



Relatório e Contas 2005



Índice

4	MENSAGEM DO PRESIDENTE
7	RELATÓRIO DE GESTÃO
9	1 Eventos de 2005
13	2 Os números do Metro do Porto
17	3 O MP e a Comunidade
17	3.1 Ambiente
20	3.2 Património Arqueológico e Edificado
21	3.3 Acessibilidade ao Sistema
23	3.4 Relações com a Comunidade
25	4 O MP e os seus Clientes
31	5 O serviço do MP
31	5.1 Operação comercial
34	5.2 A Rede em Construção
39	6 Comunicação e Imagem do MP
39	6.1 Eventos Institucionais
39	6.2 Comunicação
40	6.3 Iniciativas Culturais e Educativas
41	6.4 Parcerias
41	6.5 Assessoria de Imprensa
43	7 O MP e os seus Colaboradores
43	7.1 Estrutura Organizacional
44	7.2 Composição dos Órgãos Sociais
46	7.3 Recursos Humanos
49	8 O MP e os seus Accionistas
51	9 Actividade Económico-Financeira do MP
51	9.1 Enquadramento Macroeconómico
52	9.2 Investimento
52	9.3 Financiamento
61	9.4 Situação Patrimonial
62	9.5 Resultados
67	10 Perspectivas para 2006
69	11 Proposta de Aplicação de Resultados
71	CONTAS DO EXERCÍCIO DE 2005
99	CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS
103	RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO
107	RELATÓRIO DE AUDITORIA

Mensagem do Presidente



Dois mil e cinco (2005) foi um ano de forte impulso na actividade da Metro do Porto, S.A. A abertura de três novas linhas da Rede teve grande significado social e económico. Com o alargamento da sua abrangência geográfica, o Metro do Porto passou, de modo ainda mais notório, a fazer parte do quotidiano de milhares de cidadãos desta Região. 2005 vai ficar, sem dúvida, fortemente marcado no desenvolvimento deste projecto.

A 13 de Março, inaugurámos o primeiro segmento da Linha Vermelha **B**, até à Estação de Pedras Rubras, servindo os concelhos de Matosinhos e da Maia. Foi o primeiro passo no sentido de alcançarmos o norte da Grande Área Metropolitana e chegarmos a Vila do Conde e à Póvoa de Varzim.


A 30 de Julho, inaugurámos, com a presença do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng. Mário Lino, e da Senhora Secretária de Estado dos Transportes, Eng. Ana Paula Vitorino, o troço inicial da Linha Verde **C**, até à Estação Fórum Maia. Foi mais um importante momento de

concretização, fortemente marcado pelas dificuldades técnicas que a Engenharia do Metro do Porto teve que superar, de forma especial, nesta empreitada.

Mais tarde, a 17 de Setembro, inaugurámos a chamada Linha das Linhas: a Linha Amarela **D**, ligando o Porto a Vila Nova de Gaia. Contando, de novo, com a presença do Senhor Eng. Mário Lino e da Senhora Eng. Ana Paula Vitorino, pudemos percorrer os largos quilómetros de túnel construídos no subsolo das freguesias mais centrais do Porto e percorrer a renovada e modernizada Ponte Luiz I, que possibilita uma das mais privilegiadas e impressionantes vistas sobre o Rio Douro e respectivas margens, onde se destacam as Caves do Vinho do Porto, do lado de Gaia, e a Ribeira, do lado do Porto.

Chegámos, assim, ao final do exercício transacto com 4 (quatro) linhas e 35 (trinta e cinco) quilómetros de Rede construída para serviço dos cidadãos. As aberturas efectuadas deram lugar a um significativo reforço da procura por parte dos clientes. Fechámos o ano com um crescimento de 87,8% do número de

validações face a 2004, com um total de 18,4 milhões de clientes transportados. Passámos a servir, finalmente, numa dimensão aproximada do objectivo inicial do projecto, uma larga fatia da população da Grande Área Metropolitana do Porto. E continuámos a mostrar a capacidade de proporcionar um transporte muito eficaz, rápido, confortável e seguro.

O ano de 2005 teve ainda uma forte componente de obra, essencialmente centrada na conclusão das Linhas que viemos a inaugurar durante este exercício e no prolongamento da Rede, a norte. Prosseguiram, de forma intensa e empenhada, os trabalhos ao longo da Linha Vermelha, entre Pedras Rubras e a Póvoa de Varzim, na Linha Verde, entre o Fórum Maia e o ISMAI, e também na Linha Violeta , que faz a ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro.

O volume total do investimento realizado em 2005 situou-se nos 364 milhões de euros, o que se traduz num crescimento de 2,3% face a 2004. Em termos acumulados, o investimento já efectuado pela Metro do Porto, S.A. ultrapassa os 1,7 mil milhões de euros.

Observando o valor global de investimento realizado, constata-se que se aproxima a conclusão da 1.ª Fase da Rede do Sistema do Metro do Porto. Na verdade, todas as Linhas previstas no projecto inicial – a que vieram somar-se, em 2004, a extensão Campanhã/Estádio do Dragão, da Linha de Gondomar, e a ligação ao Aeroporto –, ou estão prontas ou vão entrar em funcionamento durante o ano de 2006.

É chegada a altura, portanto, de aprofundar a preparação para o lançamento das Linhas da 2.ª Fase. Em termos técnicos, jurídicos e ambientais tudo está a postos para que possa arrancar a construção da Linha de Gondomar e da Linha Matosinhos-Boavista. E as linhas ou prolongamentos Casa da Música-Laborim (2.ª Linha de Gaia), Hospital de São João-Maia e Matosinhos-Leça estão em adiantado estado de desenvolvimento, já em fase de anteprojecto. Isto em total e profícua articulação entre a Metro do Porto, S.A. e as respectivas Câmaras Municipais. Apenas falta uma aprovação da parte do Governo.

Em 2005, o Conselho de Administração teve oportunidade, por diversas ocasiões, de articular com o Governo, ao mais alto nível e, concretamente, com o Senhor Primeiro-Ministro, Eng. José Sócrates, o modelo de desenvolvimento futuro dos vários projectos de expansão que temos preparados. E esse modelo passa, inequivocamente, por uma política de crescimento daquela que é a realidade do Metro do Porto, aliada a uma atitude de permanente rigor, exigência e transparência, como, aliás, sempre fizemos. Sabemos que o Governo partilha os nossos objectivos e metas. O que significa que, mesmo atendendo às dificuldades de ordem económica que o País atravessa, 2006 será para a Metro do Porto, S.A. um ano de análise e definição do Plano de Desenvolvimento da Rede do Metro, do Modelo de Financiamento e, eventualmente, de alterações na Estrutura Accionista e até no Modelo de Governo da Empresa. Caberá aos Accionistas – Grande Área Metropolitana do Porto e Estado –, tomar as medidas de clarificação e definição nestas áreas.

Valentim Loureiro



Relatório de Gestão





INAUGURAÇÕES

No fim do ano de 2005 estavam abertas à exploração comercial todas as linhas previstas na primeira fase original do sistema, embora parcialmente nalguns casos. Para além da entrada em serviço de uma extensão adicional de linha de 18,9 kms e 24 novas estações, as quatro aberturas ocorridas em 2005 marcam um novo período na história do projecto do Sistema de Metro Ligeiro. Com a abertura das linhas da Póvoa (até Pedras Rubras), da Trofa (até ao Fórum Maia) e, em particular, da linha de Gaia, passa a estar disponível uma verdadeira rede de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto.

Abertura	Linha	Troço	Extensão	Estações
1-Jan-03	Azul	Trindade – Senhor de Matosinhos	11 826	18
5-Jun-04	Azul	Estádio do Dragão – Trindade	3 823	5
13-Mar-05	Vermelha	Estádio do Dragão – Pedras Rubras ¹	6 744	5
30-Jul-05	Verde	Estádio do Dragão – Fórum da Maia ²	5 984	7
17-Set-05	Amarela	Câmara Gaia – Pólo Universitário ³	5 723	11
10-Dez-05	Amarela	João de Deus – Câmara Gaia	405	1
Em operação			34 505	47

¹ Troço comum com linha Azul, Estádio do Dragão a Senhora da Hora (9,6 kms, 13 estações)

² Além do troço comum referido em 1, tem em comum com linha Vermelha a ligação Senhora da Hora a Fonte do Cuco (0,7 kms, 2 estações)

³ Inclui Estação da Trindade, composta por dois pisos – enterrado para linha Amarela e superfície para as restantes

Merece realce o simbolismo da entrada em exploração da linha Amarela, que liga os dois maiores concelhos da Área Metropolitana do Porto. Esta linha originou a renovação da secular Ponte Luís I, cujo tabuleiro superior é agora reservado ao Metro Ligeiro e ao tráfego pedonal. A Ponte do Infante, construída pela Metro do Porto e aberta à circulação desde Março de 2003, garantiu a manutenção de condições de circulação rodoviária entre as duas cidades.

Numa primeira fase, entre Setembro e Dezembro, o serviço comercial da linha Amarela limitou-se ao troço Câmara de Gaia-Pólo Universitário. A 10 de Dezembro foi estendida a operação até à estação João de Deus, em Vila Nova de Gaia.

PROGRESSO DA INTERMODALIDADE

O projecto intermodal da Área Metropolitana do Porto prosseguiu em 2005 através do crescimento da rede abrangida pelo zonamento e tarifário Andante. Para além dos troços do Metro do Porto inaugurados, registou-se a inclusão de:

- vinte e seis novas linhas da STCP (trinta e três linhas no total, duas das quais em tracção eléctrica);
- uma linha rodoviária de operador privado (para um total de 6 linhas);
- o troço Coimbrões-Espinho da Unidade de Suburbanos do Grande Porto da CP (a que acresce o troço Coimbrões-Valongo incluído no sistema Andante em Junho de 2004).

No Funicular dos Guindais e na rede de eléctricos da STCP, a exemplo da rede de Metro Ligeiro, apenas são utilizados títulos intermodais Andante.

RECORDE DE VALIDAÇÕES

A melhor medida do sucesso do Sistema é o seu nível de utilização. Destaque-se o crescimento de 87,8% das validações anuais, com o número de passageiros kms a mais que duplicar em igual período (crescimento 107,9%, reflexo de um crescimento de 10,7% no percurso médio de utilização do Sistema). Em Dezembro, mês de recorde absoluto de validações desde o arranque da operação comercial, registou-se uma média diária geral de 81.817 validações e uma média de 101.345 validações em dia útil. A confiança depositada no serviço de transporte público que estes números reflectem permite encarar com redobrado optimismo o futuro deste projecto.

RENEGOCIAÇÃO DO CONTRATO DE OPERAÇÃO

O contrato de projecto e construção do Sistema de Metro Ligeiro contempla igualmente a operação deste por um período inicial. As diversas alterações ao projecto não foram acompanhadas por alterações nas vertentes de manutenção e operação desse contrato (salvo em 2001, no que ao primeiro aditamento diz respeito).

A adição ao traçado inicialmente previsto das extensões ao Estádio do Dragão e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e das duplicações das linhas da Póvoa e da Trofa, associada à necessidade de proporcionar um serviço com melhores frequências, levaram à necessidade de negociação de um novo acordo para a componente de operação e manutenção do contrato. A Metro do Porto expôs à tutela, em Maio de 2004, o interesse e motivações para esta negociação.

Em Setembro de 2005 foi alcançado um acordo entre a Empresa e o consórcio Normetro que, assegurando a salvaguarda das garantias contratuais e respeitando o princípio geral de preço global, introduz um acrescido nível de flexibilidade na gestão da oferta na rede. A revisão contratual contempla desde já a possibilidade de inclusão em serviço de novos veículos (cujo concurso público internacional se encontra em curso) bem como da operação de novas linhas que venham a ser aprovadas pelo Governo.

Este acordo é vertido no 7.º Aditamento ao contrato inicial, cuja aprovação foi solicitada pela Metro do Porto ao Governo em Outubro de 2005.

DESPACHO CONJUNTO

Através do Diário da República de 14 de Novembro, a Empresa foi informada do despacho conjunto de 20 de Outubro dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, determinando o seguinte:

“A aprovação do relatório final de auditoria técnico-financeira à Metro do Porto, S. A., relativa ao período de 2000-2003, elaborado pela Inspecção-Geral das Finanças e pela Inspecção-Geral de Obras Públicas, e das recomendações formuladas a fls. 63 e 64 do referido documento;

Até estar concluída a análise do relatório a elaborar pela empresa, nos termos da alínea b) das recomendações agora aprovadas, não serão tomadas, quer pelo Governo e pelos órgãos da administração central, quer pela comissão executiva do conselho de administração da empresa, cujos membros são designados pelo Estado, quaisquer decisões que impliquem a assunção de despesa adicional no projecto, que não recaiam no âmbito da gestão corrente ou que sejam impeditivas da continuidade dos trabalhos em curso. Esta suspensão aplica-se, por maioria de razão, a decisões que impliquem endividamento adicional e a todas as decisões pendentes sobre extensões da rede do sistema de metro ligeiro, bem como à configuração e implementação da denominada 2.ª fase do projecto;

Em face da avaliação que for efectuada ao estado global do projecto, será constituído um grupo de trabalho, no âmbito dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, com o objectivo de propor ao Governo as alterações legislativas e estatutárias indispensáveis à reposição do equilíbrio operacional e financeiro do projecto, no âmbito.”

O relatório correspondente à alínea b) das recomendações da IGF havia sido enviado aos dois Ministros em 9 de Novembro. Em Fevereiro de 2006, não são conhecidos os progressos já efectuados pelos dois Ministérios na sua análise. São igualmente desconhecidos os progressos já alcançados na nomeação do grupo de trabalho previsto neste despacho conjunto.



Pedras Rubras



2

Os números do Metro do Porto

Rede (31/12)	2003	2004	2005	05/04
Extensão (mts)	11 826	15 649	34 505	120,5%
Estações	18	23	47	104,3%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	05/04
Efectivo Total 31/12	150	133	137	3,0%
Efectivo Total Médio	206	141	137	-3,0%

Valores em milhares

Procura	2003	2004	2005	05/04
Sistema de Metro				
Passageiros	5 960	9 843	18 481	87,8%
Passageiros km	26 476	46 506	96 674	107,9%
Percurso médio (mts)	4 443	4 725	5 231	10,7%
Funicular dos Guindais				
Passageiros	-	224	244	8,9%
Passageiros km	-	63	68	8,9%



Valores em milhares

Oferta	2003	2004	2005	05/04
Sistema de Metro				
Veículos km	1 343	1 941	3 398	75,0%
Lugares km	290 076	419 285	733 945	75,0%
Taxa de ocupação	9,1%	11,1%	13,2%	2,1 pp
Funicular dos Guindais				
Viagens	-	28	35	26,5%
Lugares km	-	392	496	26,5%
Taxa de ocupação	-	16,0%	13,8%	-2,2 pp

Receita	2003	2004	2005	05/04
Sistema de Metro				
Receita (m €)	2 752	5 235	10 212	95,1%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,39	11,26	10,56	-6,2%
Receita / Lugar km (cent €)	0,95	1,25	1,39	11,4%
Funicular dos Guindais				
Receita (m €)	-	122	138	13,2%
Receita / Passageiro km (€)	-	1,94	2,02	3,9%
Receita / Lugar km (€)	-	0,31	0,28	-10,5%

Valores em milhares de euros

Resultados	2003	2004	2005	05/04
Resultados Operacionais	-9 674	-20 680	-46 234	-123,6%
Antes de IC's	-9 674	-25 411	-48 479	-90,8%
Resultados Financeiros	-16 192	-18 421	-25 696	-39,5%
Resultados Extraordinários	-110	1 186	636	-46,4%
Resultados Líquidos	-26 032	-37 949	-71 335	-88,0%



Em todas as fases do processo de implementação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (concurso, projecto, construção e operação), bem como na Empresa, está patente o objectivo de progresso sem descuidar a protecção ambiental, os valores económicos e as preocupações sociais.

Nesta perspectiva, são fulcrais a gestão ambiental, a gestão do património arqueológico e edificado envolvente da rede e a acessibilidade ao Sistema por pessoas de mobilidade reduzida. Presta-se a maior atenção às relações com a Comunidade, nomeadamente na resolução dos constrangimentos provocados pelas obras de implementação do Sistema de Metro à população (moradores e comerciantes), ou na promoção e divulgação de iniciativas culturais e educacionais.

3.1 Ambiente

CONCURSO E PROJECTO

As preocupações ambientais e a melhor satisfação do interesse público são factores sempre presentes desde a idealização de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto.

Já em 1997, no processo de análise e selecção das propostas concorrentes ao concurso mestre, foram tidos em consideração diversos aspectos relativos a impactos ambientais.

