 2005, no montante global de 23,8 milhões de euros.

Foi comunicado à Metro do Porto, S.A., em Novembro de 2006, a redução do montante de apoio do Fundo de Coesão para o projecto no montante de 6.327.182 euros, “*uma vez que se prevê que em tempo útil não produzam conclusões das acções de verificação dos procedimentos de contratação pública*” (carta da Direcção-Geral de Desenvolvimento Regional enviada, a 8 de Novembro de 2006, para a DG Régio).

Face à comparticipação máxima prevista, agora de 67,7 milhões de euros (inicialmente 74,0 milhões de euros com uma taxa de comparticipação de 75,0%), o projecto apresenta, no final do ano, uma execução financeira de 59,5%.

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

(valores em milhares de euros)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida ¹
Situação a 31.12.2005	Out03 - Mar05	34 088	25 566	19 004	6 562
8º Pedido	Abr05-Out05	12 156	9 117	9 117	0
9º Pedido	Mar05-Out05	2 624	1 968	1 968	0
10º Pedido	Mar05-Out05	4 852	3 639	0	3 639
		53 720	40 290	30 089	-2 528

¹ Dívida no final de 2005 referente aos 5.º a 7.º Pedidos de Pagamento. Verba recebida em Maio de 2006. O valor negativo a 30 de Junho de 2006 resulta do adiantamento prestado em Setembro de 2004.



Prestações acessórias de capital

Tendo em vista o financiamento do conjunto de alterações ao projecto, aprovadas pelo Governo em 2001, o accionista Estado, através de Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social de 28 de Junho de 2001 comprometeu-se à “*realização de prestações acessórias no montante de 10 (dez) milhões de contos, até 2004, com a seguinte repartição indicativa*”:

(valores em milhares de euros)

2001	2002	2003	2004	Total
7 482	12 470	14 964	14 964	49 880

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

Financiamento intercalar

Face a um investimento global de 301,5 milhões de euros ao longo do ano e à disponibilidade de 64,8 milhões de euros de financiamento estruturado (incluindo fundo perdido), representando 21,5% do montante de investimento, a Metro do Porto teve necessidade de renegociar e reforçar as linhas de crédito de curto prazo.

A Empresa dispunha no final do exercício de 328,3 milhões de euros de facilidades de curto prazo, incluindo adiantamentos por conta de fundos comunitários, utilizando 265,4 milhões de euros (face a 285,0 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2005).

A Metro do Porto tem procurado junto dos seus parceiros financeiros o refinanciamento da dívida de curto prazo. Em 2006 foram concretizadas quatro operações de médio prazo, num montante global de 380 milhões de euros.

Ao *gap* de financiamento do investimento acresce a insuficiente compensação atribuída à Empresa a título de indemnizações compensatórias pelo serviço público de transporte. As indemnizações compensatórias atribuídas para 2006 representaram um crescimento de 7,0% face à verba atribuída em 2005. Em igual período, o volume de oferta cresceu 93,1% e o volume de procura cresceu 109,1%. Desconhece-se, à data de elaboração deste relatório, qual o montante atribuído à Empresa para o exercício de 2007.

Acresce ainda a não compensação pelo Estado da disponibilização da infraestrutura, nomeadamente na cobertura dos encargos financeiros dos contratos de financiamento com o BEI e das rendas de locação operacional que, ao longo do ano, ascenderam a 24,9 milhões de euros e 12,2 milhões de euros, respectivamente.

Contrato Programa

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

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

Em 2003, primeiro ano de operação comercial do Sistema, não foi recebido qualquer montante a título de indemnizações compensatórias. Os valores entretanto atribuídos para os exercícios de 2004 a 2006 apresentam-se pouco mais do que simbólicos, mantendo-se objectiva e dificilmente explicável a forma como foram apurados. É ainda desconhecido o montante a atribuir em 2007.

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

Notação de *Rating* Internacional

Visando solucionar os constrangimentos de financiamento da Empresa, em particular a interpretação do limite das garantias e avales a prestar pelo Estado, a Metro do Porto iniciou em 2004 o processo de obtenção de *rating* internacional junto de duas reputadas agências internacionais. A opção por uma estrutura de financiamento baseada na notação de *rating* da Empresa importaria ainda benefícios importantes face ao actual nível de endividamento do sector público.

A conclusão deste processo está pendente, desde Agosto de 2004, de depoimento do accionista Estado perante as aludidas agências, reiteradamente solicitado.

Financiamento da linha Antas-Gondomar

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 126/2003, de 28 de Agosto, incumbiu a Metro do Porto de apresentar um modelo de financiamento do tipo parceria público-privado para a linha Antas – Gondomar. A Comissão de Acompanhamento prevista no Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, foi nomeada através do Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação n.º 49/2004, de 30 de Janeiro.

A Metro do Porto procedeu em 31 de Março de 2004 à notificação prevista no n.º 6 do artigo 8.º desse Decreto-Lei. Para o efeito, a Metro do Porto remeteu à Comissão de Acompanhamento da Parceria Público-Privado Antas – Gondomar o dossier completo desta parceria, contendo nomeadamente o Caderno de Encargos e o Programa de Concurso. Aguardam-se os pareceres dessa Comissão e o despacho do Governo.

Política de gestão da exposição ao risco de taxa de juro

No âmbito da continuada política de gestão activa da exposição ao risco de taxa de juro, prosseguiram-se as actividades de monitorização da evolução dos mercados financeiros, de forma a procurar otimizar a política de cobertura seguida. Foi prestada particular atenção ao desempenho das estruturas de cobertura de risco contratadas, nomeadamente as decisões tomadas em 2003 de:

- contratação, em Março, de um *plain vanilla swap* de cobertura de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional celebrado em 2002, contratado até à maturidade da operação subjacente;
- conversão, com efeitos a partir de Março de 2003, para o regime de taxa fixa revisível das tranches B e C referentes ao primeiro contrato de financiamento com o BEI, até Março de 2009 e Setembro de 2009, respectivamente;
- desembolso, em Abril de 2003, em regime de taxa fixa revisível de parte da tranche D, do primeiro contrato de financiamento com o BEI, até Março de 2010.

Em Agosto de 2006 foi contratada uma operação de bonificação da última operação acima referida, sendo re-fixada a taxa de juro desse desembolso, bem como da do remanescente da tranche D do primeiro contrato de financiamento BEI, até ao vencimento dos contratos.

Após o termo do exercício, foi contratada uma operação de reestruturação, com efeito a partir de 15 de Dezembro de 2006, do *plain vanilla swap* contratado em Março de 2003.

Gestão do risco de taxa de juro

1. No Ponto 157 do relatório preliminar do Tribunal de Contas encontrava-se o seguinte comentário:

“Em 27/03/03 foi contratado [...] um swap de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional datado de 2002.

A operação contratada com vista a uma redução efectiva do custo do financiamento que (sic) não se tem revelado satisfatória nem se ter (sic) revelado mais competitiva em termos relativos no mercado.[...]”

2. Na sua resposta, a Empresa afirmou o seguinte:

“A operação referida não foi contratada com vista a uma redução efectiva do custo do financiamento. Citando Brealey e Myers (1998), “Princípios de Finanças Empresariais”, McGraw-Hill, Quinta Edição, pg. 707:

“Os seguros e a cobertura de risco raramente são gratuitos: na melhor das hipóteses são transacções de VAL nulo. A maior parte das empresas recorre a seguros ou a meios de cobertura de risco para reduzir o risco e não para ganhar dinheiro.”

Também não é correcto afirmar que a operação não foi a mais competitiva no mercado. Trata-se de um swap “plain vanilla” que foi cotado por cinco instituições financeiras, tendo sido acolhida a mais favorável. Teria sido produzida evidência disso caso tivesse sido solicitada, não parecendo razoável presumir-se o contrário sem qualquer informação objectiva que fundamente essa afirmação.

Avaliada “marked to market” hoje, a posição da Empresa neste contrato é negativa. Tal significa que a materializar-se a evolução futura das taxas de juro conforme está implícita na curva de taxas de juro hoje existente, no final do contrato a Empresa perderá dinheiro. Se vai perder ou não depende da evolução que essas taxas de juro efectivamente tiverem nos próximos 16 anos.”