A proposta vencedora foi considerada a mais avançada do ponto de vista ambiental, na medida em que, para além de avaliados os impactos, propunha medidas de minimização concretas, assim como um maior leque de medidas de monitorização ambiental.

O método de construção proposto, bem como o planeamento espacial dos estaleiros, reflectiam uma opção que, por si só, contemplava a minimização dos impactos no saturado centro urbano do Porto e também nas cidades da Maia e de Vila Nova de Gaia.

O desenrolar dos trabalhos demonstrou ter sido a escolha de uma TBM-EPB (“Tunnelling Boring Machine – Earth Pressure Balanced”) a solução mais adequada. Durante a construção, a opção pela tuneladora diminuiu o impacto da escavação, designadamente, ao nível de assentamentos, permitindo trabalhar em contínuo, de forma praticamente imperceptível à superfície.

Já a alternativa a esta proposta, que previa a utilização de meios mecânicos do tipo ataque pontual, em conjugação com a utilização de explosivos, considerava a construção de túneis a céu aberto em meio urbano - o que acarretaria grandes incómodos para a população residente e, muito provavelmente, causaria sérias repercussões à superfície.

Em 2001, o projecto foi alvo de alterações que contribuíram para uma melhoria substantiva em termos ambientais. A maioria das alterações decorreu da aplicação de medidas mitigadoras e potencializadoras propostas quer no Estudo de Impacte Ambiental (EIA), quer no decurso do processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA). Foram identificados, na generalidade, impactos positivos face à solução contratual, quer no que respeita à fase de exploração, quer mesmo na fase de construção.

As alterações foram no sentido de alcançar os seguintes objectivos:

- Compatibilização entre as intervenções do Metro e a reabilitação urbana do Porto, resultante da desafecção das antigas infra-estruturas de transporte e a sua interligação com as acções inerentes à integração do “Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura”;
- Compatibilização entre a infra-estrutura de transporte e as acções de reabilitação e recuperação urbanística empreendidas pelas autarquias (veja-se a título de exemplo, no concelho de Matosinhos, a integração urbana dos arruamentos afectos ao troço Senhora da Hora-Matosinhos e, em particular, no troço Sete Bicas-Fonte do Cuco, definindo nova centralidade na freguesia da Senhora da Hora);
- Recuperação de elementos do Património Arquitectónico ou Arqueológico que vieram a ser detectados no decurso da construção, por exemplo na estação Campo 24 Agosto;
- Aplicação de medida proposta no EIA no que respeita à minimização do impacte mais negativo da fase de construção, que estaria associado ao corte da VCI no troço Salgueiros-Pólo Universitário;
- Aplicação de medida proposta no EIA relativa ao corte de serviço da CP, substituído por um serviço rodoviário de transportes alternativos.

Quanto aos concursos públicos posteriores ao concurso inicial, definiram-se os requisitos e critérios técnicos de ambiente a obedecer na preparação dos projectos, os quais teriam que ser implementados pelos projectistas. Pretendeu-se, desta forma, a minimização de impactes por antecipação, em detrimento da minimização na fase de implementação do sistema. A esses requisitos foram adicionadas outras medidas preconizadas para o projecto, nomeadamente as emitidas pelo Ministério do Ambiente na Declaração de Impacte Ambiental (DIA).

Também nos concursos para construção estão definidos requisitos ambientais, de modo a que seja criado e implementado um sistema de gestão ambiental que assegure que os empreiteiros cumpram os requisitos e legislação ambiental em vigor.

Em todos os projectos da Metro do Porto é visível a preocupação com a evolução dos espaços, não se esgotando a inserção urbana do Sistema de Metro ao espaço canal por ele ocupado. Os projectos de integração paisagística são elaborados numa perspectiva de integração e requalificação da envolvente, privilegiando-se o aumento das áreas pedonais, em detrimento das faixas rodoviárias, favorecendo o aumento da mobilidade dos peões. São também patentes as preocupações relacionadas com o património, biodiversidade (protecção de elementos arbóreos), ruído e vibrações.

Todos os projectos de concepção/construção das várias linhas de metro ligeiro são sujeitos a estudo de impacte ambiental mesmo quando, pelas características do projecto, tal não é exigido nos termos da legislação em vigor.

CONSTRUÇÃO

O Sistema de Acompanhamento Ambiental de Obra (SAA) desenvolvido pelo consórcio construtor, com a consignação das obras da fase inicial, foi baseado no conhecimento detalhado de todo o processo, estudos e compromissos ambientais, aplicando-se à sua acção as metodologias de princípio da ISO 14001. Iniciado em 2000, foi pioneiro entre as empresas de infra-estruturas de transporte em Portugal.

A implementação efectiva do SAA requer um conjunto de monitorizações (inclusive quantitativas) de:

- **Qualidade da água:** mais activa nas estações subterrâneas, visando a caracterização das águas emergentes do túnel presentes nos decantadores;
- **Ruído:** caracterização dos índices de ruído na situação de referência e durante o desenvolvimento dos trabalhos de construção;
- **Análise de solos:** em situações que levantem dúvidas relativamente à possível contaminação;

- **Resíduos:** além da quantificação, o sistema exige que haja triagem e encaminhamento correcto dos diversos tipos de resíduos;
- **Limpeza de arruamentos:** graças ao correcto funcionamento da lavagem de rodados, entre outras medidas, de modo a minimizar suspensão de poeiras.

Este sistema permite minimizar as consequências ambientais adversas, inevitavelmente significativas em tão vasta e complexa empreitada: nos anos de 2001 a 2004, mantiveram-se activas, em média anual, entre vinte e duas a vinte e quatro frentes de obra, e foram envolvidos mais de duas centenas de subempreiteiros directos. As dificuldades foram aumentadas pelas limitações de locais para deposição de determinados tipos de resíduos, designadamente, inertes.

BENEFÍCIOS SOCIAIS E AMBIENTAIS



O serviço proporcionado pelo metro ligeiro gera benefícios sociais e ambientais muito diversos. O arranque da operação comercial marca a entrada na fase com balanço ambiental mais positivo e cujas vantagens são mais perceptíveis: maior mobilidade, melhoria da qualidade do ar a nível local, requalificação urbana, entre outras.

Começando pelos mais óbvios e intuitivos, os clientes do sistema poupam tempo de forma muito significativa. Um estudo elaborado em 2003 por uma entidade especializada independente estimava essa poupança de tempo em cerca de 10 milhões de horas por ano, quando o sistema atingir a fase de cruzeiro, poupança avaliada então em 27 milhões de euros por ano. Transportando esses números para 2005, chegar-se-ia a uma poupança de quase 2 milhões de horas e a um valor superior a 5 milhões de euros.



A introdução do Sistema de Metro origina um aumento da quota do transporte colectivo na Área Metropolitana do Porto, através da transferência do transporte individual (TI) para o metro – o objectivo com maiores benefícios ambientais. A captação de passageiros a outros sectores do transporte colectivo (TC) possibilita a reorganização e hierarquização da oferta de transportes colectivos urbanos. Em conjunto, a captação de viagens ao transporte individual e ao restante transporte colectivo possibilitam a redução do congestionamento e da sinistralidade rodoviária urbana e suburbana, a diminuição dos níveis de ruído e, finalmente, a redução de emissão de gases poluentes.

Previra-se no estudo já referido que, em 2012, mais de 12 mil veículos deixariam de estacionar na área central do Porto, Assim sendo, comparando a procura efectiva com a estimada para 2012 no estudo, pode concluir-se que, em 2005, cerca de 2.500 veículos por dia terão já deixado de estacionar nessa zona crítica.



Nas linhas da Póvoa e da Trofa (antes exploradas pela CP), cujo traçado representa parte significativa do percurso à superfície do Sistema, o veículo utilizado pelo metro ligeiro vem substituir a circulação de comboios com motor diesel. Sendo movido a electricidade, e energeticamente eficiente, não é responsável pela emissão de gases como CO₂, NO_x, SO_x, CO, COV's e partículas (PM₁₀), não contribuindo para a poluição atmosférica local. Nas restantes linhas, o Eurotram vem substituir o transporte em autocarro ou em automóvel particular, ainda mais poluentes que os comboios a diesel.

Não obstante a produção de electricidade nas centrais não ser isenta de contributo para a deterioração da qualidade do ar, a diminuição de emissões poluentes (kg) e de consumos de energia (Tep) por efeito da transferência modal para o Metro do Porto é notória. Face à importância desta diminuição, em 2005 foi solicitada a contribuição da Metro do Porto para a revisão das metas do PNAC (Programa Nacional para as Alterações Climáticas).

O estudo acima mencionado previa, para o ano de 2004, que cada passageiro km transportado no metro, em vez de autocarro, redundasse em média numa diminuição de 338 miligramas das emissões de monóxido de carbono. Os valores equivalentes quanto à emissão de outros gases cifram-se em 135 mg para os hidrocarbonetos e 1650 mg para os óxidos de azoto. No caso de passageiros captados ao transporte individual estas diminuições seriam ainda mais expressivas. A ser assim, o metro terá evitado em 2005 a emissão de pelo menos 33 toneladas de monóxido de carbono, 13 toneladas de hidrocarbonetos e 160 toneladas de óxidos de azoto. Teria também sido evitada a poluição do ar por mais de 11 mil milhões de partículas e gerada uma poupança de energia de mais de 3600 Tep (toneladas equivalentes a petróleo).

Outro impacto positivo relevante que a introdução deste veículo provoca, tanto para as áreas adjacentes às antigas linhas exploradas pela CP como (de forma menos pronunciada) para as restantes zonas da Área Metropolitana do Porto, é a diminuição dos níveis de ruído. O Eurotram pode atingir uma velocidade máxima de 80 km/h permanecendo extremamente silencioso, ao contrário dos veículos movidos a motor de combustão.

Os títulos intermodais Andante usados no metro encontram-se disponíveis em cartões de papel, usados como títulos ocasionais, e em cartões de PVC, personalizados com os dados do cliente e usados como assinaturas mensais. Tanto o cartão em papel como o de PVC são recarregáveis, dando-se assim um importante passo para o final dos títulos de viagens descartáveis, dominantes durante décadas. Os títulos Andante incluem-se claramente no universo dos produtos concebidos na lógica do ECODESIGN, uma vez que na sua concepção e design foi incluída a dimensão ambiental: evitar a produção de resíduos.

A TRANSDEV, a empresa membro do consórcio Normetro que opera o sistema, é por imposição contratual certificada pelas Normas ISO 14001 e ISO 9001. Deste modo, a Metro do Porto assegura tanto a gestão dos impactos ambientais decorrentes das actividades de operação do sistema, como a melhoria do seu desempenho ambiental.

Tudo somado, o valor dos benefícios sociais e ambientais já alcançados nos três primeiros anos de operação pode ser estimado num intervalo entre 48 e 57 milhões de euros.

ACTIVIDADES EM 2005

Enquadradas no procedimento de acompanhamento ambiental definido em sede de Avaliação de Impacte Ambiental, a Comissão de Coordenação do Desenvolvimento Regional Norte (CCDRN) efectuou três visitas de acompanhamento às frentes de obra da linha Amarela.

Conforme definido no processo de Avaliação de Impacte Ambiental do projecto de duplicação das linhas da Póvoa e Trofa e da ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro, foram elaborados e enviados para o Instituto do Ambiente os relatórios de monitorização de ruído da fase de construção.

No âmbito da colaboração com a Auditoria Ambiental do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foram elaborados pareceres relativos aos projectos de diploma referente à gestão de resíduos de construção e demolição e a proposta de revisão do regime legal sobre poluição sonora e proposta de decreto-lei relativo à avaliação e gestão do ruído ambiente.

3.2 Património Arqueológico e Edificado

O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do projecto, realizado em 1997, previa efeitos na generalidade positivos para a Fase de Exploração do sistema de metro ligeiro, assentes na "menor degradação dos edifícios e espaços de interesse patrimonial" e no "melhor conhecimento das condições de evolução histórica e arqueológica de concelhos limítrofes através da detecção, estudo e divulgação de eventuais elementos no decurso da construção do presente empreendimento".

Este estudo considera que estes efeitos serão na generalidade positivos, desde que implementadas as medidas mitigadoras para a fase de construção, a integrar na elaboração de um "Programa de Salvaguarda do Património". A implementação deste programa teve como objectivo acompanhar, gerir e solucionar todas as situações ocorrentes, pautando-se pela conjugação de esforços entre as equipas técnicas e as entidades públicas, particularmente o Instituto Português de Arqueologia (IPA), o Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR) e as autarquias.

Foram desenvolvidas mais de três dezenas de campanhas arqueológicas, com acções de escavação (por sondagens ou em área). Dos resultados destes trabalhos, destacam-se as campanhas desenvolvidas nos seguintes troços:

Acessibilidade para todos

- no Campo 24 Agosto, cuja riqueza arqueológica imóvel (Arca d'Água, do século XVI) e móvel (depósito de materiais do século XVII) desencadeou um projecto de musealização no corpo da estação;
- na Avenida Vímara Peres e na Praça Almeida Garrett, com dados relevantes para a compreensão da ocupação romana no Porto e também, no caso de S. Bento, para o urbanismo da Cidade do Porto no século XVI;
- na Praça Marquês de Pombal, enriquecedor do conhecimento da expansão urbana no século XIX;
- na Linha da Trofa, entre Mandim e o Castelo da Maia, pela descoberta de um sítio pré-histórico da Idade do Cobre;
- na Linha da Póvoa, entre Árvore e Azurara, pela descoberta de um sítio Romano, em Quintã, e de um sítio pré-histórico da Idade do Bronze, no Corgo.

Encontra-se em fase de conclusão a Monografia do Campo 24 de Agosto, publicação a título extraordinário justificada pela excepcionalidade do sítio, prevendo-se que a publicação dos restantes resultados seja feita agrupadamente.

ACTIVIDADES EM 2005

Na vertente de património edificado, finalizou-se a remoção da gaze de protecção do revestimento de azulejos da Capela das Almas. Esta actividade foi acompanhada por acções de consolidação e restauro de alguns azulejos que se encontravam em destacamento.

Na vertente arqueologia, decorreu o acompanhamento das acções de terraplanagem nas linhas da Póvoa e da Trofa, tendo sido desencadeadas acções de escavação de emergência devido à descoberta de três sítios arqueológicos nos troços entre a Varziela, Árvore e Azurara. Foram entregues os relatórios de acompanhamento arqueológico destas linhas, os quais mereceram aprovação por parte do Instituto Português de Arqueologia.

Foram assegurados igualmente os trabalhos de acompanhamento da Linha do Aeroporto.

3.3 Acessibilidade ao Sistema

Fazendo jus à sua preocupação sistemática em salvaguardar as condições de acessibilidade ao Sistema de Metro, desenvolveu-se trabalho de cooperação com as autarquias para que as obras em meio urbano pelas quais é responsável sejam cumpridoras da legislação específica, nomeadamente do Decreto-Lei n.º 123/97. São adoptadas outras medidas ainda não legisladas, identificadas através da experiência adquirida nos contactos periódicos tidos com as várias associações de deficientes.



Para além de garantir uma acessibilidade total às suas infra-estruturas fixas através de medidas básicas como sejam:

- o nivelamento entre os cais e o piso do veículo;
- a criação de rampas de acesso aos cais das estações de superfície;
- a utilização de elevadores de acesso aos cais das estações enterradas;
- a informação visual e sonora em todos os veículos e estações;

a Empresa tem ainda desenvolvido soluções inovadoras como:

- marcação de pisos tácteis antes das zonas de escadas e bordo dos cais;
- diferenças cromáticas dos materiais para proceder à identificação das faixas de segurança e marcação dos primeiros degraus dos lanços de escadas.

As barreiras arquitectónicas comumente identificadas noutros projectos têm sido evitadas, nomeadamente:

- embutindo todos os armários técnicos e equipamentos de informação nas paredes;
- colocando a sinalética suspensa a uma altura de 2,20 m;
- colocando o mobiliário urbano para informação e publicidade no sentido longitudinal dos cais;
- colocando criteriosamente o mobiliário (bancos, papeleiras, Máquinas de Venda de Produtos) em locais onde não representem obstáculo para a circulação.

O veículo em utilização, o Eurotram, foi idealizado de forma a facilitar o transporte de pessoas de mobilidade reduzida:

- o piso é integralmente rebaixado relativamente ao cais de embarque;
- as escolhas cromáticas para os acabamentos interiores potenciam a percepção das pegadas dos assentos, balaústres e barras de tecto, elementos fundamentais à segurança em viagem, melhorando a sua identificação para amblíopes;
- existem lugares reservados a cadeiras de rodas com comando de abertura de porta;
- nos seus 35 m de comprimento, o veículo possui seis portas de cada lado, com 1,35 m de largura útil, facilitando assim as acções de entrada e saída, e diminuindo o percurso dentro do veículo e nos cais para aceder às portas;
- existe informação visual em "displays", e informação sonora em altifalantes de modo a permitir uma comunicação o mais ampla possível.

A Metro do Porto elaborou um manual de sinalética que estipula regras de comunicação, com destaque para a atribuição de cores para cada tipo de mensagem de acordo com os princípios e normativas internacionais, a saber:

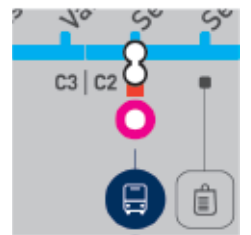
- encaminhamento à saída (verde);
- encaminhamento ao transporte (azul);
- informação de perigo (amarelo);
- interdição e proibição (vermelho).

Esta medida potencia a inteligibilidade das mensagens que se pretende transmitir e melhora consequentemente a mobilidade dentro do sistema.

A Empresa tem procurado manter uma postura autocrítica sistemática, resultando na descoberta de variadíssimos aspectos a melhorar nas condições de acessibilidade.

Outros projectos relevantes são:

- o "Caderno de Elementos Tipos para as Estações de Metro Ligeiro de Superfície", um manual que integra todas as regras para uma correcta concepção e construção das infra-estruturas fixas;
- o "Projecto Infometro", candidatado ao programa POS-Conhecimento, tem como objectivo transmitir ao cliente por forma sonora, através do seu telemóvel, as informações (operacionais ou promocionais) geralmente proporcionadas em suportes escritos;
- o "Projecto Navmetro", candidato ao mesmo programa. Este projecto visa também permitir o uso do telemóvel do cliente com dificuldades de visão para facilitar o acesso urbano às estações do metro e, dentro destas, aos cais de embarque e restantes espaços.



3.4 Relações com a Comunidade

PREOCUPAÇÕES COM COMERCIANTES E RESIDENTES

A Metro do Porto tem procurado minimizar os efeitos adversos que a construção da rede provoca sobre comerciantes e residentes.

Para esse efeito, foi criado um programa de compensações a comerciantes cuja actividade tenha sido comprovadamente condicionada pelo avanço das obras. Com o apoio das associações sectoriais foram analisadas 26 ruas entre os anos de 2002 e 2005, tendo 209 comerciantes sido já ressarcidos da perda de actividade induzida pelas obras do sistema de metro.

Foi necessário realojar temporariamente nove famílias moradoras nas ruas do Paraíso, de Faria Guimarães e de Fonseca Cardoso, devido às obras na linha amarela, e duas famílias no concelho da Póvoa de Varzim, afectadas pelas obras da linha vermelha. Os onze casos referidos foram resolvidos no decorrer de 2005, tendo-se restabelecido a normalidade, com o regresso destas famílias às respectivas habitações.

No final do ano, permaneciam ainda cinco casos por solucionar de famílias realojadas (Campanhã e Trindade).

INICIATIVAS INSTITUCIONAIS, EDUCATIVAS E CULTURAIS

As principais acções desenvolvidas neste domínio durante o ano de 2005 foram:

- Edição da revista do Metro do Porto, Infometro, e da "newsletter" digital Vaivém;
- Reformulação do "website" www.metrodoporto.pt;
- Criação do serviço SMS Metro do Porto;
- Documentário sobre o projecto do Metro do Porto intitulado "Passagem para o Metro", em parceria com a SIC;
- Preparação do projecto do canal corporativo de televisão Metro do Porto TV, cujo lançamento deverá ocorrer no ano de 2006.
- Organização de campanha publicitária do Dia Mundial do Cidadão com Deficiência;
- Acções de animação em diversas estações: ensaios da peça UBUS na Casa da Música, exposição "Máquinas em Cena" no Campo 24 Agosto, vários concertos, peças teatrais e recitais de Poesia;
- Concertos do Coro Anima Mea, nas estações da Trindade, Bolhão, Campo 24 Agosto e Casa da Música.
- Realização de uma "jam session" com vários músicos conceituados, na estação da Trindade.





SISTEMA DE METRO LIGEIRO

O terceiro quadrimestre de 2005 caracterizou-se pela sucessão de máximos de validações desde o arranque da abertura comercial do Sistema, tendo-se registado em Dezembro um recorde mensal absoluto de 2.536.339 validações.

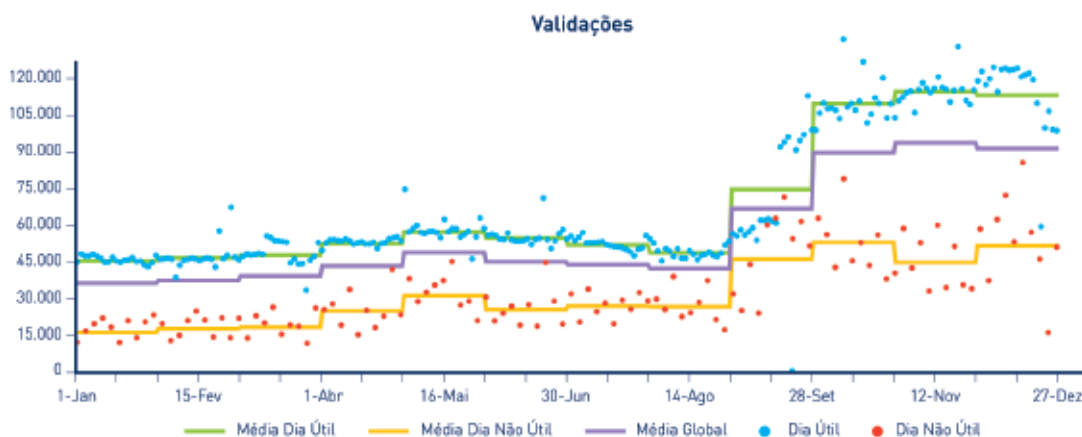
Esta evolução veio confirmar a importância da linha amarela. Após a abertura desta ligação, a 17 de Setembro, registaram-se médias diárias de 81.384 validações (98.974 validações em dia útil), o que representa aumentos de 112,2% e 115,6%, respectivamente, face às médias registadas de 1 de Janeiro a 16 de Setembro. Em dias não úteis, o valor médio de validações pós abertura da linha Amarela foi de 46.204 (crescimento de 112,4%).

Espera-se que este efeito se torne ainda mais significativo quando abrir o troço final desta linha, ligando o centro do pólo universitário da Asprela ao Hospital de S. João onde, para além do movimento diário de utentes, se efectua o rebatimento de dezenas de carreiras rodoviárias da STCP e operadores privados.

Em termos acumulados, registou-se um crescimento de 87,8% do número anual de validações, para um total de 18.480.539 validações no Sistema de Metro Ligeiro em 2005.

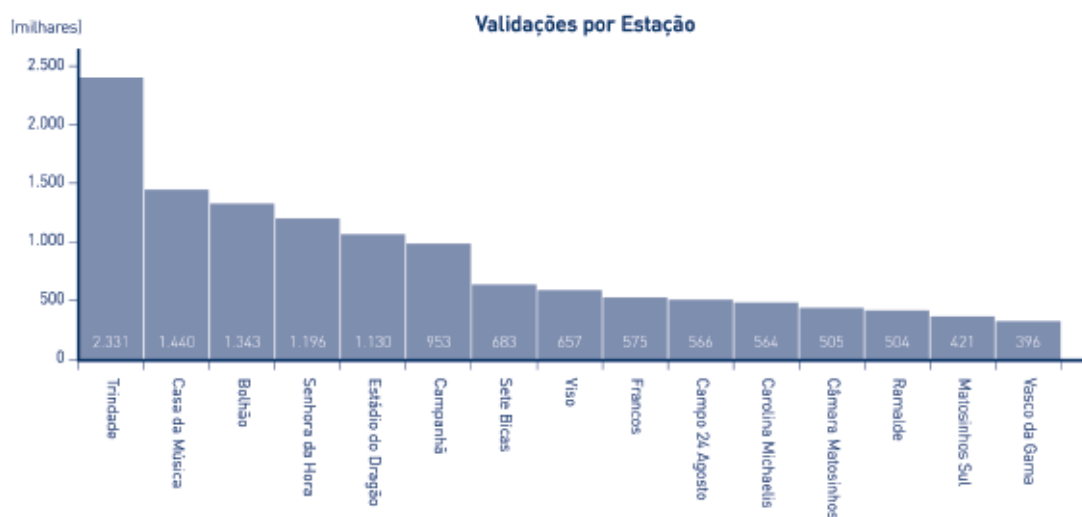
Estes números não reflectem a utilização do sistema no dia 22 de Setembro, Dia Europeu sem Carros, ao qual a Metro do Porto se associou promovendo a abertura generalizada e gratuita do Sistema. Estima-se em 130 mil as viagens realizadas no sistema nesse dia.

No primeiro semestre de 2005 notou-se uma ligeira tendência de crescimento de validações, com um pico de procura no mês de Maio. Após a contracção sazonal da procura nos meses de Julho a Setembro, constata-se uma subida sustentada no número de validações a partir do momento de abertura da linha amarela.



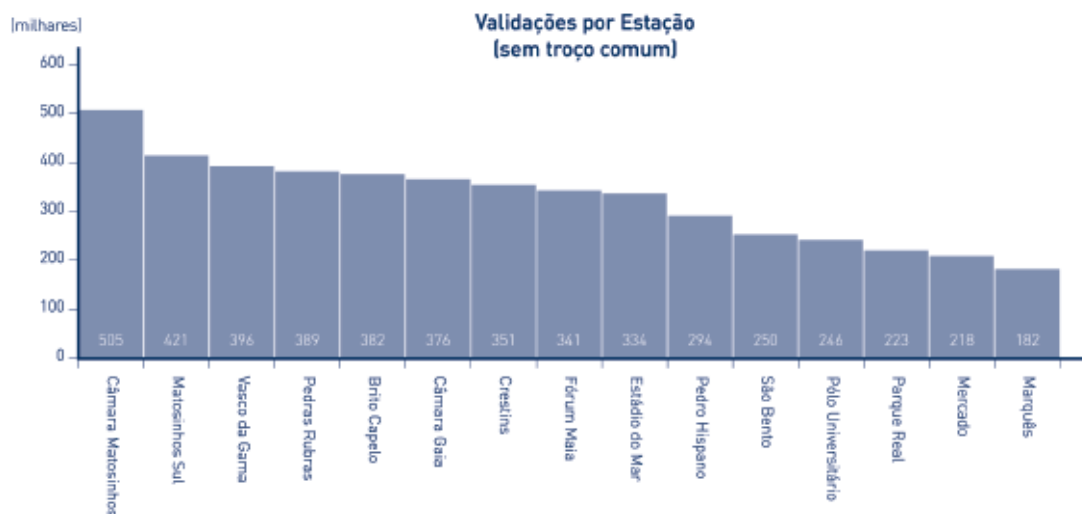
Em termos diários, o recorde de validações foi atingido no dia 12 de Outubro, com um total de 121.192 validações. Os dias 19 de Outubro, com um total de 112.973 validações e 23 de Novembro, com 118.517 validações, concluem o pódio de procura.

A estação da Trindade apresenta-se como o ponto preferencial de entrada no Sistema, com 12,6% das validações globais. As outras estações com mais validações são as estações da Casa da Música (7,8%), Bolhão (7,3%), Senhora da Hora (6,5%) e Estádio do Dragão (6,1%).

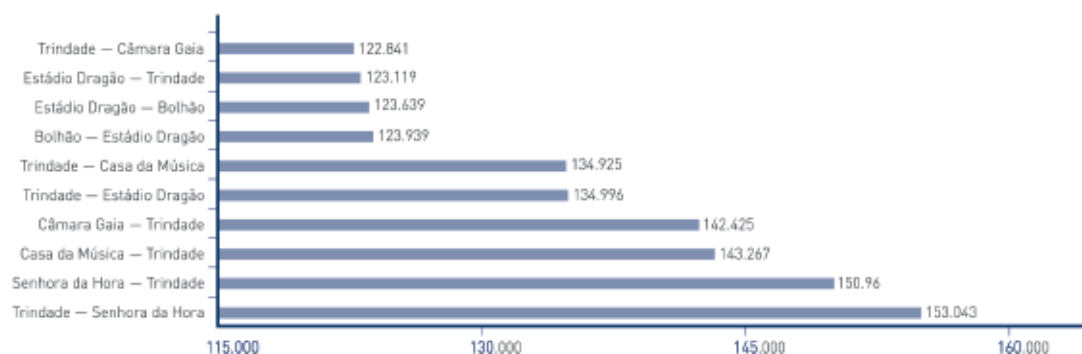


Os principais pontos de entrada no sistema são referentes a estações localizadas no troço comum da rede – entre Estádio do Dragão e Fonte do Cuco. Não considerando as validações em estações do troço comum, temos um total de 5,9 milhões de validações. A Câmara de Matosinhos apresenta-se como o principal ponto de entrada na linha Azul (8,6% dos 5,9 milhões de validações), sendo que na linha Amarela a estação Câmara de Gaia surge como o ponto de entrada preferencial (6,4% das validações). Nas linhas Vermelha e Verde, dado o rebatimento do serviço de transportes alternativos nas estações terminais, os principais pontos de entrada localizam-se nas estações de Pedras Rubras (6,6 %) e Fórum Maia (5,8%), respectivamente.





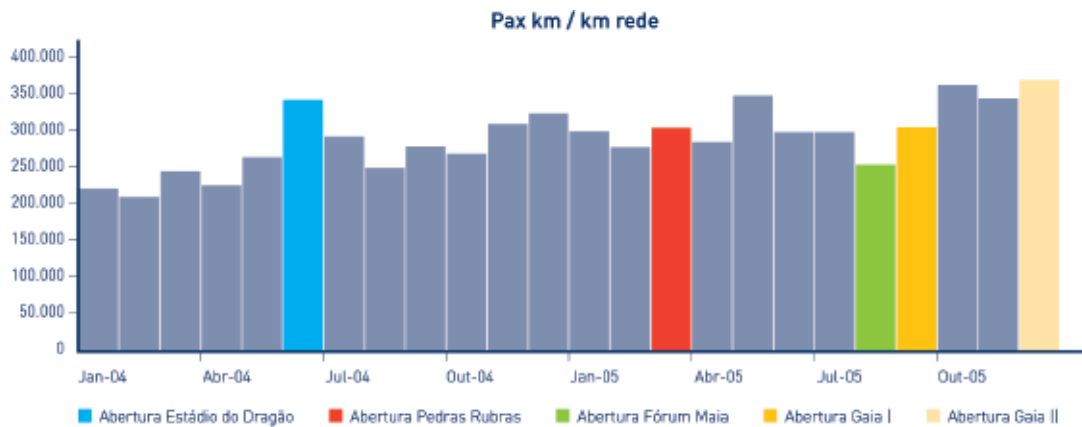
Entre os dez pares origem – destino com maior número de viagens no sistema de Metro ligeiro, sobressai a ligação Trindade – Senhora da Hora, que define os dois primeiros pares:



A estação da Trindade figura aliás em sete desses dez pares. A ligação Câmara Gaia-Trindade, com menos de quatro meses de operação, assume já os quarto e décimo lugares nesta classificação.

No ano de 2005 foi alcançado um total de 96,7 milhões de passageiros kms (107,9% superior ao período homólogo). O percurso médio no sistema foi de 5.231 metros por passageiro (crescimento de 10,7% face a 2004). Em termos mensais, constata-se oscilações nos percursos médios, resultado das diferentes configurações da rede. Em Março e em Agosto, após a abertura das linhas vermelha e verde, registaram-se crescimentos do percurso médio por passageiro. A abertura da linha amarela, em Setembro, produziu efeito contrário.

O gráfico a seguir ilustra a evolução dos passageiros km por km de extensão de rede. Tendo em conta os diferentes momentos de abertura, constata-se um crescimento sustentado deste rácio. Verifica-se um pico em Junho de 2004, para o que terá contribuído a abertura do troço Estádio do Dragão-Trindade e a realização do Euro 2004. A quebra deste indicador entre Julho e Setembro de 2005 está directamente relacionada com a sazonalidade da procura.



O número de zonas percorridas no Metro do Porto foi, em média, de 1,95 zonas por validação (mais 2,9% que em 2004), a que correspondeu um acumulado de 36,1 milhões de passageiros zona.

FUNICULAR DOS GUINDAIS – ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

O traçado do Funicular desenvolve-se em paralelo à muralha fernandina, entre as duas estações terminais da Ribeira (à cota baixa) e da Batalha (à cota alta), separadas por uma distância de 280 metros, dos quais cerca de 90 metros são em túnel. O desnível entre estações é de 61 metros. O projecto de construção civil e arquitectura é da autoria do Arquitecto Adalberto Dias, responsável também pelo desenho dos veículos.

O Funicular repete o traçado do elevador original que funcionou na Escarpa dos Guindais entre 1891 e 1893, sendo a actividade suspensa após a ocorrência de um acidente.