3. No relatório final o Tribunal ignorou a resposta da Empresa (não referida neste particular em ponto algum), afirmando no entanto (e por exemplo) no ponto 206 o seguinte:

“Considerando o contexto macroeconómico de evolução das taxas de juro, e a avaliar pelas taxas praticadas em regime variável, não se revelou de melhor opção o regime de taxa fixa, uma vez que a empresa tem incorrido em custos superiores.”

Nas recomendações ao Conselho de Administração inclui-se a de que:

“5. 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 de juro referente ao contrato de leasing operacional.”

4. Em execução dessa recomendação, foi solicitado a uma instituição financeira internacional, independente de todas as partes e de todos os contratos referidos na recomendação nº 5, a avaliação da prática de gestão do risco a taxa de juro seguida pela Empresa.

No relatório produzido por essa instituição financeira pode ler-se:

“A avaliação sobre a correcção ou não de uma tomada de decisão de fixação não pode ser feita a meio do período de fixação - somente na data de decisão com os dados disponíveis nesse momento, ou ex-post no final do prazo de cobertura quando já não há mais incerteza quanto à evolução das taxas de juro de curto prazo.”

E igualmente que:

“A meio do prazo somente se deverá questionar se se justifica manter a decisão tomada (com base em nova informação — as expectativas actuais do mercado) ou se se justifica “reestruturar” a decisão inicial. Dado que o contexto macro-económico é dinâmico qualquer estratégia financeira (mix fixo/variável) deve ser alvo de gestão dinâmica, com vista a tentar otimizar o custo de fundos e o risco/sensibilidade do passivo financeiro.”

Enquadrando as decisões de fixação aquando da tomada dessas mesmas decisões, aquela instituição financeira conclui que:

“As taxas de juro em níveis mínimos (à data das decisões as taxas do longo prazo encontravam-se em mínimos históricos), associadas ao contexto macro económico de grande incerteza constituíam uma clara janela de oportunidade para garantir o custo do fundos numa óptica de planeamento financeiro e para a adopção de estratégias mais conservadoras em termos de mix de taxa do juro variável/fixa.”

10.4 situação patrimonial

O continuado esforço de investimento, a conclusão das principais empreitadas do Sistema e as restrições de financiamento que a Empresa enfrenta, são causa directa das principais evoluções das rubricas de balanço da Metro do Porto.

(valores em milhares de euros)

Situação Patrimonial	2004	2005	2006	06/05
Imobilizado (líquido)	1 104 047	1 434 112	1 690 847	17,9%
Existências	147	162	272	68,1%
Dívidas de Terceiros - Curto Prazo	61 293	63 890	52 329	-18,1%
Disponibilidades	17 547	5 061	2 565	-49,3%
Acréscimos e Diferimentos	299 328	286 698	272 674	-4,9%
Activo	1 482 362	1 789 923	2 018 688	12,8%
Capital Social	5 000	5 000	5 000	0,0%
Prestações Acessórias	179	179	179	0,0%
Prestações do Concedente	332 128	402 883	463 561	15,1%
Resultados Transitados	-29 632	-67 581	-138 916	-105,6%
Resultado Líquido do Exercício	-37 949	-71 335	-122 155	-71,2%
Situação Líquida	269 726	269 146	207 669	-22,8%
Provisões	18 000	10 766	10 766	0,0%
Dívidas a Terceiros - Médio e Longo Prazo	898 875	970 948	1 341 246	38,1%
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo	179 672	423 396	343 213	-18,9%
Acréscimos e Diferimentos	116 089	115 667	115 794	0,1%
Passivo	1 212 636	1 520 777	1 811 019	19,1%
Situação Líquida e Passivo	1 482 362	1 789 923	2 018 688	12,8%

Do lado do activo, a principal evolução registou-se no activo imobilizado, em consequência da manutenção de um elevado nível de investimento, em particular na conclusão das obras referentes às linhas Vermelha e Verde. Observa-se um crescimento de 20,0% do imobilizado bruto face a Dezembro de 2005.

Nas dívidas de terceiros a curto prazo, destaca-se a redução em 10,4 milhões nas dívidas de Estado e outras entidades públicas, em consequência da maior periodicidade na realização dos reembolsos de IVA e o aumento de 4,5 milhões de euros nas dívidas de clientes (constituídas na sua quase totalidade por valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE).

Do lado do capital próprio, regista-se um crescimento de 15,1% da rubrica Prestações do Concedente. Esta variação é resultado dos 60,7 milhões de euros recebidos em 2006 provenientes do PIDDAC Metro Ligeiro, FEDER e Fundo de Coesão.

A evolução do endividamento a longo prazo reflecte a já aludida utilização de linhas de financiamento de médio prazo no montante de 380 milhões de euros.

Registou-se uma redução do endividamento bancário a curto prazo em 19,6 milhões de euros face a 31 de Dezembro de 2005.

Em termos agregados, e excluindo a dívida junto do Banco Europeu de Investimento, regista-se um crescimento do endividamento bancário da Metro do Porto em 360,4 milhões de euros, para um total de 645,4 milhões de euros (incluindo 44,4 milhões de euros de adiantamentos por conta de fundos comunitários).

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



10.5 resultados

O reforço da actividade de transporte público e a insuficiente compensação atribuída pelo Estado ao serviço social oferecido pela Empresa justificam as principais evoluções na estrutura de custos e proveitos da Metro do Porto.

A inadequada estrutura de financiamento, implicando o recurso excessivo a soluções intercalares face à indisponibilidade de soluções de financiamento estruturadas, condiciona a gestão do passivo da Empresa, com resultados significativos no custo de financiamento do projecto.

(valores em milhares de euros)

Resultados	2004	2005	2006	06/05	% IPG's
Fornecimentos e Serviços Externos	43 100	58 098	75 130	29,3%	103,5%
Custos com Pessoal	6 168	5 965	5 708	-4,3%	102,3%
Amortizações	16 600	22 659	40 815	80,1%	64,8%
Custos Financeiros	19 291	26 532	42 334	59,6%	87,2%
Impostos	488	1 216	4 048	232,9%	-
Outros Custos	361	467	304	-34,8%	-
Custos	86 008	114 936	168 339	46,5%	88,8%
Prestações de Serviços	8 822	14 435	25 854	79,1%	96,2%
Subsídios à exploração	4 730	2 246	2 403	7,0%	2,2%
<i>Exploração Sistema Metro Ligeiro</i>	4 730	2 246	2 403	7,0%	5,8%
<i>Renda de Infraestrutura</i>	0	0	0	-	0,0%
Trabalhos para a Própria Empresa	31 950	24 920	15 789	-36,6%	91,9%
Proveitos Financeiros	870	836	877	4,9%	-
Proveitos Suplementares	93	59	47	-20,8%	64,5%
Outros Proveitos	1 592	1 105	1 214	9,8%	-
Proveitos	48 058	43 601	46 184	5,9%	30,1%
Resultado Líquido	-37 949	-71 335	-122 155	-71,2%	338,3%



Na rubrica Prestações de Serviços incluem-se 21,3 milhões de euros resultantes do serviço de transporte, Metro Ligeiro e Funicular dos Guindais. Face a 2005, este valor representa um crescimento de 105,5%.

Estão igualmente contabilizados nesta rubrica 3,7 milhões de euros relativos a serviços de manutenção prestados ao abrigo dos contratos de locação operacional celebrados sobre o material circulante. Incluem-se ainda 465,0 mil euros relativos a receitas diversas e 388,7 mil euros em resultado da consolidação proporcional à participação no TIP, ACE.

O orçamento da Metro do Porto para 2006, remetido à tutela em Janeiro de 2006, previa a atribuição de indemnizações compensatórias no montante de 109,4 milhões de euros, montante repartido em duas componentes:

1. IC's pelo serviço de transporte, no valor de 41,3 milhões de euros (dos quais 7,3 milhões referentes a acordos entre o valor efectivo do triénio 2003/05 face ao preconizado na nova proposta de contrato programa remetida à tutela em Dezembro de 2005);
2. Renda pela disponibilização da infraestrutura, no valor de 68,1 milhões de euros.