O Funicular dos Guindais foi construído no âmbito da Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura. A transferência do Funicular dos Guindais para a esfera do Metro do Porto foi realizada através de protocolo celebrado a 24 de Julho de 2003 entre a Empresa, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e a Sociedade Porto 2001.



FUNICULAR DOS GUINDAIS

A comparação dos valores do exercício com os referentes a 2004 deve ser feita tendo em conta a data de abertura do Funicular dos Guindais: 20 de Fevereiro de 2004.

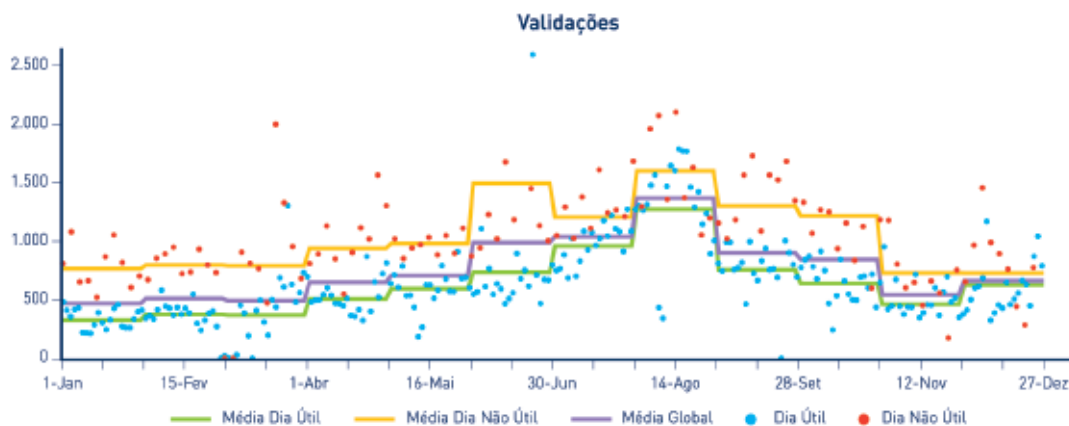
Durante o ano de 2005, registaram-se 243.694 validações, o que representou um crescimento de 8,9% face a 2004. Com um percurso de 280 metros por viagem, a este valor corresponde um total 68.234 passageiros km.

O padrão de validações registado evidencia uma utilização preferencial desta infra-estrutura em fins-de-semana e feriados, com picos de procura em Junho, Julho e Agosto, os meses com maiores fluxos turísticos à cidade do Porto.

42,7% das validações no Funicular ocorreram em dias não úteis (média diária de 904 validações, face a 1.062 validações em 2004). Em dia útil, o número médio de validações ascendeu a 559 validações (544 validações em 2004).

O máximo mensal de validações ocorreu em Agosto, com um total de 36.663 validações. As validações registadas entre Junho e Agosto representam 37,1% das validações anuais do Funicular dos Guindais.

Merecem destaque as 3.330 validações registadas na operação especial de S. João (entre as 19h de 23 de Junho e as 6h de 24 de Junho).





5.1 Operação comercial

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

O sistema em exploração comercial evoluiu durante o ano de 2005 de uma linha com 15,7 kms e 23 estações para uma rede composta por quatro linhas, numa extensão total de 34,5 kms e 47 estações. A expansão da rede em exploração permitiu integrar no sistema os concelhos da Maia e de Vila Nova de Gaia.

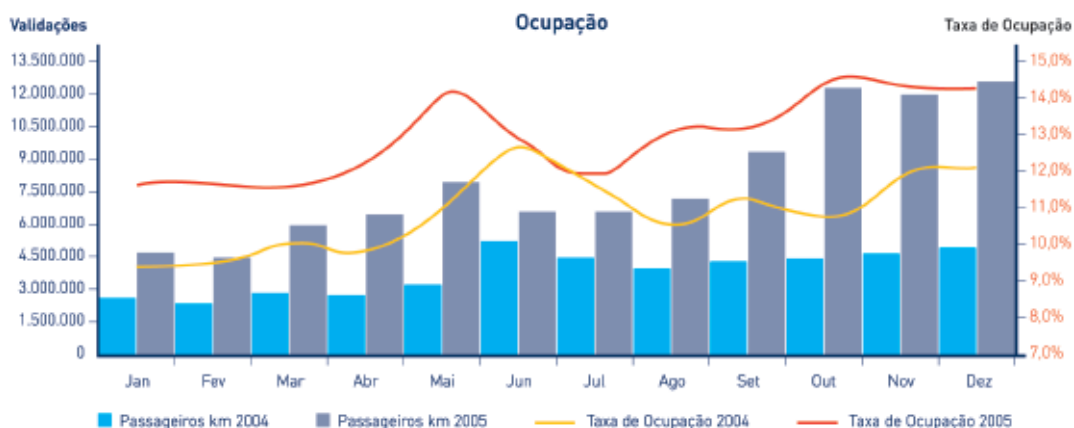
Foram oferecidos durante o ano 3.398 milhares de veículos km (equivalentes a simples). Com uma capacidade de transporte de 216 passageiros por carruagem (80 dos quais sentados), a este valor de oferta correspondem 733,9 milhões de lugares km. A produção quilométrica desde 17 de Setembro, data de abertura da ligação Câmara Gaia-Pólo Universitário, ascende a 40,7% da produção anual total.

Os números globais reflectem um acréscimo de oferta de 75,0% face ao ano anterior, para o que contribui a evolução da rede em exploração comercial.

Dos 411,8 mil veículos kms percorridos em Dezembro, 22,5% foram efectuados na linha amarela, 25,5% na linha vermelha, sendo de 26,0% em cada umas das linhas azul e verde.

Do total de 96,7 milhões de passageiros km registado em 2005, resulta uma taxa de ocupação global de 13,2%, o que reflecte um crescimento de 2,1 pp face a 2004. O máximo de ocupação foi registado em Outubro, com 14,5%, tendo o menor valor ocorrido em Janeiro (11,7%).

Com excepção do mês de Junho, que em 2004 apresentou um máximo de ocupação em resultado da realização do Euro 2004, constata-se um padrão sazonal com níveis de ocupação mais elevados no final do ano e quedas acentuadas no período de férias de Verão.





Tendo em conta o crescimento do nível de oferta, registou-se um crescimento marginal do número de acidentes (um total de 23 acidentes). A taxa de acidentes por 10.000 kms apresentou uma redução de 30,8% de 0,10 acidentes para 0,07 acidentes.

Em relação aos anos anteriores, registou-se uma evolução muito positiva na fiabilidade do material circulante, evidenciando a correcção de alguns problemas de juventude e melhorias em relação ao projecto inicial.

FUNICULAR DOS GUINDAIS

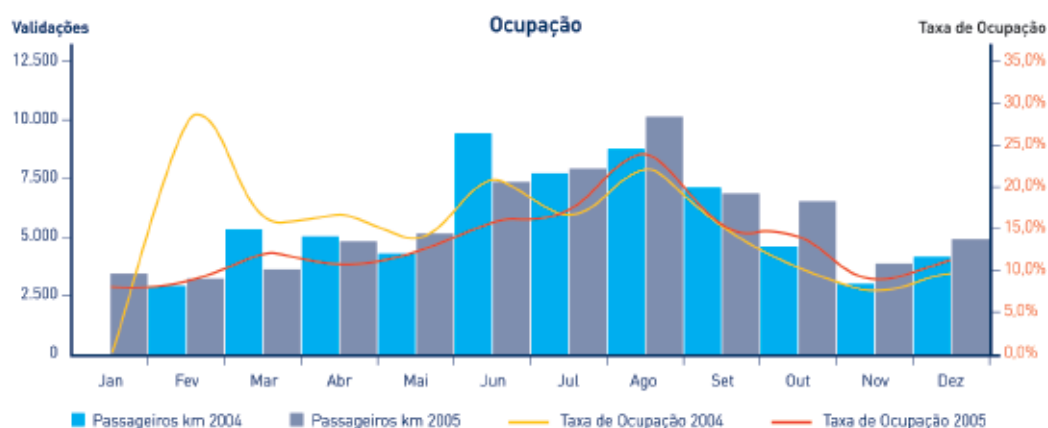
As duas estações do Funicular dos Guindais estão ligadas por via única, deslocando-se os veículos em simultâneo e em sentidos contrários. O cruzamento entre os dois veículos faz-se num troço intermédio em via dupla. O percurso desenvolve-se em zonas de diferentes declives, entre um máximo de 32° e um mínimo de 3°.

O funcionamento do sistema é totalmente automatizado, sendo controlado a partir de uma cabine de comando, localizada na estação Batalha.

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 do ano de 2005 foram realizadas 35.425 viagens, a que corresponde uma oferta de 495.950 lugares km. Este valor apresenta-se 2,6% acima do valor registado entre Fevereiro e Dezembro de 2004.

A este nível de oferta corresponde uma taxa de ocupação global de 13,8%, valor inferior em 2,2 pp ao registado em 2004. Realce para os diferentes níveis de ocupação em dia útil (11,9%), Sábados (15,6%) e Domingos e feriados (19,2%).



A operação do Funicular dos Guindais revelou em 2005, tal como em 2004, uma elevada fiabilidade. Face ao total de horas de funcionamento previsto, verificou-se um tempo total de paragem de 2,1% (2,5% em 2004).

5.2 A Rede em Construção

EVOLUÇÃO DOS TRABALHOS

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

A 13 de Março foi inaugurado o troço entre as estações da Senhora da Hora e Pedras Rubras, contando com 5 estações, numa extensão de 6,7 kms.

Parte significativa de obras de inserção urbana envolvente às estações no troço Esposade-Pedras Rubras está concluída, bem como interfaces adjacentes.

No troço seguinte, até Mindelo (concelho de Vila do Conde), o canal ferroviário encontra-se em elevado estado de conclusão, tendo-se iniciado em Maio obras de inserção urbana e interfaces, actualmente em fase final.

As obras de construção de passagens inferiores, desvios de redes, construção de plataforma, drenagens, via, catenária, cais e abrigos das estações entre o Rio Ave e Póvoa de Varzim estão quase concluídas. Este troço apresentou particulares dificuldades no tocante a expropriações.

Linha **C** – Estádio do Dragão – Trofa

O troço Fonte do Cuco-Fórum Maia foi inaugurado a 30 de Julho, numa extensão de 6,0 kms, servidos por 7 estações. Foram igualmente concluídos os primeiros trabalhos de inserção urbana no centro da Maia.

Encontram-se em fase de conclusão as obras de inserção urbana e interfaces nas estações intermédias localizadas no concelho de Matosinhos, iniciadas no final de Junho.

Entre as estações Fórum Maia e ISMAI, apresentam já um elevado estado de realização os trabalhos de movimentos de terras, plataforma, drenagem, via e catenária e a construção da Rotunda dos Brandinhais, articulando a passagem do Metro sobre a EN14 e o Viaduto Maia-Norte (que franqueará o IC24) e rematando na estação Zona Industrial.

Linha **D** – St.º Ovídio – Hospital São João

Foi inaugurada a 17 de Setembro a Linha Amarela, entre as estações Pólo Universitário e Câmara Gaia. A 10 de Dezembro a exploração foi expandida a Sul, entre as estações Câmara Gaia e João de Deus. Estas duas aberturas totalizam 6,1 kms e 12 estações, 8 das quais subterrâneas.

À data da abertura da ligação à estação João de Deus, encontravam-se já concluídos os trabalhos do sistema no traçado final da linha do lado do Porto, entre as estações Pólo Universitário e Hospital São João.

No cenário inicialmente previsto, a estação do Hospital São João operaria como "términus" da linha **D** e seria construído um parque subterrâneo com quatro lugares de estacionamento de composições duplas nas horas vale e nos períodos nocturnos.

Na sequência de alterações impostas à Metro do Porto, a estação do Hospital São João foi deslocada, tendo sido colocado um pára-choques de fim de linha a seguir ao topo norte da estação. É assim eliminada a possibilidade de implementar qualquer dos quatro lugares de estacionamento para composições duplas.

Nas estações subterrâneas, teve especial significado:

- a construção de poços verticais, integrados na arquitectura da estação, e como meio de acesso à construção horizontal de galerias mineiras;
- a construção de poços de grande diâmetro como foi o caso do poço de Salgueiros, com duas elipses secantes com 42 metros de diâmetro máximo;
- as tecnologias da escavação mineira baseado em "jet-grouting" e em filagens;



Viaduto Maia Norte

– a definição de várias opções construtivas com tomadas de decisão “em obra” em função dos resultados da monitorização em tempo real e da estabilidade do edificado.

Foram igualmente concluídos diversos trabalhos de inserção urbana: no concelho de Vila Nova de Gaia, entre as estações Jardim do Morro e Câmara Municipal de Gaia e a sul da estação João de Deus; no concelho do Porto, foram concluídos os trabalhos na estação do Pólo Universitário e no troço até ao Hospital São João.

A este respeito, são particularmente relevantes os trabalhos de inserção urbana na Avenida da República, em Vila Nova de Gaia. Nos trabalhos de grande rigor desenvolvidos pelo Metro do Porto e pela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia foram introduzidas importantes alterações ao trânsito rodoviário, por forma a garantir uma melhor mobilidade. A introdução da operação do Metro do Porto foi assim totalmente compatibilizada com as várias redes viárias pedonais existentes.

Linha Aeroporto

Iniciou-se no dia 1 de Março de 2005 a construção da Linha do Aeroporto, com a adjudicação da empreitada de construção civil.

A ligação desta linha à linha vermelha, com uma extensão de 1.200 metros, é feita na estação de “Os Verdes”. Com uma estação intermédia (Botica), a estação terminal integra-se arquitectonicamente no projecto do novo Aeroporto Francisco Sá Carneiro. O projecto de inserção urbana prevê a transformação da actual Estrada Nacional EN 107 na Avenida do Aeroporto, caracterizada por forte carácter urbano, amplos passeios e árvores ao longo das faixas rodoviárias.

Foi lançado no quarto trimestre o concurso para fornecimento de equipamentos de energia, baixa tensão, iluminação e força motriz e o concurso para o fornecimento de sistemas de ajuda à exploração.

Dificuldades associadas aos processos expropriativos e no decurso das obras, nomeadamente de coordenação com as obras do novo aeroporto, não permitiram a conclusão desta linha durante o ano de 2005.

Linha Campanhã – Antas

Foi lançada a empreitada que visa ligar a conduta de águas pluviais sob a plataforma da Metro à rede existente, trabalhos concluídos em Novembro de 2005.

Interface da Estação Casa da Música

Foi concluída em Dezembro a empreitada de construção do novo arruamento entre a Rua 5 de Outubro e o interface da Estação Casa da Música.

Para além de oferecer um acesso directo do transporte individual à estação de metro, este novo arruamento permite o rebatimento das linhas da STCP e, eventualmente, de operadores privados na estação Casa da Música. Assegura-se desta forma um interface rápido e cómodo para os passageiros.

PLANEAMENTO DAS ABERTURAS

As Bases de Concessão estabelecem que toda a rede deve entrar em serviço até Março de 2006. As datas de entrada em operação já verificadas ou previstas para o conjunto do sistema são as seguintes:

Linha ● A – Matosinhos – Estádio do Dragão

Troço Matosinhos-Trindade: em operação desde 7 de Dezembro de 2002

Troço Trindade-Estádio do Dragão: em operação desde 5 de Junho de 2004

Linha ● B – Estádio do Dragão – Póvoa de Varzim

Troço Senhora da Hora-Pedras Rubras: em operação desde 13 Março de 2005

Troço Pedras Rubras-Póvoa de Varzim: 1.º trimestre de 2006



Casa da Música

Linha **C** – Estádio do Dragão – Trofa

Troço Senhora da Hora-Fórum Maia: 30 de Julho de 2005

Troço Fórum Maia-ISMAI (Maia): 1.º semestre de 2006

A data de entrada em operação do troço ISMAI (Maia)-Trofa encontra-se dependente da data de decisão do Governo quanto ao projecto de duplicação deste troço.

Linha **D** – St.º Ovídio – Hospital São João

Troço Câmara Gaia-Pólo Universitário: 17 de Setembro de 2005

Troço João de Deus-Câmara Gaia: 10 de Dezembro de 2005

A data de entrada em operação do troço Pólo Universitário-Hospital São João, cujas obras se encontram já concluídas, encontra-se dependente da remoção dos obstáculos e dificuldades colocadas por entidades sediadas na proximidade da rede, a qual se encontra em vias de estar concretizada.

Linha do Aeroporto: 1.º semestre de 2006

PROJECTOS EM PREPARAÇÃO

Linha da Boavista

A partir do estudo de viabilidade realizado nos anos anteriores e de posse dos estudos de mobilidade e procura, o projecto desta linha foi desenvolvido em estreita colaboração com as Câmaras Municipais do Porto e Matosinhos.