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 158/06, de 9 de Novembro, aprovou a distribuição, para o ano de 2006, das indemnizações compensatórias pelas diferentes empresas prestadoras de serviço público, cabendo à Metro do Porto indemnizações compensatórias pelo serviço de transporte de 2.402.806,27 euros. Este valor, cujo cálculo deveria ser baseado em contrato programa entre a Empresa e o Estado, manifesta-se se claramente insuficiente dadas as necessidades da Empresa. Por outro lado, a sua evolução revela-se particularmente desajustada face ao desenvolvimento da actividade da Empresa.

O montante atribuído à Metro do Porto corresponde a uma contribuição média de 1,2 cêntimos por passageiro km transportado.

A redução da actividade da Empresa na componente de obra, com a associada redução do número de colaboradores, originou uma redução de 4,3% dos Custos de Pessoal suportados ao longo de 2006.

A evolução da rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos é resultado do volume de operação. Os pagamentos relativos ao contrato de operação do Sistema de Metro Ligeiro atingiram neste exercício 44,0 milhões de euros. Esta rubrica inclui ainda 15,8 milhões de euros referentes às rendas do contrato de locação operacional.

A evolução dos custos financeiros decorre do modelo de financiamento da Empresa, tanto das obras de construção do Sistema como da operação, evolução essa agravada pelas restrições já descritas em pontos anteriores deste relatório. Estas restrições condicionam a Empresa a soluções de financiamento menos eficientes, com o correspondente acréscimo dos custos a suportar.

A conta de exploração de 2006 do sistema de Metro Ligeiro evidencia, face a 2005, um agravamento das margens bruta e líquida de -58,3% e -77,4%, respectivamente. Em termos absolutos, a margem bruta ascende a -21,3 milhões de euros e a margem líquida a -76,5 milhões de euros. Esta evolução é consequência do crescimento registado na rede em exploração.

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Metro	2005	2006	06/05
Vendas e Prestações de Serviço	10 326	21 263	105,9%
Custo Vendas e Prest. Serviço	23 792	42 586	79,0%
Margem Bruta	-13 466	-21 323	-58,3%
Margem Líquida	-43 143	-76 536	-77,4%
Resultado Exploração	-60 458	-119 082	-97,0%
Vendas / Custo Vendas	43,4%	49,9%	6,53 pp

Resultado da maior taxa de ocupação média verificada em 2006 face a 2005, constata-se uma melhoria significativa da cobertura dos custos das vendas e prestações de serviços, concluindo-se o ano com um rácio de cobertura de 50%. Este rácio compara as receitas de tarifário com os custos de operação Normmetro e comissões pagas ao gestor da rede de vendas, o TIP, ACE.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2006 a 21,1 milhões de euros, (mais 106,6% que no ano anterior). A estes valores correspondem receitas de 54,60 cêntimos por validação (descida de 1,2% face ao período homólogo), 10,42 cêntimos por passageiro km (menos 2,1%) e 1,49 cêntimos por lugar km (subida de 7,0%).

O custo das vendas e prestações ascende a 42,6 milhões de euros, dos quais 97,9% relativos ao contrato de operação Normmetro. Face a 2005, regista-se um aumento de 79,0% dos custos das vendas e prestações de serviços (crescimento de 78,7% nos custos Normmetro e de 95,5% nos custos TIP, ACE).

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta em 2006 um custo operacional por lugar km oferecido de 3,00 cêntimos (menos 7,3% que em igual período de 2005) e de 21,03 cêntimos por passageiro km (redução de 15,1%).

A repartição por linha da conta de exploração do sistema mostra margens líquidas de -16,5 milhões de euros (A), -26,0 milhões de euros (B), -15,5 milhões de euros (C), -12,9 milhões de euros (D) e -5,6 milhões de euros (E)..

(valores em milhares de euros)

Margem Líquida	2006	%
Linha Azul	-16 451	21,5%
Linha Vermelha	-26 042	34,0%
Linha Verde	-15 538	20,3%
Linha Amarela	-12 943	16,9%
Linha Violeta	-5 563	7,3%

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia em 2006 uma margem bruta negativa de 412,8 mil euros e uma margem líquida negativa em 427,6 mil euros.

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Funicular	2005	2006	06/05
Vendas e Prestações de Serviço	137,9	175,7	27,4%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	356,0	588,6	65,3%
Margem Bruta	-218,1	-412,8	-89,3%
Margem Líquida	-410,2	-427,6	-4,3%
Resultado Exploração	-659,3	-792,0	-20,1%
Vendas / Custo Vendas	38,7%	29,9%	-8,88 pp

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 175,7 mil euros, o que corresponde a 34,06 cêntimos por lugar km e 1,99 euros por passageiro km (evoluções face ao período homólogo de 22,5% e -1,5%, respectivamente).

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,14 euros por lugar km oferecido e de 6,67 euros por passageiro km transportado, em termos acumulados (evoluções face ao período homólogo de 58,9% e 27,8%, respectivamente).

Desde o momento de entrada em funcionamento do controlo de acesso ao Parque Metro, na estação Estádio do Dragão, esta infraestrutura apresenta uma margem bruta marginalmente positiva e uma margem líquida negativa em 154,3 mil euros.

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Parque Metro	2006
Vendas e Prestações de Serviço	25,0
Custo Vendas e Prestações de Serviço	17,9
Margem Bruta	7,1
Margem Líquida	-154,3
Resultado Exploração	-218,3
Vendas / Custo Vendas	139,6%

11 perspectivas para 2007

Cumprido o prazo estipulado nas Bases de Concessão da Metro do Porto para a entrada em serviço de todo o Sistema, com excepção da ligação ISMAI – Trofa, a Metro do Porto aguarda uma posição da Tutela quanto ao projecto de duplicação deste troço apresentado em Agosto de 2003.

Para 2007 espera-se ainda o prolongamento da linha Amarela para sul, desde a estação João de Deus (já em exploração) até à EN222, encontrando-se a decorrer o processo de concurso público dessa obra. Serão ainda propostas à Tutela, obras de continuidade ao prolongamento desta Linha Amarela, a apresentar em dois pacotes. Um primeiro pacote, em que será proposto o prolongamento da linha desde a EN222 até Santo Ovídeo, contemplando a configuração actualmente prevista nas Bases de Concessão; um segundo pacote, em que será apresentada uma solução de prolongamento desde Santo Ovídeo até Laborim.

Entretanto decorrerão em 2007 as obras de eliminação de passagens de nível nas linhas Vermelha e Verde, que contribuirão para melhorar ainda mais o já elevado nível de segurança do Sistema de Metro Ligeiro. Serão também realizadas obras de adaptação do parque de máquinas e oficinas (PMO) de Guifões necessárias para a recepção aos novos veículos *Flexity Swift P4500* (tram-train) que se encontram em fase de aquisição.

Na sequência da aprovação, a 7 de Julho de 2006, pelo Conselho de Administração da Metro do Porto, do documento “Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, S.A.”, decorrerá ao longo de 2007 a preparação do(s) concurso(s) para assegurar a continuidade da operação do serviço comercial. Decorrerá ainda a definição das linhas orientadoras da operação de refinanciamento do investimento realizado na rede actualmente em exploração do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, conjunta ou separadamente, do financiamento da construção das novas extensões da rede.

Aguarda-se com expectativa redobrada a conclusão dos trabalhos e as propostas do grupo de trabalho constituído no âmbito do Despacho Conjunto n.º 925/2005, de 20 de Outubro, dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas Transportes e Comunicações, que se revestem de grande importância, pelo seu potencial impacto no modelo de governo da Sociedade e na consolidação dos meios de financiamento do empreendimento do Metro do Porto.

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

- à duplicação da linha da Trofa entre Fonte do Cuco e ISMAI, cuja cerimónia de inauguração do troço parcelar Fonte do Cuco – Fórum da Maia, realizada em Julho de 2005, contou a presença do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- aos trabalhos a menos referentes ao traçado em via simples do troço ISMAI – Trofa, cuja empreitada a Metro do Porto dever ser levada a cabo por empresa seleccionada em concurso público internacional a ser lançado para o efeito;
- à renegociação do contrato de operação, sendo que na componente de exploração do contrato inicial não estavam previstas as alterações ao traçado posteriormente aprovadas pela Tutela.

Apresentada uma nova proposta de contrato programa em Dezembro de 2005, na sequência de recomendação feita pela Inspecção Geral de Finanças no seu Relatório de Auditoria de 14 de Junho de 2005, aguarda-se para 2007 a contratualização com o Estado da obrigação prevista no n.º 2 da base XV, na qual se estipula os prazos de celebração destes contratos entre o Estado e a concessionária:



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

Aguarda-se igualmente clarificação sobre a interpretação do limite previsto nas bases de concessão para as garantias e avales a prestar pelo Estado, ou revisão deste limite, o que permitirá desbloquear a terceira tranche do segundo contrato de financiamento com o Banco Europeu de Investimento e a celebração de um terceiro contrato de financiamento.

De forma a suprir as necessidades de financiamento decorrentes das alterações ao projecto inicial, aguarda-se autorização do Governo para dar continuidade ao processo de contratação de dívida estruturada a longo prazo.

Tendo em vista o reforço da componente de fundos perdidos na estrutura de financiamento do projecto, a Metro do Porto candidatará projectos relevantes ao Quadro de Referência Estratégica Nacional (QREN).

Durante o ano de 2007 a Metro do Porto irá proceder à certificação de um Sistema Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança, de acordo com as normas internacionais NP EN ISO 9001:2000, NP EN ISO 14001:2004 e OHSAS 18001.

12 proposta de aplicação dos resultados

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -122.155.435,25 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 31 de Janeiro de 2007.

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração

Major Valentim dos Santos Loureiro

Vogais

Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Sr. José Narciso Rodrigues de Miranda

Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Prof. Manuel de Oliveira Marques

Eng. José Manuel Duarte Vieira

Eng. Juvenal Silva Peneda



contas do exercício
2006

Balço em 31 de Dezembro de 2006

Unidade: Euros

Código das Contas POC	Nota Anexo	Exercícios			
		2006		2005	
		AB	AA	AL	AL
Activo					
Imobilizado					
Imobilizações incorpóreas					
431		74 572 204	4 054 022	70 518 182	47 037 570
441		87 000 363		87 000 363	147 571 863
	10	161 572 567	4 054 022	157 518 545	194 609 433
Imobilizações corpóreas					
421		109 973 103		109 973 103	49 701 892
422		1 128 302 745	71 439 561	1 056 863 185	797 527 167
423		180 809 781	11 992 780	168 817 001	89 838 289
424		1 033 869	506 191	527 677	413 547
425		257 659	214 907	42 752	90 139
426		2 251 516	1 893 069	358 447	397 297
429		6 063 305		6 063 305	6 063 305
442/6		186 526 908		186 526 908	287 805 972
448		3 940 764		3 940 764	7 486 015
	10	1 619 159 650	86 046 509	1 533 113 142	1 239 323 622
Investimentos financeiros					
4111		2 250		2 250	2 303
4112		213 263		213 263	176 984
	16	215 513		215 513	179 287
Circulante					
32					
Existências					
Mercadorias					
		272 077		272 077	161 839
		272 077		272 077	161 839
Dívidas de terceiros - Curto prazo					
211		10 037 242		10 037 242	5 518 784
229		356 687		356 687	6 437 048
24	49	41 285 772		41 285 772	51 652 884
25		1 784		1 784	1 784
264		177 250		177 250	177 250
261/2/6/7/8		470 042		470 042	102 072
		52 328 776		52 328 776	63 889 821
Depósitos bancários e caixa					
12/3/4		2 450 584		2 450 584	5 005 022
11		114 864		114 864	56 431
		2 565 448		2 565 448	5 061 452
Acréscimos e diferimentos					
271		13 889		13 889	1 014
272	51	272 660 184		272 660 184	286 696 547
		272 674 073		272 674 073	286 697 560
Total de amortizações			90 100 531		
Total dos ajustamentos					
Total do activo		2 108 788 104	90 100 531	2 018 687 573	1 789 923 015

Balanço em 31 de Dezembro de 2006

Unidade: Euros

Código das Contas POC	Nota Anexo	Exercícios	
		2006	2005
Situação Líquida e Passivo			
	Capital próprio		
51	Capital	5 000 000	5 000 000
53	Prestações Acessórias	179 033	179 033
59	Resultados transitados	-138 916 283	-67 581 091
	Subtotal	-133 737 249	-62 402 058
88	Resultado líquido do exercício	-122 155 435	-71 335 191
	Subtotal	-255 892 684	-133 737 249
581	Prestações do concedente (Al.4 da Base XXVII)	463 561 360	402 883 442
	Total da situação líquida	207 668 676	269 146 193
	Passivo		
	Provisões		
298	Outras provisões	10 765 525	10 765 525
		10 765 525	10 765 525
	Dívidas a terceiros - Médio e longo prazo		
231	Dívidas a instituições de crédito	1 123 689 708	743 689 708
262/3/4/5/7/8	Outros credores	217 556 186	227 258 709
		1 341 245 894	970 948 417
	Dívidas a terceiros - Curto prazo		
231	Dívidas a instituições de crédito	265 372 082	284 988 430
221	Fornecedores c/c	5 385 158	10 573 189
261	Fornecedores de imobilizado c/c	57 529 095	115 113 435
24	Estado e outros entes públicos	284 005	266 584
262/3/4/5/7/8	Outros credores	14 643 073	12 454 010
		343 213 413	423 395 648
	Acréscimos e diferimentos		
273	Acréscimos de custos	25 915 101	20 785 255
274	Proveitos diferidos	89 878 965	94 881 978
		115 794 066	115 667 233
	Total do passivo	1 811 018 897	1 520 776 823
	Total da situação líquida e do passivo	2 018 687 573	1 789 923 015

O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vítor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração
Major Valentim dos Santos Loureiro

Vogais

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

Demonstração dos Resultados por Naturezas do Exercício findo em 31 de Dezembro de 2006

Unidade: Euros

Código das Contas POC		Exercícios	
		2006	2005
Custos e perdas			
61	Custo das mercad. vendidas e matérias consumidas:		
	Mercadorias	200 645	315 330
62	Fornecimentos e serviços externos	75 130 461	58 097 614
	Custos com o pessoal:		
641 + 642	Remunerações	4 418 458	4 198 305
	Encargos sociais:		
643 + 644	Pensões	0	0
645/6/7/8/9	Outros	1 289 395	1 766 214
662+663	Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	40 814 606	22 659 126
67	Provisões	0	0
63	Impostos	4 047 515	1 215 943
65	Outros custos e perdas operacionais	22 590	8 006
	(A)	125 923 670	88 260 539
682	Perdas em empresas do grupo e associadas	88	963
681/5/6/7/8	Juros e custos similares:		
	Outros	42 334 285	26 530 966
	(C)	168 258 043	114 792 468
69	Custos e perdas extraordinários	57 262	102 511
	(E)	168 315 305	114 894 979
86	Imposto sobre o rendimento do exercício	23 953	41 433
	(G)	168 339 258	114 936 412
88	Resultado líquido do exercício	-122 155 435	-71 335 191
		46 183 823	43 601 221
Proveitos e ganhos			
71	Vendas:		
	Mercadorias	396 912	355 133
72	Prestações de Serviços	25 854 038	14 435 112
75	Trabalhos para a própria empresa	15 788 971	24 919 569
74	Subsídios à exploração	2 402 806	2 245 613
73	Proveitos suplementares	47 034	59 420
76	Outros proveitos e ganhos operacionais	0	11 900
	(B)	44 489 762	42 026 747
782	Ganhos em empresas do grupo e associadas	36 279	9 132
7811/3/4/6/8	Outros juros e proveitos similares:		
	Outros	841 079	827 081
	(D)	45 367 119	42 862 961
79	Proveitos e ganhos extraordinários	816 704	738 260
	(F)	46 183 823	43 601 221
Resumo:			
	Resultados Operacionais: (B) - (A) =	-81 433 908	-46 233 791
	Resultados Financeiros: (D-B) - (C-A) =	-41 457 015	-25 695 716
	Resultados Correntes: (D) - (C) =	-122 890 923	-71 929 507
	Resultados antes Impostos: (F) - (E) =	-122 131 482	-71 293 758
	Resultados Líquido Exercício: (F) - (G) =	-122 155 435	-71 335 191