Numa primeira fase, foi dada prioridade à zona envolvente da Praça Mouzinho de Albuquerque e da Casa da Música, tendo sido construída parte da passagem pedonal sob a Praça Mouzinho de Albuquerque e requalificada a referida praça e a zona envolvente da Casa da Música, ainda em 2004.

Numa segunda fase, foi dada prioridade ao projecto entre o Parque da Cidade e a Rotunda Cidade S. Salvador, o que permitiu, em conjunto com a Câmara Municipal do Porto, executar obras de saneamento e reperfilamento, de acordo com o projecto da Metro do Porto.

O Estudo de Impacte Ambiental desta linha foi remetido à tutela em Junho de 2005.

Linha de Gondomar

Encontram-se concluídos os seguintes projectos de execução da linha de Gondomar: Plataforma e Via, Inserção Urbana, Túnel de Rio Tinto, Viaduto do Taralhão, Rede de Tracção, Rede de Energia MT e BT e Sistemas de Ajuda à Exploração.

Recorde-se que estes mesmos projectos haviam sido apresentados ao Governo em Março de 2004, na fase de ante projecto.

Foram entretanto identificadas as parcelas a ocupar, de modo a permitir a instrução dos processos de expropriação.

Prolongamento da Linha **D** até Laborim

A partir dos estudos realizados nos anos anteriores, tem-se vindo a desenvolver o projecto deste prolongamento, prestando particular atenção ao atravessamento da auto-estrada na zona do nó de St.º Ovídio.

A infra estrutura ferroviária ocupará parte da actual Avenida da República, entre o cruzamento com a EN 222 e o Nó de St.º Ovídio, sendo por isso projectado um túnel sob a actual faixa de rodagem, vocacionado para o trânsito que circula entre a auto-estrada e a EN 222.

Linha Casa da Música – Quinta do Cedro

A complexidade deste projecto tem obrigado ao estudo de diversas soluções alternativas de modo a optimizar os níveis de procura desta linha, a inserção urbana e a definição dos processos construtivos. Esta fase do projecto decorrerá ainda durante 2006.



Extensão da Linha A a Leça da Palmeira

Em estreita colaboração com a Câmara Municipal de Matosinhos, foi estabilizado o traçado desta linha e desenvolvido o estudo prévio de inserção urbana. Partindo do término da Linha A, no Senhor de Matosinhos, esta ligação segue até à estação Belchior Robles, na Rua do Sol Poente em Leça da Palmeira, servindo a Exponor.

Interface de St.º Ovídio (EN 222)

Encontra-se concluída a fase de estudo prévio deste interface, a construir na confluência da Avenida da Republica, em Vila Nova de Gaia e da EN 222.

Parque de Materiais de Laborim

Tem sido desenvolvido o projecto do Parque de Materiais de Laborim, onde se prevê a criação de uma infra-estrutura de estacionamento e pequena manutenção para cerca de 56 veículos tipo Eurotram.

A inserção urbana deste parque procura privilegiar uma frente urbana para uma futura avenida diagonal, entre Vilar do Paraíso e o Nó de St.º Ovídio.

Café na Baixa: 9h45
Sueca no Jardim do Morro: 10h00



São Bento – Jardim do Morro: 1 minuto e 22 segundos.

Nova Linha A linha das linhas.

Experimente a nova Linha Amarela do Metro do Porto e descubra como nunca foi tão fácil viajar entre o Porto e Gaia.



Metro do Porto. A vida em Movimento.



Ajude a eliminar a falta de civismo.

Defender o Metro de actos de vandalismo também está nas suas mãos.

U que lhe pedimos é mais simples do que parece: caso visado a acto de vandalismo, denuncie de imediato a situação!
O Metro é azul, e por isso os danos e os prejuízos do que não é azul, também cabem por e penalizar o si. Ajude-nos a manter o Metro e os seus equipamentos nas condições que você merece. Todos ficamos a ganhar!



Chama Metro (Número azul) 808 20 50 60

www.metroportugal.pt



Metro do Porto. A vida em movimento.

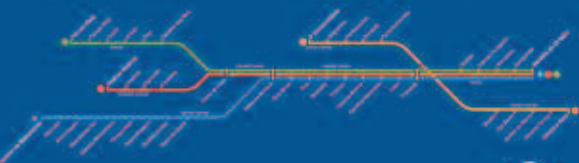
Espinho: 7h45
Reunião na Baixa: 8h10
Mais e melhor intermodalidade.



Ligação em General Torres
Entre na Rede.

É agora mais fácil ainda mais fácil.

Com a nova ligação na Estação General Torres da Linha D, Espinho está mais perto do Porto. Da seja, está entre a estação de comboio e a estação do Metro do Porto que mais lhe interessa. Basta usar o Andante e validá-lo sempre que entrar no Metro. Não perca tempo e entre na rede a partir de da Duizaga.



Metro do Porto. A vida em Movimento.

O S. João já não lhe sai da cabeça?



Serviço comercial toda a noite de S. João

Metro do Porto, patrocinador oficial das Festas de S. João

De 23 para 24 de Junho, não é só a animação que é magalad. O Metro também funciona toda a noite para levar as pessoas mais animadas das horas de S. João!

Aqui há Metro... e Metro!

23 de Junho:

22:00 / Avenida dos Aliados / Antena Mela e Grupo de Baile / Estações da Trindade e Bolhão

22:00 / Praça Francisco Sá Carneiro / Sertãozinho e Braço de S. João / Estação Estádio do Dragão

22:00 / Castelo do Queijo / ONS / Estação Matosinhos Sul

24 de Junho:

00:00 / Castelo do Queijo / The ON / Estação Matosinhos Sul

Carreiros intermodalmente
na viagem de GA e VITÓRIA.
É mais rápido. É mais cómodo.



Precisa mais informações? Chama Metro! 808 20 50 60

www.metroportugal.pt

Metro do Porto. A vida em movimento.

6.1 Eventos Institucionais

As diversas cerimónias de inauguração marcaram o ano de 2005.

Foram organizadas diversas visitas ao Sistema e às obras do Metro. Assumiu especial relevo e significado a visita de Sua Excelência o Primeiro-Ministro, Eng. José Sócrates, a 18 de Outubro de 2005.

Decorreu a 3 e 4 de Junho a Conferência do IRSE – “Institution of Railway Signal Engineers”, organizada pela Metro do Porto. A conferência teve como tema “Interoperability, Signalling and System Solutions – Urban and Interurban Transport”, e envolveu vários seminários técnicos e visitas ao sistema do Metro do Porto. Participaram na conferência do IRSE 130 pessoas, provenientes de 10 países europeus.

O Metro do Porto participou na Feira de Artesanato de Vila do Conde, com um stand próprio, ilustrativo da inserção do sistema neste concelho. Esta exposição inaugurou a 23 de Julho e esteve patente até 10 de Setembro.

6.2 Comunicação

Durante o ano de 2005, o maior destaque vai para as diversas acções de comunicação associadas às aberturas comerciais.

Foram lançadas dezoito campanhas publicitárias, com resultados sensíveis em termos de aumento da procura do serviço, em particular as campanhas de operação especial do Senhor de Matosinhos e do S. João. Estas campanhas foram de novo as de maior retorno, expresso num aumento considerável de validações.

Foram efectuadas nove acções de comunicação devido a interrupções programadas do serviço comercial, necessárias para permitir o avanço das obras.

Para além da comunicação comercial, a comunicação sobre frentes de obra e projecto assumiu particular relevância em 2005, tendo sido efectuadas 41 acções de comunicação. Este ano marcou igualmente o arranque da comunicação da linha do Aeroporto.

Com a abertura da linha de Gaia, ocorreu a 17 de Setembro a apresentação oficial do segundo DVD sobre o projecto do Metro do Porto. Este trabalho, fruto de uma parceria estabelecida com a SIC Notícias, ilustra o complexo processo de reconversão da centenária Ponte Luís I, com vista à sua integração no Sistema de Metro. Este documento, de elevada qualidade, representa uma importante memória documental da profunda intervenção técnica levada a cabo.

O serviço SMS Metro, lançado em 2005, passou a constituir um relevante meio de comunicação directa com os clientes do serviço. Na sua base de dados estão registados cerca de dois mil utilizadores que, sempre que tal se justifica, recebem informação útil quanto às condições de operação da rede do Metro do Porto. No período em análise, este tipo de contacto foi utilizado por doze ocasiões. Igualmente relevante é a utilização do SMS Metro como instrumento de contacto em tempo real com os órgãos da Comunicação Social.

Foram publicadas quatro novas edições da revista do Metro do Porto – o Infometro. De entre estas publicações, de destacar as que abordaram de forma mais detalhada o arranque da operação comercial nas Linhas B, C e D. Em termos globais, a tiragem do Infometro ultrapassou os 450 mil exemplares.

A “newsletter” digital Vaivém totalizou 53 edições.

6.3 Iniciativas Culturais e Educativas

O exercício ficou também marcado pelo trabalho de preparação de um novo projecto – o canal corporativo de televisão Metro do Porto TV – cujo arranque se prevê para 2006. Neste âmbito, procedeu-se à elaboração do caderno de encargos, à definição da estrutura e dos conteúdos, bem como ao lançamento e concretização de uma consulta ao mercado para selecção de parceiros específicos.



Linha B
Exposição:
“O Metro e Vila do Conde”

Em Julho de 2005, foi reformulado o “website” da Empresa, representando um significativo progresso em termos de acréscimo da interactividade e da melhoria da qualidade da informação prestada aos cidadãos. Focalizado no cliente e na informação de desempenho do serviço do sistema, o “website” disponibiliza os seguintes conteúdos:

- informação de serviço;
- ferramentas para planeamento de viagem;
- indicadores de performance e validações.

Durante o ano, o “website” da Metro do Porto foi visitado por mais de 390 mil utilizadores distintos, num total de cerca de 4,4 milhões de acessos. O mês de Setembro, em que a linha **D** entrou em operação, registou um máximo de procura, com 47 mil utilizadores distintos.

Assinalou-se em Setembro a Semana da Mobilidade, promovendo a Metro do Porto a utilização, pelos automobilistas, dos parques de estacionamento gratuitos situados junto às estações da Senhora da Hora, do Estádio do Mar e de Pedro Hispano. A possibilidade de estacionar gratuitamente nestes parques, e prosseguir viagem de Metro até ao centro do Porto, constitui uma das alternativas mais válidas para contornar os congestionamentos no Nó de Francos da VCI.

Pelo segundo ano consecutivo, a Metro do Porto assinalou o Dia Mundial do Cidadão com Deficiência, através de uma campanha que serviu para lembrar que todo o sistema está preparado para receber pessoas com mobilidade reduzida.

Foram desenvolvidas novas acções de animação nas estações, com a realização dos ensaios da peça UBUS na Casa da Música, a exposição “Máquinas em Cena”, no Campo 24 de Agosto e, pela ocasião do FITEI, vários concertos, peças teatrais e recitais de Poesia. Em Julho e em Dezembro, tiveram lugar os concertos do Coro Anima Mea, nas estações da Trindade, Bolhão, Campo 24 Agosto e Casa da Música. Ainda em Dezembro, realizou-se na estação da Trindade uma “jam session” com vários músicos conceituados, à qual sucederam actuações de grupos de Jazz.

6.4 Parcerias

Foi negociado e formalizado um acordo de cooperação com a Ordem Terceira da Santíssima Trindade, com vista à concessão de descontos nos serviços prestados pelo Hospital da Trindade aos clientes portadores de títulos Andante.

Foram estabelecidos contactos e encetadas negociações com vista à formalização de uma parceria idêntica com a Casa da Música, proporcionando, de igual modo, descontos aos portadores de títulos Andante. Esta parceria deverá concretizar-se nos primeiros meses de 2006.

6.5 Assessoria de Imprensa

Neste domínio, merece destaque a continuidade dos encontros mensais com os jornalistas, com o objectivo de dar a conhecer o avanço do projecto e o desenvolvimento da operação.

A preparação da abertura das Linhas **B**, **C** e **D** foi antecipada pela publicação e transmissão de reportagens nos mais importantes periódicos e canais de televisão.

As obras de inserção urbana iniciadas no segundo semestre foram objecto de trabalhos aprofundados por parte dos principais jornais, explicando detalhadamente os trabalhos em curso e as vantagens que lhes estão associadas.

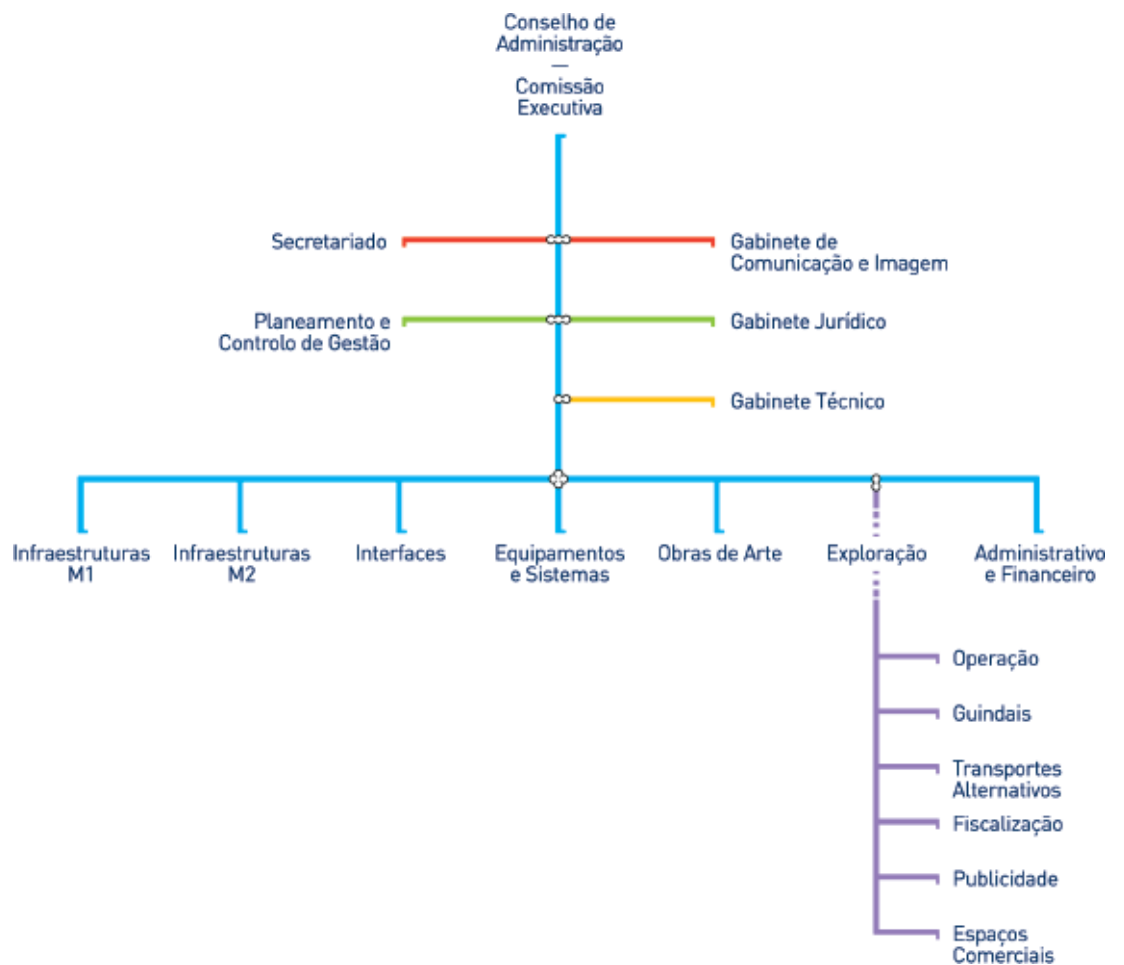


7

O MP e os seus Colaboradores

7.1 Estrutura Organizacional

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



7.2 Composição dos Órgãos Sociais

Durante o ano de 2005 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 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.

O modelo inicial de governo da empresa concessionária não se adequava à dimensão e complexidade do projecto a executar (Conselho de Administração constituído por três administradores não executivos e um Director-Geral).

O modelo de governo foi convertido em 2000 num modelo expresso num Conselho de Administração (CA) composto por sete membros, sendo três executivos integrados numa Comissão Executiva (CE), com poderes de gestão delegados pelo CA, e quatro administradores não executivos. Posteriormente, por via legislativa, o accionista Estado impôs a necessidade do seu voto favorável para a constituição, composição e destituição da Comissão Executiva do Conselho de Administração.

A iniciativa da proposta da alteração do modelo de governo, bem como de várias outras, foi também fruto da acção dos Municípios participantes do elenco accionista da Sociedade, nomeadamente os Municípios com implantação directa do Sistema de Metro. Deu-se assim expressão ao espírito do normativo legal instituidor do empreendimento, o Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, em cuja introdução se refere que "a participação dos Municípios no projecto, pela via institucional e societária, foi considerada incontornável e foi regulada pelos estatutos da Sociedade concessionária e por um acordo parassocial".



Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Major Valentim dos Santos de Loureiro

Eng. Juvenal Peneda

Prof. Manuel de Oliveira Marques

Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Sr. José Narciso Rodrigues de Miranda

Eng. José Manuel Duarte Vieira

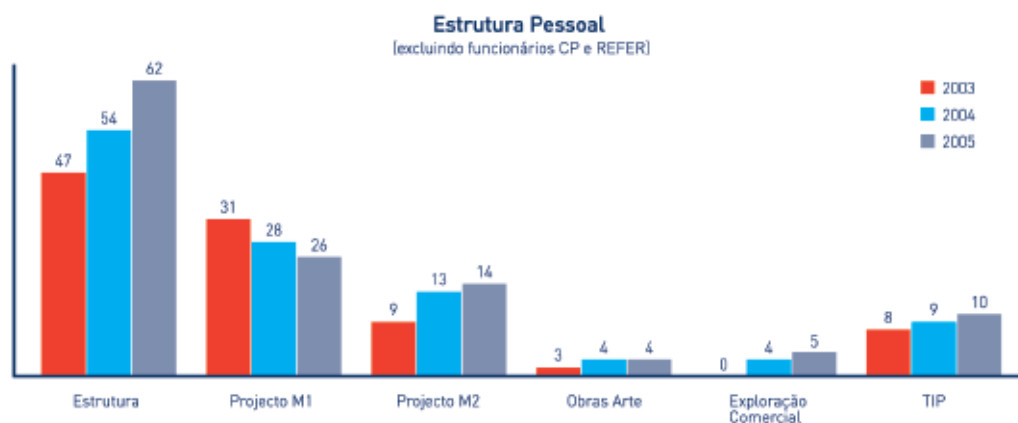
7.3 Recursos Humanos

A Metro do Porto tinha, no final de 2005, 137 colaboradores, para um efectivo médio de igual dimensão. Face a Dezembro de 2004, regista-se uma redução de 3,0% no efectivo médio.

	2003	2004	2005	05/04
Efectivo Total (31.12)	150	133	137	3,0%
Excluindo CP / REFER	98	112	121	8,04%
Efectivo Total Médio	206	141	137	-3,0%
Quadros Técnicos	34%	61%	61%	0 pp

No efectivo a 31 de Dezembro de 2005, estão incluídos 16 casos pendentes de funcionários da CP e da REFER, transferidos para a Metro do Porto, no âmbito de protocolo assinado, em Setembro de 1998, com o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER. Decorrente deste protocolo, a Metro do Porto suportou até 31 de Dezembro de 2005 um custo total de 13,7 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".

A evolução da estrutura de pessoal evidencia o reforço da componente de estrutura da Empresa, em particular nas áreas de Gestão da Manutenção e Administrativa e Financeira. Refira-se ainda o reforço da área de exploração comercial e a redução de colaboradores afectos à área de Projecto M1.



Mantém-se a aposta num elevado nível de qualificação dos colaboradores, com uma média anual de quadros licenciados de 68,3% (79,3% se excluídos os funcionários CP / REFER).

Outra das características do pessoal da Metro do Porto é a sua juventude. A idade média em 2005 foi de 35,5 anos de idade (34,6 anos se excluirmos o pessoal CP / REFER). Não considerando pessoal CP / REFER, 75,8% dos colaboradores têm até 40 anos de idade.

Estrutura Etária 31.12 ¹	2003	2004	2005	05/04	05 (%)
20 a 29	37	37	48	29,7%	40,0%
30 a 39	34	43	43	0,0%	35,8%
40 a 49	15	20	20	0,0%	16,7%
mais de 50	12	12	9	-25,0%	7,5%
Total	98	112	120	7,1%	100%
Idade Média	35,4	35,8	33,9	-5,5%	-

¹ Excluindo funcionários CP / REFER



Eng. Almeida Teixeira
 Eng. João Manuel Rebelo
 Prof. Joaquim Carmona
 Dra. Fernanda Meneses
 Dr. Luís Bianchi de Aguiar
 Eng. Luís Meireles
 Dr. Nuno Ortigão de Oliveira
 Dr. João Nuno Aleluia
 Eng. Vitor Farinha da Silva
 Prof. Mário Coutinho dos Santos

PARCERIAS

Em 2005, a Metro do Porto esteve envolvida em variadas iniciativas em termos de recursos humanos, recrutando catorze estagiários.

Celebrou um Protocolo com a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto integrando estagiários nas áreas de "Gestão em Engenharia Industrial" e "Gestão de Impactos na Exploração". O objectivo desses estágios é dar aos finalistas a possibilidade de realizarem o seu estágio curricular obrigatório, constituindo um meio fundamental de inserção na vida profissional.

A Empresa participou também no Programa "Competir no Futuro", promovido pelo Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, integrando seis estagiários em diversas áreas técnicas: engenharia, gestão e direito.

Desde 2003, através de uma parceria com a AIESEC, estiveram na Metro do Porto quatro colaboradores estrangeiros oriundos de países como a Turquia, Roménia e Rússia, o que possibilitou um importante intercâmbio cultural, sempre muito valorizado pela Empresa.



A Junta Metropolitana do Porto, organismo que compreende todos os municípios da Área Metropolitana do Porto, apresenta-se como o sócio maioritário da Empresa. Os municípios dos concelhos abrangidos pelo Sistema de Metro Ligeiro – Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de 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 de Matosinhos	0,0001
Câmara Municipal do Porto	0,0001
Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	0,0001
Câmara Municipal de Vila do Conde	0,0001
Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia	0,0001



9.1 Enquadramento Macroeconómico

De acordo com as previsões do FMI, publicadas no "World Economic Outlook" de Setembro de 2005, a economia americana cresceu 3,5% em 2005. A OCDE, no "Economic Outlook" de Dezembro de 2005, prevê um crescimento de apenas 1,4% na zona euro. As previsões para 2006 apontam para a manutenção da taxa de crescimento da economia mundial (estimativa de 4% para 2005). O crescimento dos EUA situar-se-á entre 3,3% e 3,5%, oscilando o crescimento na UEM, entre 1,8% e 2,1%.

Em 2005, foi interrompido um ciclo de 3 anos de apreciação do Euro face ao Dólar, registando-se uma depreciação de 17% da moeda europeia.

Em Dezembro de 2005, o BCE aumentou a taxa de referência em 25 pontos base (refi-rate), para 2,25%, garantindo prosseguir uma política de remoção gradual do carácter acomodatório da política monetária, subida então já antecipada pelo mercado. Este dado de política monetária europeia revela-se de grande relevância para a gestão do financiamento a longo prazo do projecto do Metro do Porto.

A confirmar-se uma subida das taxas de juro na ordem dos 50 pontos base ou superior, poderá registar-se uma contracção nas despesas das famílias, reduzindo a procura interna, e impedindo a ainda frágil retoma da economia europeia. Contudo, o BCE acredita que a economia europeia tem demonstrado sinais de recuperação económica e afirma que o possível movimento de subida da taxa de referência será gradual.

O cenário central da actual projecção do Banco de Portugal aponta para um abrandamento do crescimento do Produto Interno Bruto português para 0,3% em 2005, face a 1,3% registado em 2004. No ano de 2006, e de acordo com as previsões do FMI e da OCDE, Portugal registará uma taxa de crescimento do PIB entre 1,2% e 1,8%.

O ano de 2005 ficou marcado pela realização de eleições legislativas antecipadas, a 17 de Março, após a dissolução do Parlamento em 2004 pelo Presidente da República, e pelo anúncio de implementação, pelo novo governo, de um conjunto de medidas, inseridas no Programa de Estabilidade e Crescimento de 2005-2009 (PEC). Este plano foi apresentado em Junho de 2005 e destina-se a uma redução gradual do défice que, de acordo com a Comissão Constâncio, rondaria os 6,8% em 2006. A execução orçamental de 2005 evidenciou um défice público de 5,5% do PIB, valor inferior aos 6,2% previstos no Orçamento Rectificativo de 2005.

De acordo com o Banco de Portugal, a desaceleração da economia portuguesa em 2005 resultou de dois factores principais: (1) quebra do investimento em 3,1%; (2) abrandamento do consumo público.

A actual projecção do Banco de Portugal aponta para um aumento da taxa de variação média anual do IHPC de 2,1% em 2005 para 2,5% em 2006, o que corresponderia a um aumento do diferencial de inflação face à Zona Euro de cerca de -0,1 p.p. em 2005 para 0,5 p.p. em 2006.

Durante 2005, as necessidades de financiamento externo da economia portuguesa, cresceram de forma acentuada, de 5,9% do PIB em 2004 para um valor estimado de 8,2% em 2005.

O mercado de trabalho em Portugal acompanhou o mau desempenho da actividade económica nacional. De acordo com a OCDE, a taxa de desemprego em 2005 situou-se próxima dos 7,5%, valor superior ao registado em 2004 (6,7%). Para 2006, a previsão da OCDE para esta taxa é de 7,8%.

De acordo com dados publicados pelo INE, Dezembro de 2005 ficou marcado pela diminuição dos níveis de confiança na Indústria Transformadora, interrompendo a recuperação encetada em Agosto, e na Construção e Obras Públicas, prolongando a tendência dos últimos quatro meses. O indicador de confiança dos consumidores estabilizou em Dezembro, após uma ligeira subida nos dois meses anteriores.

Após a revisão do "outlook" de "rating" de longo prazo da República Portuguesa pela Standard & Poor's (S&P), em 2004, de AA estável para AA negativo, esta agência reduziu em Junho de 2005 o "rating" de crédito de longo prazo do Estado português para AA- estável, o que virá a reflectir-se nas notações de "rating" de todas as empresas portuguesas, incluindo a Metro do Porto, SA.

9.2 Investimento

O nível de investimento da Metro do Porto em 2005 ascendeu a 364,1 milhões de euros, o que representa um crescimento de 2,3% face ao período homólogo.

Este montante inclui 14,0 milhões de euros de pagamento da sentença do Tribunal Arbitral ao consórcio Normetro (em termos de tesouraria, valor ao qual acrescem 18,0 milhões de euros de provisão constituída em 2004 e pagos à Normetro em 2005). Em 2003 e 2004 haviam já sido prestados adiantamentos, de tal forma que se encontra integralmente pago o valor de indemnização fixado pela sentença do Tribunal Arbitral (94,0 milhões de euros).

Em termos acumulados, o investimento no Sistema de Metro Ligeiro atinge os 1,7 mil milhões de euros, incluindo o investimento em material circulante.

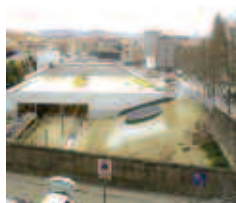
9.3 Financiamento

O ano de 2005 não apresentou qualquer evolução na estrutura de financiamento do projecto do Metro do Porto. Para o actual modelo de financiamento contribuem de forma significativa os empréstimos junto do Banco Europeu de Investimento, representando as duas linhas de crédito já aprovadas cerca de 33,9% do financiamento dos investimentos aprovados.

Face à evolução dos investimentos aprovados, a rigidez das verbas de financiamento a fundo perdido (FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e verbas do capítulo 50 do OE, inscritas no PIDDAC – Programa de Investimento e de Despesas de Desenvolvimento da Administração Central) conduziu à queda da contribuição destes fundos para 23,6% do financiamento do projecto. Esta contribuição é claramente inferior aos 43,9% inicialmente previstos, já escassos tendo em conta as referências para este tipo de projectos.

Torna-se deste modo premente, para garantir a sustentabilidade futura do projecto, o reforço do financiamento a fundo perdido. A Metro do Porto tem defendido a pertinência de reprogramação da candidatura ao FEDER no âmbito do QCA III.

FEDER – FUNDO EUROPEU DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL



Estação da Trindade

Foram instruídos durante o exercício dois pedidos de pagamento no âmbito do Terceiro Quadro Comunitário de Apoio, com um total de comparticipação de 50,0 milhões de euros.

O valor constante do primeiro destes pedidos de pagamento (18,5 milhões de euros) foi transferido em Junho para a Metro do Porto. Foi igualmente recebida a comparticipação em dívida no final de 2004, referente ao 12.º pedido de pagamento apresentado em Dezembro de 2004, no valor de 28,4 milhões de euros.

Face à comparticipação máxima prevista de 315,7 milhões de euros (taxa de comparticipação de 38,5%), o projecto apresenta no final de 2005 uma execução financeira de 91,3%.

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
Situação a 31.12.2004	Out00-Ago04	619 872	238 341	209 968	28 373
13.º Pedido	Set04-Dez04	48 185	18 527	18 527	0
14.º Pedido	Jan05-Abr05	81 951	31 510	0	31 510
		750 008	288 378	228 495	31 510



Viaduto Maia Norte

Em Janeiro de 2006, foi instruído o 15.º pedido de pagamento, abrangendo investimento de Maio a Agosto de 2005, com uma comparticipação de 16,7 milhões de euros. Considerando este valor, a taxa de execução financeira do projecto passa a ser 96,7%.

PIDDAC – PROGRAMA DE INVESTIMENTO E DE DESPESAS DE INVESTIMENTO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

O capítulo 50 do Orçamento de Estado para 2005 previa a atribuição de 25 milhões de euros ao projecto “Sistema de Metro Ligeiro da AMP e Obras Complementares”. A 16 de Fevereiro de 2005 foi comunicada à Metro do Porto uma cativação de 21,4% da verba atribuída, no montante de 5,4 milhões de euros. A 27 de Junho de 2005 a Metro do Porto procedeu à requisição de fundos da verba à data atribuída, no montante de 19,7 milhões de euros. Foi entretanto comunicada à Metro do Porto, a 12 de Agosto de 2005, uma cativação adicional de 12 milhões de euros, pelo que a atribuição final ascende a 7,65 milhões de euros. Este montante foi recebido em Setembro.

Face a atrasos na execução de outros projectos inscritos no capítulo 50 do orçamento de Estado, foi proposta pela Tutela a cativação de 6,6 milhões de euros no que toca a esses projectos. Este valor seria atribuído a projectos, que dado o seu grau de realização, estivessem em condições de absorver aquela verba. É o caso do projecto do Metro do Porto, ao qual foram afectados 4,6 milhões de euros, verba transferida em Dezembro de 2005.

Valores em milhares de euros

Projecto	1996/03	2004	2005	Total
Sistema de Metro Ligeiro	53 389	12 750	12 252	78 391
Ponte Infante	33 760	0	0	33 760
Total	87 148	12 750	12 252	112 150

A 17 de Agosto, 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, 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.

BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

Com a realização do desembolso da tranche B do segundo contrato de financiamento com o BEI, em Julho de 2005, ficam utilizadas as verbas contratadas com esta instituição:

Valores em milhares de euros

Contrato	Data do Contrato	Contrato	Utilizado em 2005	Disponível
BEI I				
Tranche A	16-Nov-98	99 760	0	0
Tranche B	26-Mar-01	100 000	0	0
Tranche C	05-Nov-01	100 000	0	0
Tranche D	15-Mai-02	243 930	0	0
Sub-Total		543 690	0	0
BEI II				
Tranche A	29-Nov-04	120 000	0	0
Tranche B	16-Dez-04	80 000	80 000	0
Sub-Total		200 000	80 000	0
Total		743 690	80 000	0

Dado que o clausulado dos contratos celebrados com o BEI não permite a fixação de taxas por períodos superiores a 10 anos, foi solicitado a esta instituição a flexibilização desses contratos de forma a permitir a possibilidade de fixação de taxas até à maturidade dos contratos. Esta flexibilização conferirá à Empresa a possibilidade de aproveitar as crescentes possibilidades de gestão de risco de taxa de juro, nomeadamente na redução do prémio associado a fixações por períodos mais longos.

Face a esta solicitação, o BEI aceitou flexibilizar o clausulado, aprovando esta alteração para as tranches B, C e D da primeira linha de crédito, e para as tranches A 1/2 e B 1/2 da segunda linha de crédito.

Aguarda-se a aprovação pelo Governo e a assinatura das alterações ao clausulado, apresentadas à Direcção Geral do Tesouro em 28 de Outubro de 2005.

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro prevêem 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 operação de locação estruturada sobre o Material Circulante (no valor de 250 milhões de euros), qualquer endividamento que careça de garantia ou aval do Estado depende de alteração das Bases de Concessão.

De notar 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 n.º 1 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, 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.

Foi apresentado 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 os 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 em 2005 cinco 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 20,6 milhões de euros.