O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração
Major Valentim dos Santos Loureiro

Vogais

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

Demonstração dos Resultados por Funções do Exercício findo em 31 de Dezembro de 2006

Unidade: Euros

	Exercícios	
	2006	2005
Vendas e prestações de serviços	26 250 950	14 790 245
Custo das vendas e prestações de serviços	-95 769 474	-64 185 638
Resultados brutos	-69 518 524	-49 395 393
Outros proveitos e ganhos operacionais	2 449 840	2 316 934
Custos de distribuição	-2 807 315	-1 154 929
Custos administrativos	-5 099 823	-4 459 988
Outros custos e perdas operacionais	-5 273 626	-1 868 792
Resultados operacionais	-80 249 447	-54 562 169
Custo líquido de financiamento	-41 918 226	-16 739 759
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	36 191	8 169
Ganhos (perdas) em outros investimentos	0	0
Resultados correntes	-122 131 482	-71 293 758
Impostos sobre resultados correntes	-23 953	-41 433
Resultados correntes após impostos	-122 155 435	-71 335 191
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre os resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-122 155 435	-71 335 191
Resultado por acção	-122,16	-71,34

O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vítor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração
Major Valentim dos Santos Loureiro

Vogais

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

Demonstração dos Fluxos de Caixa para o exercício findo em 31 de Dezembro de 2006

Unidade: Euros

	2006	2005
Actividades Operacionais:		
Recebimentos de clientes	19 814 581	10 099 251
Pagamentos a fornecedores	-70 785 347	-47 600 449
Pagamentos ao pessoal	-5 693 402	-6 036 279
Fluxo gerado pelas operações	-56 664 168	-43 537 478
Recebimentos / (pagamentos) de imposto sobre o rendimento	-46 996	-35 524
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à activ. operacional	-15 106 836	-10 760 069
Fluxo gerado antes das rubricas extraordinárias	-71 818 000	-54 333 070
Recebimentos relacionados com rubricas extraordinárias	0	0
Pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias	-56 690	-80 565
	-56 690	-80 565
Fluxo das Actividades Operacionais	-71 874 690	-54 413 636
Actividades de Investimento:		
Recebimentos:		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	6 230 147	464 415
Subsídios de investimento	60 677 918	70 755 576
Dividendos	0	61 277
	66 908 065	71 281 267
Pagamentos:		
Investimentos financeiros	87	56
Imobilizações corpóreas	309 604 363	329 121 030
Imobilizações incorpóreas	11 497 494	21 880 984
Amortiz. contratos locação financeira	0	0
	321 101 944	351 002 070
Fluxo das Actividades de Investimento	-254 193 878	-279 720 803
Actividades de Financiamento:		
Recebimentos:		
Empréstimos obtidos	360 383 652	347 556 430
	360 383 652	347 556 430
Pagamentos:		
Empréstimos obtidos	0	0
Juros e custos similares	36 811 088	25 908 005
	36 811 088	25 908 005
Fluxo das Actividades de Financiamento	323 572 564	321 648 424
Varição de caixa e seus equivalentes	-2 496 004	-12 486 015
Caixa e seus equivalentes no início do período	5 061 452	17 547 467
Caixa e seus equivalentes no fim do período	2 565 448	5 061 452

O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração
Major Valentim dos Santos Loureiro

Vogais

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

Anexo à demonstração dos fluxos de caixa

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

2 – Discriminação dos componentes de caixa e seus equivalentes:

(valores em euros)

	2006	2005
Numerário	114 864	56 431
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	2 450 584	5 005 022
Equivalentes a caixa:		
Caixa e seus equivalentes	2 565 448	5 061 452
Disponibilidades constantes do balanço	2 565 448	5 061 452

3 – Informações respeitantes a actividades financeiras não monetárias

No âmbito da 2ª linha de crédito aprovada pelo BEI, esteve disponível, até 31 de Outubro de 2006, uma verba de 60 milhões de euros. Por falta de aval do Estado, não foi esta verba contratada. Ainda assim, na sequência de decisão do Conselho de Administração do BEI, comunicada em Dezembro de 2006, e formalmente confirmada em Janeiro de 2007, foi prorrogado, por dois anos, o prazo possível de contratação.

Encontra-se disponível para utilização futura a quantia de 63 milhões de euros referentes linhas de crédito contratadas junto de instituições bancárias (38 milhões de euros referentes a financiamento de curto prazo).



anexo ao balanço
e à demonstração
de resultados

0 introdução

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

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

O Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o decreto-lei nº 71/93, de 10 de Março e veio conferir à Sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de actuação dos accionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Accionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão é alterado pela Lei 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão e pelo Decreto-Lei nº 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, e pelo Decreto-Lei nº 249/2002, de 19 de Novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afecto ao Sistema.

Para a prossecução do seu objecto, tem a Sociedade que realizar estudos, concepção, planeamento, projectos e a construção das infraestruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas têm constituído a actividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com o arranque da operação da linha Azul. Desde então, a exploração comercial tem vindo a sofrer uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha da Póvoa) e Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha da Trofa) e da linha de Gaia, em 2005 e das aberturas, neste exercício, dos troços Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital de São João, Fórum da Maia – ISMAI e Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro, resultando num consistente aumento mensal da procura.

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

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

No final do exercício de 2006 a Sociedade possui as seguintes participações:

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

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

2 valores comparativos

Durante o exercício entraram em operação os troços Pedras Rubras – Póvoa de Varzim (linha Vermelha), Pólo Universitário – Hospital de São João (linha Amarela), Fórum da Maia – ISMAI (linha Verde) e Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (linha Violeta), representando 24 kms num total de 59 kms de rede. Em consequência, as contas de exploração comercial não são comparáveis com as do exercício anterior.

3 políticas contabilísticas

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

3.1 bases de apresentação

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

3.2 reconhecimento do rédito

a) Prestação de serviços

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

Os proveitos gerados pela utilização do parque de estacionamento da estação de metro Estádio do Dragão, são obtidos mensalmente, de acordo com os registos no sistema de controlo de acesso conjugados com a informação do sistema de bilhética intermodal Andante. O tarifário, incluindo uma solução de *Park & Ride*, foi definido de forma a promover a utilização combinada com o metro.

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

Os proveitos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no exercício, pela correspondente diminuição do seu custo. A partir de 18 Março de 2006, data da inauguração do troço Pedras Rubras-Póvoa de Varzim, esse serviço é prestado exclusivamente nos troços por construir da linha da Trofa.

b) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração 2.402.806 euros, de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar o acréscimo de custo de exploração pela prestação de serviço social de transporte e a perda de receita pela utilização de preços sociais nos títulos de transporte, tal como previsto nas Bases de Concessão.

Até publicação da Resolução do Conselho de Ministros que define os montantes a atribuir no ano às empresas do sector empresarial do Estado, são registados mensalmente 1/12 dos montantes recebidos no ano anterior, sendo que após a referida publicação são relevados mensalmente os valores reais atribuídos e ajustados os montantes já contabilizados.

3.3 gestão dos riscos financeiros

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

I. Risco cambial

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

II. Risco da taxa de juro

Os empréstimos do BEI vencem juros a taxas variáveis e fixas revisíveis, conforme explicitado na nota 29.

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

A Empresa detém dois *swap* de cobertura do risco de taxa de juro.