Foram recebidos os montantes referentes aos primeiros quatro pedidos de pagamento, que abrangiam investimento entre Outubro de 2003 e Junho de 2004, no montante global de 11,6 milhões de euros. Este valor contempla a dedução de 1,2 milhões de euros referente ao adiantamento prestado em 2004, efectuada sobre a transferência dos primeiro e segundo pedidos de pagamento.

Face à comparticipação máxima prevista de 74,0 milhões de euros (taxa de comparticipação de 75,0%), o projecto apresenta no final de 2005 uma execução financeira de 34,64%.

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



Futura Estação do Aeroporto



Linha da Póvoa

Valores em milhares de euros

Pedidos	Período de Investimento	Investimento Elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida
Situação a 31.12.2004	Out03-Jun04	6 749	5 062	3 829	-6 167
3.º Pedido	Jul04-Out04	7 670	5 753	5 753	0
4.º Pedido	Jul04-Out04	2 696	2 022	2 022	0
5.º Pedido	Nov04-Fev05	4 179	3 134	0	3 134
6.º Pedido	Nov04-Mar05	10 315	7 736	0	7 736
7.º Pedido	Nov04-Mar05	2 576	1 932	0	1 932
		34 184	25 638	11 603	6 634

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	14 694	49 880

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

FINANCIAMENTO INTERCALAR

Face a um investimento global de 364,1 milhões de euros durante o exercício de 2005 e à disponibilidade de 162,3 milhões de euros de financiamento a longo prazo e fundo perdido, a Metro do Porto viu-se forçada a renegociar e reforçar as linhas de crédito de curto prazo.

A 31 de Dezembro de 2005, a Empresa dispunha de 285,8 milhões de euros de facilidades de curto prazo, incluindo adiantamentos por conta de fundos comunitários, utilizando 285,0 milhões de euros (face a 17,4 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2004).

Ao “gap” de financiamento do investimento acresce a insuficiente compensação atribuída à Empresa a título de indemnizações compensatórias pelo serviço público de transporte. Acresce ainda a não compensação pelo Estado da disponibilização da infraestrutura, nomeadamente na cobertura dos encargos financeiros dos contratos de financiamento com o BEI que, no ano de 2005, ascenderam a 19,9 milhões de euros.

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, prevêem 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. O valor entretanto atribuído para o exercício de 2005 apresenta-se pouco mais do que simbólico, mantendo-se objectiva e dificilmente explicável a forma como foram apurados tanto estes últimos como os valores atribuídos em 2004.

Neste contexto, e por forma a dar cumprimento à recomendação constante do relatório de Auditoria Técnico-Financeira à Metro do Porto, SA elaborado pela Inspeção-Geral de Finanças, segundo a qual caberia à Metro do Porto “apresentar em 2005 de 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.

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” 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 DE RISCO DE TAXA DE JURO

Durante o ano de 2005, a Empresa prosseguiu as actividades de monitorização sobre a evolução dos mercados financeiros, de forma a otimizar a política de cobertura seguida. Foi prestada particular atenção ao desempenho das estruturas de cobertura de risco contratadas.

A estratégia de gestão de risco de taxa de juro implementada pela Empresa resulta na fixação de 39,9% do financiamento estruturado.

A Empresa tem realizado todos os contratos de financiamento em regime de taxa de juro variável, tendo realizado as seguintes operações de fixação de taxa:

- Contratação a 27 de Março de 2003 de um “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.



Estação
Estádio do Dragão

A empresa tem vindo a ser objecto de várias auditorias, algumas simultâneas, no âmbito dos vários projectos co-financiados pelos fundos comunitários.

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 – 1.ª Fase, desenvolvida pela Inspeção-Geral de Finanças em 2001.

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”. Encontram-se nele formuladas um conjunto de recomendações, 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).

2. Auditoria ao Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto – 2.ª Fase, Controlo de 1.º 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.

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 – 2.ª Fase – QCA III, desenvolvida pelo Tribunal de Contas Europeu em 2004.

A equipa de auditoria do Tribunal de Contas Europeu analisou um conjunto de documentos de suporte à despesa elegível constante dos primeiros nove pedidos de pagamento, bem como o dossier técnico-administrativo. Não foi ainda transmitido à empresa qualquer tipo de relatório, recomendação ou correcção financeira.

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

Foram analisados os documentos justificativos de despesa, o cumprimento das regras em termos de publicidade, contratação pública e impacte ambiental bem como a verificação física do investimento. O relatório de auditoria 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, independentemente do seu valor absoluto e/ou relativo bem como do prejuízo para o projecto global que resultasse da não concretização do acordo em cada caso negociado. Esta correcção foi efectuada no 5.º 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), assunto aliás já plenamente esclarecido antes da aprovação da candidatura. Não foi ainda transmitido à empresa qualquer tipo de relatório, recomendação ou correcção financeira.

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

Nesta missão, a equipa de auditoria 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 1.º aditamento ao contrato de Projecto, Construção e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto. Estes trabalhos haviam já explicitamente integrado a candidatura ao QCAIII (via Programa Operacional da Região Norte) apresentada em Junho de 2001 e aprovada em Junho de 2002. Não foi ainda transmitido à empresa qualquer tipo de relatório, recomendação ou correcção financeira.

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

1. Auditoria técnico-financeira levada a cabo, em 2004, pela Inspecção-Geral de Finanças e Inspecção-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 Inspecção-Geral de Finanças e Inspecção-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 2004, 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 apresentadas nesse relatório foram já implementadas pela Metro do Porto, SA.

Registam-se alguns pontos de convergência, logo na versão preliminar, a saber:

- 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 associa alguns atrasos na entrada em serviço de troços a demoras, exteriores à Metro do Porto, nalgumas decisões;
- A IGF relembra que devem ser transferidos do Estado cerca de 11 milhões de euros de custos suportados pela Empresa entre 2001 e 2003 com os ex-trabalhadores da CP e da REFER;
- A IGF acentua a grande colaboração da Empresa nos seus trabalhos no âmbito desta auditoria.

Os pontos de divergência relevantes são os seguintes:

a. Quantificação da “derrapagem financeira”

A IGF considera que de uma verba de 1.070 milhões de euros se passou para 2.450 milhões de euros (ou 2.570 milhões de euros com o impacto de decisão arbitral), o que representa um acréscimo de 129% (142%).

Ora o projecto base evoluiu de um valor de 1.070 milhões de euros para 1.536 milhões de euros (+44%); as alterações de 2001 de 285 milhões de euros para 193 milhões de euros (-27%). (Estas alterações tornaram o projecto executável, já que até então ele não saía do papel). O conjunto destas duas rubricas cresceu portanto 28% (para 1.729 milhões de euros), devido quer ao custo adicional de escavação dos túneis (decorrente da imprevisibilidade do subsolo da cidade do Porto e não de erros de projecto), quer a trabalhos a mais de inserção urbana, impostos pela necessidade de enquadramento da rede e acessibilidades no degradado panorama da cidade.

A diferença entre os 1.729 milhões de euros já justificados e os 2.450 milhões de euros resultou de decisões dimanadas dos sucessivos Governos que traduzem mudança de opções quanto à extensão, qualidade ou nível de serviço do Sistema.

Onde parará esta linha de raciocínio? Chegar-se-á a considerar todo o custo da primeira fase do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto como derrapagem dos 3.500 contos de reis previstos em 1853 para a primeira obra de caminho de ferro em Portugal? Ou a assacar aos romanos, promotores da primeira rede de estradas no nosso país, os recentes problemas com as SCUTs?

b. Quantificação do deficit de financiamento

A divergência entre o valor apresentado pela IGF (812 milhões de euros) e o do Orçamento de 2004 (disponível à data dos trabalhos, 523 milhões de euros) deriva praticamente de:

- Sentença do Tribunal Arbitral, que não era conhecida à data de elaboração desse Orçamento;
- A IGF, seguramente por lapso, admitir que a Metro do Porto procederá a um "leaseback" por 105 M de euros de material circulante novo adquirido por 200 M;
- A IGF considerar do lado do investimento obras de privados num interface ignorando o seu financiamento também por privados, em ambos os casos num valor de 70 milhões de euros.

2. Auditoria do Tribunal de Contas, 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, aprovado em reunião do Plenário da 2.ª Secção de 16/12/2004, 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. O Relato da Acção foi concluído em 21 de Dezembro de 2005, tendo a Empresa respondido em 1 de Fevereiro de 2006.

Na resposta a Empresa constata não abordar o Relato dois dos nove objectivos estabelecidos para a Acção, nomeadamente a avaliação dos resultados alcançados. Noutros dois a apreciação é positiva, em especial no que toca ao acompanhamento exercido pelo Fiscal Único.

A Empresa objecta a que o Tribunal exceda as suas competências e não cumpra o dever de fundamentação das decisões tal como consta na Constituição da República [artigos 205.º e 268.º, n.º 3], preterido em favor de inúmeras referências subjectivas, as mais das vezes assentes em pressupostos errados.

3. 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..."

A este propósito merece realce o facto de a Metro do Porto ter disponibilizado em 2 de Novembro de 2005 uma ferramenta que permite (via "remote access") a consulta directa "on-line" de inúmera documentação e dos registos contabilísticos às seguintes entidades:

- Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ministro de Estado e das Finanças;
- Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes e do Tesouro e das Finanças;
- Direcção-Geral do Tesouro;
- Inspeção-Geral de Finanças;
- Tribunal de Contas;
- Inspeção-Geral das Obras Públicas.

Ate à data, nenhuma das entidades mencionadas revelou interesse em usar essa ferramenta, excepto a IGOP em 6 de Fevereiro de 2006.

9.4 Situação Patrimonial

As contas da Metro do Porto integram, pelo método de consolidação proporcional, as contas do TIP, ACE. Este ACE é detido em partes iguais pela Metro do Porto, Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA e Caminhos de Ferro Portugueses, EP.

A evolução das principais rubricas de balanço da Metro do Porto resulta do nível de investimento assumido pela Empresa bem como da estrutura de financiamento adoptada.

Valores em milhares de euros

Situação Patrimonial	2003	2004	2005	05/04
Imobilizado (líquido)	780 117	1 104 047	1 434 112	29,9%
Existências	188	147	162	9,9%
Dívidas de Terceiros – Curto Prazo	67 628	61 293	63 890	4,2%
Disponibilidades	34 116	17 547	5 061	-71,2%
Acréscimos e Diferimentos	268 030	299 328	286 698	-4,2%
Activo	1 150 079	1 482 362	1 789 923	20,7%
Capital Social	5 000	5 000	5 000	0,0%
Prestações Acessórias	179	179	179	0,0%
Prestações do Concedente	273 025	332 128	402 883	21,3%
Resultados Transitados	-3 600	-29 632	-67 581	-128,1%
Resultado Líquido do Exercício	-26 032	-37 949	-71 335	-88,0%
Situação Líquida	248 573	269 726	269 146	-0,2%
Provisões	0	18 000	10 766	-40,2%
Dívidas a Terceiros – Médio e Longo Prazo	682 283	898 875	970 948	8,0%
Dívidas a Terceiros – Curto Prazo	113 705	179 672	423 396	135,6%
Acréscimos e Diferimentos	105 518	116 089	115 667	-0,4%
Passivo	901 506	1 212 636	1 520 777	25,4%
Situação Líquida e Passivo	1 150 079	1 482 362	1 789 923	20,7%

Do lado do activo, a principal evolução regista-se no activo imobilizado, em consequência da manutenção de um elevado nível de investimento. Em termos brutos, regista-se um crescimento de 29,9% face a Dezembro de 2004 (31,2% em termos líquidos).

Nas dívidas de terceiros de curto prazo, destaca-se o aumento de 9,3 milhões nas dívidas de Estado e outras entidades (relacionado com reembolsos de IVA) e a diminuição de 6,4 milhões de euros de clientes.

Do lado do Capital Próprio, e em resultado das comparticipações recebidas a título do PIDDAC Metro Ligeiro, FEDER e Fundo de Coesão, regista-se um crescimento de 21,3% da rubrica Prestações do Concedente.

Dado o pagamento integral por parte da Metro do Porto da verba resultante da sentença do Tribunal Arbitral, foi anulada a provisão constituída em 31 de Dezembro de 2004 no montante de 18 milhões de euros. Foi constituída, em Dezembro de 2005, uma provisão de 10,8 milhões de euros resultado da pretensão da Normetro em acrescerem revisões de preços ao montante da sentença proferida pelo Tribunal Arbitral, pretensão que se encontra em análise jurídica e tem merecido contestação da Metro do Porto.

A evolução do endividamento a longo prazo reflecte a utilização, em Julho, da tranche B do segundo contrato de financiamento com o Banco Europeu de Investimento.

O crescimento de 135,6% das dívidas a terceiros a curto prazo resulta da necessidade de recurso a soluções de financiamento intercalar.

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

9.5 Resultados

O reforço da componente operacional na actividade da Empresa, associado ao crescimento da rede em operação comercial, a par da manutenção de um significativo volume de investimento, sustenta as evoluções registadas na Demonstração de Resultados da Empresa.

Valores em milhares de euros

Resultados	2003	2004	2005	05/04
Fornecimentos e Serviços Externos	29 458	43 100	58 098	34,8%
Custos com Pessoal	8 308	6 168	5 965	-3,3%
Amortizações	9 388	16 600	22 659	36,5%
Custos Financeiros	17 380	19 291	26 532	37,5%
Impostos	202	488	1 216	149,0%
Outros Custos	291	361	467	29,6%
Custos	65 028	86 008	114 936	33,6%
Prestações de Serviços	4 760	8 822	14 435	63,6%
Subsídios à exploração	0	4 730	2 246	-52,5%
Exploração Sistema Metro Ligeiro	0	4 730	2 246	-52,5%
Renda de Infraestrutura	0	0	0	-
Trabalhos para a Própria Empresa	32 869	31 950	24 920	-22,0%
Proveitos Financeiros	1 189	870	836	-3,9%
Proveitos Suplementares	41	93	59	-36,3%
Outros Proveitos	138	1 592	1 105	-30,6%
Proveitos	38 996	48 058	43 601	-9,3%
Resultado Líquido	-26 032	-37 949	-71 335	88,0%

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2005 a 10,2 milhões de euros (mais 95,1% que no período homólogo). A este valor corresponde uma receita de 55,26 cêntimos por validação (subida de 3,9%) e de 10,56 cêntimos por passageiro km (queda de 6,2%). Por lugar km oferecido este valor é de 1,39 cêntimos (mais 11,0%).

O Orçamento da Metro do Porto para 2005, remetido à tutela em Dezembro de 2004, previa a atribuição de indemnizações compensatórias no montante de 54,4 milhões de euros, montante repartido em duas componentes:

1. IC's pelo serviço de transporte, no valor de 13,6 milhões de euros (dos quais 3,5 milhões referentes ao exercício de 2003);
2. Renda pela disponibilização da infra-estrutura, no valor de 40,8 milhões de euros.

A Resolução de Conselho de Ministros n.º 174/2005, de 20 de Outubro, atribuiu 2,2 milhões de euros à Metro do Porto a título de indemnizações compensatórias pelo serviço de transporte. Não foi atribuída qualquer verba a título de renda pela disponibilização da infra-estrutura.

A proposta de orçamento da Metro do Porto para 2006, de acordo com a reformulação da proposta de contrato programa apresentada em Dezembro de 2005, prevê para 2006 uma verba de IC's pelo serviço de transporte de 41,3 milhões de euros. Deste montante, 7,3 milhões são referentes a acertos entre o valor efectivo do triénio 2003/05, face ao preconizado na nova proposta de contrato programa.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 137,9 mil euros. A este valor correspondem receitas de 27,81 cêntimos por lugar km e 2,02 euros por passageiro km. Estes valores reflectem uma evolução negativa de 10,5% por lugar km e positiva de 3,9% por passageiro km.

Na rubrica Prestações de Serviços estão ainda contabilizados 3,6 milhões de euros relativos a serviços de manutenção prestados ao abrigo dos contratos de locação operacional celebrados sobre o material circulante (cujo valor acresce à renda paga e contabilizada em fornecimentos e serviços externos, pelo que o valor líquido é sempre nulo). Inclui ainda 182,7 mil euros de publicidade em espaços comerciais, 177,6 mil euros referentes à consolidação patrimonial com o TIP, ACE e 116,3 mil euros referentes a outros serviços.

Face ao exercício anterior, registou-se uma redução da rubrica Custos com Pessoal de 3,3% (a preços correntes).

A conta de exploração do Sistema de Metro Ligeiro evidencia uma margem bruta negativa de 11,5 milhões de euros e uma margem líquida deficitária em 41,1 milhões de euros (agravamentos de 19,2% e de 47,6%, respectivamente). Resultante do 7.º aditamento ao contrato Normmetro, foram facturados no exercício 7,0 milhões de euros correspondentes à correcção dos valores de operação comercial facturados desde 2002. Nas contas de exploração infra inclui-se a repartição deste valor por ano de operação.