III. Risco de crédito

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

IV. Risco de liquidez

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

3.4 imobilizações corpóreas

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

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

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

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

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

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

- Edifícios e outras construções:
 - Edifícios: 30 anos
 - Passagens inferiores: 50 anos
 - Túneis: 50 anos
 - Via: 25 anos
- Equipamento básico: 20 anos

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

3.5 imobilizações incorpóreas

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

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

3.6 investimentos financeiros

Os investimentos financeiros em empresas do grupo e associadas são valorizados pelo método da equivalência patrimonial. As participações relativamente às quais a Empresa não assegura uma influência significativa sobre a sua actividade, são valorizadas a 31 de Dezembro pelo menor entre custo de aquisição e valor de realização.

A participação no agrupamento complementar de empresas TIP, ACE é integrada nas contas da Empresa pelo método da consolidação proporcional.

3.7 imparidade dos activos

Os activos da Empresa são analisados à data de cada balanço, de forma a avaliar indicações de eventuais perdas por imparidade. Em 31 de Dezembro de 2006 não existem situações de imparidade de activos.

3.8 provisões

São constituídas provisões sempre que a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado e sempre que é provável que uma diminuição, razoavelmente estimável, de recursos incorporando benefícios económicos será exigida para liquidar a obrigação. A análise do grau de probabilidade das perdas é efectuada na data de cada balanço.

Em 31 de Dezembro de 2006, manteve-se a possibilidade da existência de passivos, os quais podendo representar perdas futuras, deram origem à manutenção da provisão anteriormente constituída, no montante de 10,8 milhões de euros.

3.9 especialização de exercícios

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

3.10 impostos sobre o rendimento

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

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

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

3.11 locações operacionais

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

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

3.12 financiamento do imobilizado

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

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

6 impostos

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

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

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

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

(valores em euros)

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2001	870 512	2007
2002	991 013	2008
2003	26 210 687	2009
2004	36 339 197	2010
2005	69 702 375	2011
2006	119 107 405	2012
	253 221 189	

7 número médio de pessoas

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa, no exercício, foi de 123 (137 em Dezembro de 2005), sendo de 118 no final de Dezembro, dos quais 16 são trabalhadores transferidos da CP e da REFER.

	2006	2005
Efectivo total	118	137
Excluindo CP/REFER	102	121
Efectivo total médio	123	137

8 movimentos nas contas de despesas de instalação e despesas de investigação e desenvolvimento

Foram registados na conta Despesas de Instalação os valores referentes a estudos, projectos e gestão do projecto, correspondentes ao investimento em 2006 nas linhas em exploração (Azul, Vermelha, Verde, Amarela e Violeta). A passagem de imobilizado em curso para firme foi realizada pelo peso orçamental relativo destes investimentos incorpóreos face ao investimento directo no Sistema.

10 movimentos nas rubricas do activo imobilizado

activo bruto

[valores em euros]

Rubricas	Saldo inicial	Aumento	Alienações	Transferências e Abates	Saldo final
Imobilizações incorpóreas:					
Despesas de instalação	49 461 606	58 442	0	25 052 157	74 572 204
Imobilizações em curso	147 571 863	27 228 023	0	-87 799 523	87 000 363
Total	197 033 469	27 286 465	0	-62 747 367	161 572 567
Imobilizações corpóreas:					
Terrenos	49 701 892	11 380		60 259 831	109 973 103
Edifícios	836 727 455	-1 155 047	228 600	292 958 937	1 128 302 745
Equipamento básico	95 468 222	2 823 396		82 518 163	180 809 781
Equipamento de transporte	885 576	321 071	172 778	0	1 033 869
Ferramentas e utensílios	257 659	0	0	0	257 659
Equipamento administrativo	1 963 864	289 056	1 404	0	2 251 516
Outras	6 063 305	0	0	0	6 063 305
Imobilizações em curso	287 805 972	272 359 983	649 482	-372 989 564	186 526 908
Adiantamento Imobilizações corpóreas	7 486 015	1 788 329	5 333 580	0	3 940 764
Total	1 286 359 960	276 438 168	6 385 844	62 747 367	1 619 159 650
Investimentos Financeiros					
Partes de capital em empresas do grupo	2 303	0	53	0	2 250
Partes de capital em empresas associadas	176 983	36 280	0	0	213 263
Outras empresas	0	34	34	0	0
Total	179 286	36 314	88	0	215 513

amortizações e ajustamentos

[valores em euros]

Rubricas	Saldo inicial	Reforço	Anulação/ Reversão	Saldo final
Imobilizações incorpóreas:				
Despesas de instalação	2 424 036	1 629 986	0	4 054 022
Total	2 424 036	1 629 986	0	4 054 022
Imobilizações corpóreas:				
Edifícios	39 200 287	32 238 781	0	71 439 068
Equipamento básico	5 629 933	6 289 257	0	11 919 190
Equipamento de transporte	472 029	206 940	172 778	506 191
Ferramentas e utensílios	167 520	47 387	0	214 907
Equipamento administrativo	1 566 567	401 083	497	1 967 153
Total	47 036 337	39 183 447	173 275	86 046 509

Os valores de investimento directo relativos aos troços que entraram em exploração no exercício corrente, Pedras Rubras – Póvoa de Varzim (linha Vermelha), Pólo Universitário – Hospital de São João (linha Amarela), Fórum da Maia – ISMAI (linha Verde) e Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (linha Violeta) foram registados no imobilizado corpóreo nas rubricas terrenos e recursos naturais, edifícios e outras construções, e equipamento básico. Também foram transferidos para estas contas os valores de custos financeiros, de fiscalização e outros custos indirectos, à semelhança do procedimento adoptado em 2005. Em 2006 foram transferidos para imobilizado firme os valores do investimento realizado nos troços das linhas Azul, Vermelha, Verde, Amarela e Violeta já concluídos e em exploração.

11 capitalização de custos financeiros incorridos no exercício

Foram capitalizados na conta de Imobilizações em Curso 3.553.117 euros correspondentes a 1.977.761 euros de encargos financeiros dos financiamentos do Banco Europeu de Investimento e 1.575.357 euros de juros de empréstimos intercalares, sendo que em ambos os valores estão incluídos os respectivos impostos.

14 imobilizações corpóreas e em curso

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

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

No exercício, foram capitalizados os proveitos financeiros resultantes das aplicações financeiras efectuadas. Assim, verifica-se uma redução de 44.282 euros no valor dos custos financeiros capitalizados no exercício registando-se, em consequência, um saldo final acumulado em 31 de Dezembro de 2006 de 3.508.835 euros.

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

Anos anteriores	44.074.520 euros
No exercício	3.508.835 euros

15 bens utilizados em regime de locação financeira

Os bens utilizados pela Empresa em regime de locação financeira são veículos ligeiros e equipamento informático, os quais se encontram registados no activo pelo valor de 910.860 euros e de 148.344 euros, respectivamente.

16 firma e sede das empresas do grupo, associadas e outras participações

Designação social	Sede	%	Capitais Próprios (2006)	Resultado (2006)	Valor da participação financeira em 31.12.2006
Metro Consultoria, Lda	Av. Fernão Magalhães, 1862, 7º Porto	100,00%	1 847	-53	2 250
Transpublicidade, SA	Av. Fernão Magalhães, 1862, 13º Porto	40,00%	377 934	90 698	213 263
Nortrem, ACE	R. Gen. Firmino Miguel, nº 3 Lisboa	0,01%	a)	a)	0
TIP, ACE	Av. Fernão Magalhães, 1862, 9º Porto	33,33%	b)	b)	0

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

b) as contas deste ACE estão integradas através da aplicação do método da consolidação proporcional

28 dívidas em mora ao estado e outros entes públicos

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

29 valor das dívidas a terceiros a mais de cinco anos

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

a) Banco Europeu de Investimento

No exercício não foram utilizados recursos provenientes de linhas de financiamento do B.E.I.

(valores em euros)

Contrato	Valor contratado	Valor em dívida
BEI I		
Tranche A	99 759 579	99 759 579
Tranche B	100 000 000	100 000 000
Tranche C	100 000 000	100 000 000
Tranche D	243 930 128	243 930 128
BEI II		
Tranche A	120 000 000	120 000 000
Tranche B	80 000 000	80 000 000
Total	743 689 708	743 689 708

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

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

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

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

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

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

Contrato BEI I

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

Contrato BEI II

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

b) Locação operacional Nortrem, ACE

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

(valores em euros)

Contrato	Valor inicial	Valor em dívida
LEP 2002	97 222 222	84 482 695
LEP 2003	121 527 778	111 852 893
LEP 2004	31 250 000	30 115 317
Total	250 000 000	226 450 905

c) Contrato de Mútuo

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

31 compromissos financeiros

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

Entidade	Valor do contrato	Valor realizado	%
Normetro – Contrato Base	845 997 409	764 118 168	90%
Normetro – Aditamentos	231 991 030	215 463 613	93%
CFS	35 012 237	14 543 423	42%

32 garantias prestadas

Para caução ao pagamento do valor provável das indemnizações a pagar pela Empresa pela expropriação de prédios destinados a serem utilizados na construção da Rede de Metro Ligeiro foram emitidas garantias bancárias. No fim do exercício existem 10.702.505 euros em garantias bancárias prestadas, correspondendo a 211 processos.

34 provisões

As provisões apresentam a seguinte configuração:

(valores em euros)

	Saldo Inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
Outras provisões	10 765 525	0	0	10 765 525
Total	10 765 525	0	0	10 765 525

A rubrica “Outras provisões” contempla o montante cuja perda foi considerada provável, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos consultores legais. A provisão é incremental ao Imobilizado em Curso.

35 realização do capital social

O Capital Social está integralmente subscrito e realizado.

36 número de acções e valor nominal

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

37 composição do capital social

Em 31 de Dezembro de 2006, era a seguinte a composição do capital social da Empresa:

accionista	2006	2005
Área Metropolitana do Porto	59,9993%	59,9993%
STCP	25%	25%
Estado Português	10%	10%
CP – Caminhos de Ferro Portugueses	5%	5%
Câmaras Municipais de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia	0,0007%	0,0007%

40 variação da situação líquida

(valores em euros)

	Saldo inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo final
Capital	5 000 000	0	0	5 000 000
Prestações Acessórias	179 033	0	0	179 033
Resultados Transitados	-67 581 091	-71 335 191	0	-138 916 283
Resultado Líquido Exercício	-71 335 191	-122 155 435	-71 335 191	-255 892 684
Sub-Total	-133 737 249	-193 490 626	-71 335 191	-255 892 684
Prestações do Concedente	402 883 442	60 677 918	0	463 561 360
Total	269 146 193	-132 812 708	-71 335 191	207 668 676

As “Prestações do Concedente” recebidas em 2006 ascenderam a 60.677.918 euros, com origem no Orçamento de Estado, FEDER e Fundo de Coesão.

41 custo das mercadorias vendidas

(valores em euros)

Movimentos	Valores
Existências iniciais	161 839
Compras	310 883
Regularizações existências	0
Existências finais	272 077
Custos no exercício	200 645

Os movimentos desta rubrica resultam da Consolidação Proporcional do ACE TIP e reflectem as transacções ocorridas em “existências” durante o exercício, do título Andante (suporte físico).

43 remunerações atribuídas aos membros dos órgãos sociais

A remuneração auferida pelos Órgãos Sociais da Empresa em 2006, foi de:

Conselho de Administração	657.954 euros
Fiscal Único	19.344 euros

45 resultados financeiros

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005	
Custos e perdas			
681	Juros suportados	40 246 103	24 580 198
682	Perdas em empresas grupo associadas	88	963
688	Outros custos e perdas financeiras	2 088 182	1 950 769
	Resultados financeiros	-41 457 015	-25 695 716
	Total	877 358	836 213
Proveitos e ganhos			
781	Juros obtidos	193 039	136 320
782	Ganhos em empresas grupo associadas	36 279	9 132
784	Rendimentos de participantes de capital	0	61 277
788	Reversões e Outros proveitos e ganhos financeiros	648 040	629 485
	Total	877 358	836 213

Inclui 3.508.835 euros de juros capitalizados (9.006.878 euros em 2005) através da conta Trabalhos para a Própria Empresa.

46 resultados extraordinários

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005	
Custos e perdas			
691	Donativos	54 525	62 813
694	Perdas em Imobilizado	0	25 028
695	Multas e penalidades	1 335	1 106
697	Correcções relativas a exercícios Anteriores	0	2 086
698	Outros Custos ou Perdas	1 402	11 476
	Resultados extraordinários	759 442	635 750
	Total	816 704	738 260
Proveitos e ganhos			
794	Ganhos em imobilizações	17 578	4 713
797	Correcções relativas a exercícios anteriores	0	61 089
798	Outros Proveitos ou Ganhos	799 126	672 458
	Total	816 704	738 260

O montante da rubrica “Outros proveitos ou ganhos” corresponde, essencialmente, ao valor anual de reconhecimento do montante de subsídios recebidos do Estado para construção da Ponte Infante D. Henrique, por contrapartida de proveitos diferidos, e é igual à reintegração do referido investimento.

48 a sociedade recebeu as seguintes garantias bancárias dos seus fornecedores:

A Normmetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE, adjudicatário do contrato de Projecto e Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto prestou nos termos contratuais, cauções de exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor do Metro do Porto, sob a forma de garantia bancária, o valor acumulado de 142.045.483 euros.

A CFS – Consugal, Ferconsult e Sener, consórcio adjudicatário do contrato de prestação de serviços de fiscalização e controlo da Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto prestou, nos termos contratuais, cauções do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor do Metro do Porto, sob a forma de garantia bancária, o montante acumulado de 7.169.164 euros.

Outros fornecedores de imobilizado da Metro do Porto prestaram, nos termos contratuais, cauções do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas, a favor da Empresa, sob a forma de garantia bancária, no montante de 35.851.812 euros.

49 estado e outros entes públicos

Os saldos a receber do Estado apresentam a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a recuperar	41 032 098	51 517 476
Impostos e Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas – IRC	205 565	122 526
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares – IRS	42 907	7 681
Contribuições para a Segurança Social a recuperar	5 201	5 201
Total	41 285 772	51 652 884

51 custos diferidos

Os Custos Diferidos apresentam a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Locação operacional veículos – 1º contrato	101 663 677	107 184 786
Locação operacional veículos – 2º contrato	76 444 410	80 295 410
Locação operacional veículos – 3º contrato	56 919 233	59 807 484
Locação operacional veículos – 4º contrato	37 570 907	39 367 276
Outros custos diferidos	61 957	41 590
Total	272 660 184	286 696 547

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

Custos Diferidos por contrapartida de Outros Credores. As rendas são reconhecidas como encargos do período respectivo.

52 empréstimos bancários

Os empréstimos bancários são exigíveis como segue:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Curto prazo	265 372 082	284 988 430
Médio e longo prazo	1 123 689 708	743 689 708
Total	1 389 061 789	1 028 678 138

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

53 outros credores

Os saldos mais representativos desta rubrica assumem a seguinte representação:

Por rubrica do Balanço:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Outros credores – médio e longo prazo	217 556 186	227 258 709
Fornecedores de imobilizado – curto prazo	57 529 095	115 113 435
Outros credores – curto prazo	14 643 073	12 454 010
Total	289 728 354	354 826 154

Por entidade:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
NORTREM-Aluguer Material Ferroviário, ACE	226 450 905	236 497 427
Normetro, ACE	17 995 053	56 528 060
Bombardier Transportation Portugal, SA	15 006 587	0
ACA CONSTRUÇÕES – Alberto Couto Alves, SA	4 040 372	3 357 512
Vossloh Electrical Systems	3 615 678	0
Outros Credores	22 619 759	58 443 155
Total	289 728 354	354 826 154

A dívida ao Nortrem, ACE refere-se às rendas vincendas dos três contratos de locação operacional, sendo devida em 40 prestações semestrais. As rendas a vencer durante o ano de 2007 foram relevadas em dívida de curto prazo.

54 acréscimos de custos

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Remunerações a liquidar	723 227	688 959
Especialização de juros	12 904 143	8 193 823
Outros	12 287 730	11 902 473
Total	25 915 101	20 785 255

A rubrica “Outros acréscimos de custos” contempla essencialmente, custos com a operação do sistema de metro ainda não facturados (10,8 milhões de euros) e indemnizações a liquidar por prejuízos decorrentes das obras de construção da infra-estrutura de metro ligeiro (0,8 milhões de euros).

55 proveitos diferidos

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Subsídios ao Investimento	31 323 022	31 949 564
Manutenção veículos metro ligeiro	48 536 885	52 265 315
Bonificação de juros	4 597 961	4 990 668
NPV US CBL	5 421 097	5 676 430
Total	89 878 965	94 881 977

Os subsídios ao investimento referem-se, essencialmente, aos recursos recebidos para a construção da Ponte Infante D. Henrique (31.274.537 euros).

56 prestação de serviços

A rubrica de Prestação de serviços apresenta a seguinte composição:

(valores em euros)

	Exercício de 2006	Exercício de 2005
Transporte de Passageiros	21 271 975	10 349 728
Manutenção veículos metro ligeiro	3 728 431	3 608 796
Outros	853 632	476 588
Total	25 854 038	14 435 112

57 leasing operacional de material circulante

Nos exercícios de 2002, 2003 e 2004 foram realizados contratos de locação operacional – LEP (Leasing Estruturado Português) relativos a 72 veículos de metro ligeiro. A facturação antecipada das respectivas rendas ainda não relevadas como custo encontra-se registada no balanço, na conta de custos diferidos, pelo montante de 272.598.226 euros

Foi contratado em 2003, com o Banco Comercial Português, por um período de 20 anos, um *swap* de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional celebrado em 2002.

58 contingências

Os litígios em que a Sociedade está envolvida à data de 31 de Dezembro de 2006 resumem-se como segue:

Acções movidas por:	Valor total da contingência
Clientes	(a)
Administração Fiscal	(a)
Colaboradores	(b)
Comerciantes	(a)
Terceiros	108 142 (c)
Expropriações	7 456 168 (d)

(a) Inexistente.

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

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

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

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



certificação

legal das contas

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da “METRO DO PORTO, S.A.”, as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2006, (que evidencia um total de 2 018 687 573 euros e um total de Situação Líquida de 207 668 676 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 122 155 435 euros), as Demonstrações dos resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

RESPONSABILIDADES

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

ÂMBITO

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

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

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

... / ...

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

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 2006, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

ÊNFASES

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

8.1 - A Empresa tinha reconhecido, até ao exercício de 2002, os subsídios recebidos, a fundo perdido, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98 e suas posteriores alterações, para financiamento do imobilizado afecto ao Sistema de Metro Ligeiro como Proveitos Diferidos. A partir de 2003, alterou essa contabilização para a rubrica de "Prestações do Concedente", conforme notas n.ºs. 3.12 e 40 do Anexo.

8.2 - A Empresa celebrou, em 2003, um contrato de swap de cobertura do risco de taxa de juro, relacionado com o contrato de leasing operacional, efectuado em 2002, conforme notas n.ºs. 3.3 e 57 do Anexo. Realizou também, em 2006, um contrato de igual tipo de swap, associado a uma operação de financiamento do BEI, conforme notas n.ºs. 3.3 e 29 do Anexo.

8.3 - Sem colocar em causa o princípio da continuidade das operações, atendendo a inúmeros aspectos, dos quais imediatamente sobreleva a garantia do financiamento do Estado, não podemos deixar de evidenciar a existente indefinição do sistema de financiamento a adoptar, quer no que se refere à implantação da infraestrutura do metro, quer no que respeita aos défices de exploração, originados pela prestação de transporte em regime de serviço público.

O atraso dessa definição pode prejudicar a imagem da situação financeira da Empresa.

Porto, 12 de Fevereiro de 2007


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



relatório e parecer
do fiscal único

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

Senhores accionistas:

Na nossa qualidade de Fiscal Único, vimos apresentar a V. Exas. o nosso relatório sobre a acção fiscalizadora desenvolvida e dar parecer sobre os documentos de prestação de contas preparados pelo Conselho de Administração da sociedade "METRO DO PORTO, S.A.", relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 2006, cumprindo, assim com o disposto na alínea g), do n.º.1, do Artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais e Artigo 25.º dos Estatutos.

Salientamos como aspectos mais relevantes na Empresa, em 2006, a conclusão da 1.ª Fase do sistema de metro ligeiro, que abrange uma rede em exploração de 58,9 km, incluindo 69 estações, e a adesão maciça da população em geral a este modo de transporte.

Assistimos, ao longo do ano, a várias reuniões do Conselho de Administração em que nos inteiramos dos principais temas da gestão da Empresa.

Obtivemos sempre, quer da Administração, quer dos Serviços, as informações que solicitámos para o desempenho das nossas funções, o que merece o nosso reconhecimento.

Efectuámos, no decurso do exercício, os exames e verificações às contas e valores que entendemos adequados e oportunos. Os documentos de prestação de contas anuais foram analisados com especial atenção.

O cumprimento dos estatutos e das normas legais e regulamentares aplicáveis não nos merece qualquer reparo.

Reconhecemos como necessária uma breve decisão do Governo quanto à definição do sistema de financiamento da Empresa, que evite uma deterioração da sua imagem económico-financeira, que tenderá a agravar-se com os previsíveis défices de exploração.

Como conclusão, somos de parecer que a Assembleia Geral Anual:

- 1) Aprove o Relatório de Gestão e as Contas respeitantes ao exercício de 2006;
- 2) Aprove a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão.

Porto, 13 de Fevereiro de 2007

O Fiscal Único


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



relatório
de auditoria

Aos Accionistas da
Metro do Porto, S.A.

Relatório de Auditoria

Introdução

1 Examinámos as demonstrações financeiras da Metro do Porto, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2006, (que evidencia um total de 2.018.688 milhares de euros e um total de capital próprio de 207.669 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 122.155 milhares de euros), as Demonstrações dos resultados, por naturezas e por funções, e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

Responsabilidades

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

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

Âmbito

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

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

Metro do Porto, S.A.

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

Reserva

7 A Sociedade regista os apoios e subsídios recebidos do Estado e da União Europeia relacionados com activos na conta Prestações do concedente (alínea 4 da Base XXVII), integrada na rubrica de Capital Próprio. Em nossa opinião, estes subsídios deveriam ser registados em Proveitos Diferidos e reconhecidos como proveitos em função das depreciações dos bens subsidiados. O valor registado na conta Prestações do concedente é, em 31 de Dezembro de 2006, de 463.561 milhares de euros (402.883 milhares de euros em 31 de Dezembro de 2005), não nos tendo sido possível proceder à quantificação do efeito em proveitos diferidos (passivo) e em resultados.

Opinião

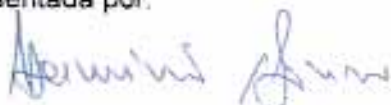
8 Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação referida no parágrafo nº 7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da **Metro do Porto, S.A.** em 31 de Dezembro de 2006, bem como o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Ênfase

9 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para o facto de, conforme se refere na Introdução do Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados, o financiamento do investimento e da actividade da empresa ser assegurado pelo Estado, pelo que, a continuidade das operações estará condicionada à obtenção atempada dos referidos meios.

Porto, 1 de Fevereiro de 2007

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



Herminio António Paulos Afonso, R.O.C.

METRO DO PORTO, S.A.

Av. Fernão Magalhães, 1862 – 7º
4350-158 Porto
Telf. 225 081 000 Fax: 225 081 001
e-mail: metro@metro-porto.pt
www.metroporto.pt

Contribuinte n.º 503 278 602
Registado com o n.º 51498/41018 na
2.ª Conservatória do Registo Comercial do Porto
Capital Social 5 000 000 euros

Ficha Técnica

Design João Machado

Produção João Machado Design Lda.

Fotografia Metro do Porto, S.A.,
Fernando Guerra FG + SG e OM Design

Pré-impressão Loja das Ideias

Impressão Techniforma

Nº Exemplares 400 ex.

Depósito Legal n.º 207 945/04

ISSN 1645-1694