Valores em milhares de euros

Conta Exploração Metro	2004	2005	05/04
Vendas e Prestações de Serviço	5 271	10 326	95,9%
Custo Vendas e Prestações Serviço	14 878	21 774	46,3%
Margem Bruta	-9 608	-11 448	-19,2%
Margem Líquida	-27 866	-41 125	-47,6%
Resultado Exploração	-28 390	-58 440	-105,8%



Loja Andante
Estação Casa da Música

Pese embora a quase duplicação do valor relativo a Vendas e Prestações de Serviços (10,3 milhões de euros em 2005 “versus” 5,2 milhões de euros em 2004), o agravamento dos custos associados em 54,1% mais que compensou essa evolução (em particular o aumento de 53,3% dos custos de operação comercial).

Para a deterioração da margem líquida contribui ainda a redução de 52,5% da verba recebida a título de indemnizações compensatórias pelo serviço público de transporte (2,2 milhões de euros em 2005 “versus” 4,7 milhões de euros em 2004), os agravamentos das rendas de locação operacional (47,8%) e de 35,2% relativa a outros custos operacionais (vigilância e segurança da operação, marketing e comunicação, reintegrações do activo).

O custo das vendas e prestações ascende a 21,8 milhões de euros, dos quais 97,9% estão relacionados com o contrato de operação Normetro (21,3 milhões de euros). A restante verba é referente a custos com o TIP, ACE, nomeadamente o Fee por validação e custos da Comissão da Rede de Vendas.

A repartição da conta de exploração do sistema resulta em margens líquidas deficitárias de 17,2 milhões de euros (Linha Azul), 15,1 milhões de euros (Linha Vermelha), 5,7 milhões de euros (Linha Verde) e 3,2 milhões de euros (Linha Amarela).

Valores em milhares de euros

Margem Líquida	2005	%
Linha Azul	-17 176	41,8%
Linha Vermelha	-15 068	36,6%
Linha Verde	-5 732	13,9%
Linha Amarela	-3 150	7,7%

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta um custo operacional de 2,97 cêntimos por lugar km oferecido (melhoria de 16,4% face ao período homólogo) e de 22,52 cêntimos por passageiro km transportado (menos 29,6% que em igual período de 2004).

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia uma margem bruta negativa em 218,1 mil euros e uma margem líquida negativa em 410,2 mil euros. O operador Transmontagne origina 98,4% do custo das vendas e prestações de serviços, com um total de 350,3 mil euros. Face ao período homólogo, as margens bruta e líquida apresentam melhorias de 42,7% e 31,9%, respectivamente.

Valores em milhares de euros

Conta Exploração Funicular	2004	2005	05/04
Vendas e Prestações de Serviço	122	138	13,2%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	503	356	-29,2%
Margem Bruta	-381	-218	42,7%
Margem Líquida	-603	-410	31,9%
Resultado Exploração	-824	-659	20,0%

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 71,78 cêntimos por lugar km oferecido e de 5,22 euros por passageiro km transportado (o que reflecte agravamentos de 44,0% e 35,0%, respectivamente, face ao período homólogo).





↑       Estádio do Dragão

O ano de 2006 será marcado pela conclusão das obras de implementação da primeira fase do Sistema de Metro Ligeiro. Durante o primeiro semestre, passarão a ser parte integrante do sistema os concelhos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim. A conclusão do ramal do Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro assegurará a ligação do sistema à rede transeuropeia de transportes.

Será desta forma cumprido o prazo estipulado nas Bases de Concessão da Metro do Porto, revistas pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de Setembro que prevêem no n.º 1, alínea c) da base V a "entrada em serviço de todo o sistema até Março de 2006". Recorde-se que, à data da definição deste prazo, não estavam previstas as ligações às Antas e Aeroporto, nem os trabalhos de duplicação das linhas da Póvoa e da Trofa.

A excepção a este cumprimento será a ligação ISMAI-Trofa. O arranque da construção deste troço encontra-se suspenso de decisão do Governo sobre o projecto de duplicação do traçado desta linha. Aprovado o projecto de duplicação do troço Fonte do Cuco-ISMAI por Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação de 31 de Julho de 2003, a Metro do Porto aguarda resposta ao projecto apresentado em Agosto de 2003 para a duplicação do restante traçado da linha da Trofa.

Poderá também estar em risco o início da operação integral da linha amarela, entre as estações João de Deus e Hospital São João, por força de várias alterações do projecto inicial tardiamente implementadas, por força de determinações directas do Governo na sequência de pressões de alguns grupos e instituições locais.

Aguarda-se autorização do Governo tendo em vista a formalização dos aditamentos já negociados com o consórcio construtor do sistema, referentes à duplicação da linha da Trofa entre Fonte do Cuco e ISMAI, aos trabalhos a menos referentes ao traçado em via simples do troço ISMAI-Trofa e à renegociação do contrato de operação.

Admite-se que seja nomeado em 2006 o grupo de trabalho previsto no Despacho Conjunto n.º 925/2005, de 20 Outubro, dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Apresentada no final de 2005 uma nova proposta de contrato programa, aguarda-se para 2006 a contractualização com o Estado da obrigaçã prevista no n.º 2 da base XV.

Aguarda-se igualmente clarificação sobre a interpretação do limite previsto nas bases de concessão para as garantias e avales a prestar pelo Estado, 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, iniciar-se-á a preparação de uma candidatura da Metro do Porto no âmbito de um futuro QCA IV.



O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor negativo de 71.335.191,18 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 15 de Fevereiro de 2006

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 de 2005



Balanço em 31 de Dezembro de 2005

Unidade: Euros

Código das Contas	POC	Nota Anexo	Exercícios			
			2005		2004	
			AB	AA	AL	AL
Activo						
Imobilizado:						
Imobilizações incorpóreas:						
431	Despesas de instalação		49 461 606	2 424 036	47 037 570	36 180 086
441	Imobilizações em curso		147 571 863		147 571 863	156 245 629
		10	197 033 469	2 424 036	194 609 433	192 425 715
Imobilizações corpóreas:						
421	Terrenos e recursos naturais		49 701 892		49 701 892	25 233 755
422	Edifícios e outras construções		836 727 455	39 200 287	797 527 167	373 320 774
423	Equipamento básico		95 468 222	5 629 933	89 838 289	30 525 582
424	Equipamento transporte		885 576	472 029	413 547	367 065
425	Ferramentas e utensílios		257 659	167 520	90 139	178 835
426	Equipamento administrativo		1 963 864	1 566 567	397 297	496 332
429	Outras imobilizações corpóreas		6 063 305		6 063 305	6 063 305
442/6	Imobilizações em curso		287 805 972		287 805 972	381 078 511
448	Adiantamentos p/c. imobilizações corpóreas		7 486 015		7 486 015	94 185 652
		10	1 286 359 958	47 036 337	1 239 323 622	911 449 811
Investimentos financeiros:						
4111	Partes de capital em empresas do grupo		2 303		2 303	3 210
4112	Partes de capital em empresas associadas		176 984		176 984	167 851
		16	179 287		179 287	171 061
Circulante:						
Existências:						
32	Mercadorias		161 839		161 839	147 209
			161 839		161 839	147 209
Dívidas de terceiros – Curto prazo:						
211	Clientes, c/c		5 518 784		5 518 784	11 872 135
229	Adiantamentos a fornecedores		6 437 048		6 437 048	6 621 784
24	Estado e outros entes públicos	49	51 652 884		51 652 884	42 323 805
25	Accionistas (Sócios)		1 784		1 784	1 784
264	Subscritores de capital		177 250		177 250	177 250
261/2/6/7/8	Outros devedores		102 072		102 072	296 320
			63 889 821		63 889 821	61 293 078
Depósitos bancários e caixa:						
12/3/4	Depósitos bancários		5 005 022		5 005 022	17 505 908
11	Caixa		56 431		56 431	41 559
			5 061 452		5 061 452	17 547 467
Acréscimos e diferimentos:						
271	Acréscimos de proveitos		1 014		1 014	47 488
272	Custos diferidos	51	286 696 547		286 696 547	299 280 304
			286 697 560		286 697 560	299 327 792
Total de amortizações				49 460 373		
Total dos ajustamentos						
Total do activo			1 839 383 388	49 460 373	1 789 923 015	1 482 362 133

Código das Contas	POC	Nota Anexo	Exercícios	
			2005	2004
Situação Líquida e Passivo				
Capital próprio:				
51	Capital		5 000 000	5 000 000
53	Prestações Acessórias		179 033	179 033
59	Resultados transitados		-67 581 091	-29 631 703
	Subtotal		-62 402 058	-24 452 670
88	Resultado líquido do exercício		-71 335 191	-37 949 388
	Subtotal		-133 737 249	-62 402 058
581	Prestações do concedente (Al. 4 da Base XXVIII)		402 883 442	332 127 866
	Total da situação líquida	40	269 146 193	269 725 808
Passivo:				
Provisões				
298	Outras provisões	34	10 765 525	18 000 000
			10 765 525	18 000 000
Dívidas a terceiros – Médio e longo prazo:				
231	Dívidas a instituições de crédito	52	743 689 708	663 689 708
262/3/4/5/7/8	Outros credores	53	227 258 709	235 185 061
			970 948 417	898 874 769
Dívidas a terceiros – Curto prazo:				
231	Dívidas a instituições de crédito	52	284 988 430	17 432 000
221	Fornecedores, c/c		10 573 189	16 517 027
261	Fornecedores de imobilizado c/c	53	115 113 435	130 882 624
24	Estado e outros entes públicos		266 584	176 896
262/3/4/5/7/8	Outros credores	53	12 454 010	14 663 866
			423 395 648	179 672 413
Acréscimos e diferimentos:				
273	Acréscimos de custos	54	20 785 255	16 340 024
274	Proveitos diferidos	55	94 881 978	99 749 119
			115 667 233	116 089 143
	Total do passivo		1 520 776 823	1 212 636 325
	Total da situação líquida e do passivo		1 789 923 015	1 482 362 133

O Técnico Oficial de Contas

Vitor Manuel Gomes 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 2005

Unidade: Euros

Código das Contas POC		Exercícios			
		2005		2004	
Custos e perdas					
61	Custo das mercad. vendidas e matérias consumidas				
	Mercadorias		315 330		172 283
62	Fornecimentos e serviços externos		58 097 614		43 100 227
Custos com o pessoal:					
641 + 642	Remunerações	4 198 305		3 882 056	
Encargos sociais:					
643 + 644	Pensões	0		0	
645/6/7/8/9	Outros	1 766 214	5 964 519	2 285 933	6 167 989
662 + 663	Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	22 659 126		16 599 560	
67	Provisões	0	22 659 126	0	16 599 560
63	Impostos	1 215 943		488 276	
65	Outros custos e perdas operacionais	8 006	1 223 949	8 714	496 990
	[A]		88 260 539		66 537 049
682	Perdas em empresas do grupo e associadas	963		878	
Juros e custos similares:					
681/5/6/7/8	Outros	26 530 966	26 531 929	19 290 125	19 291 003
	[C]		114 792 468		85 828 052
69	Custos e perdas extraordinários		102 511		145 053
	[E]		114 894 979		85 973 105
86	Imposto sobre o rendimento do exercício		41 433		34 466
	[G]		114 936 412		86 007 571
88	Resultado líquido do exercício		-71 335 191		-37 949 388
			43 601 221		48 058 183
Proveitos e ganhos					
71	Vendas:				
	Mercadorias	355 133		245 934	
72	Prestações de Serviços	14 435 112	14 790 245	8 822 304	9 068 238
75	Trabalhos para a própria empresa		24 919 569		31 949 514
74	Subsídios à exploração	2 245 613		4 730 497	
73	Proveitos suplementares	59 420		93 330	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais	11 900	2 316 934	15 000	4 838 827
	[B]		42 026 747		45 856 579
782	Ganhos em empresas do grupo e associadas	9 132		69 956	
Outros juros e proveitos similares:					
7811/3/4/6/8	Outros	827 081	836 213	800 304	870 260
	[D]		42 862 961		46 726 839
79	Proveitos e ganhos extraordinários		738 260		1 331 344
	[F]		43 601 221		48 058 183
Resumo:					
Resultados Operacionais: [B] - [A] =			-46 233 791		-20 680 470
Resultados Financeiros: [D-B] - [C-A] =			-25 695 716		-18 420 743
Resultados Correntes: [D] - [C] =			-71 929 507		-39 101 213
Resultados antes Impostos: [F] - [E] =			-71 293 758		-37 914 922
Resultados Líquido Exercício: [F] - [G] =			-71 335 191		-37 949 388

O Técnico Oficial de Contas

Vitor Manuel Gomes 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 2005

Unidade: Euros

	Exercícios	
	2005	2004
Vendas e prestações de serviços	14 790 245	9 068 239
Custo das vendas e prestações de serviços	-64 185 638	-23 436 825
Resultados brutos	-49 395 393	-14 368 586
Outros proveitos e ganhos operacionais	2 316 934	4 838 827
Custos de distribuição	-1 154 929	-172 246
Custos administrativos	-4 459 988	-8 091 541
Outros custos e perdas operacionais	-1 868 792	-13 736 414
Resultados operacionais	-54 562 169	-31 529 961
Custo líquido de financiamento	-16 739 759	-6 454 039
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	8 169	69 078
Ganhos (perdas) em outros investimentos	0	0
Resultados correntes	-71 293 758	-37 914 922
Impostos sobre resultados correntes	-41 433	-34 466
Resultados correntes após impostos	-71 335 191	-37 949 388
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre os resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-71 335 191	-37 949 388
Resultado por acção	-71,34	-37,95

O Técnico Oficial de Contas

Vitor Manuel Gomes 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 2005

Unidade: Euros

	2005	2004
Actividades Operacionais:		
Recebimentos de clientes	10 099 251	4 045 047
Pagamentos a fornecedores	-47 600 449	-2 230 485
Pagamentos ao pessoal	-6 036 279	-6 060 026
Fluxo gerado pelas operações	-43 537 478	-4 245 465
Recebimentos / (pagamentos) de imposto sobre o rendimento	-35 524	27 816
Outros recebimentos / (pagamentos) relativos à actividade operacional	-10 760 069	13 576 546
Fluxo gerado antes das rubricas extraordinárias	-54 333 070	9 358 897
Recebimentos relacionados com rubricas extraordinárias	0	-23 761
Pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias	-80 565	-144 571
	-80 565	-168 331
Fluxo das Actividades Operacionais	-54 413 636	9 190 566
Actividades de Investimento:		
Recebimentos:		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	464 415	31 289 320
Subsídios de investimento	70 755 576	72 717 915
Dividendos	61 277	28 000
	71 281 267	104 035 235
Pagamentos:		
Investimentos financeiros	56	94
Imobilizações corpóreas	329 121 030	312 331 299
Imobilizações incorpóreas	21 880 984	9 784 166
Amortiz. contratos locação financeira	0	239 029
	351 002 070	322 354 588
Fluxo das Actividades de Investimento	-279 720 803	-218 319 354
Actividades de Financiamento:		
Recebimentos:		
Empréstimos obtidos	347 556 430	211 362 128
	347 556 430	211 362 128
Pagamentos:		
Empréstimos obtidos	0	0
Juros e custos similares	25 908 005	18 801 962
	25 908 005	18 801 962
Fluxo das Actividades de Financiamento	321 648 424	192 560 166
Variação de caixa e seus equivalentes	-12 486 015	-16 568 621
Caixa e seus equivalentes no início do período	17 547 467	34 116 088
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5 061 452	17 547 467

O Técnico Oficial de Contas

Vitor Manuel Gomes 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 n.º 14/93, estando ausentes todos os pontos aí definidos que não são aplicáveis à empresa, ou cujo conteúdo não é relevante para o completo entendimento da demonstração apresentada.

2 – Discriminação dos componentes de caixa e seus equivalentes:

Valores em euros		
	2005	2004
Numerário	56 431	41 559
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	5 005 022	17 505 908
Equivalentes a caixa: Caixa e seus equivalentes	5 061 453	17 547 467
Outras disponibilidades	0	0
Disponibilidades constantes do balanço	5 061 453	17 547 467

3 – Informações respeitantes a actividades financeiras não monetárias:

Foi realizado em 2005 um desembolso no valor de 80 milhões de euros, correspondentes à Tranche B do financiamento de 200 milhões de euros contratado junto do Banco Europeu de Investimento.

Ainda no âmbito da 2.ª linha de crédito aprovada pelo BEI encontra-se disponível a verba de 60 milhões de euros, não tendo contudo sido contratada, por falta de aval do Estado. As limitações de obtenção do referido aval, derivam do disposto no n.º 5 da Base XIII das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro.

Encontra-se igualmente disponível para utilização futura a quantia de 8,4 milhões de euros referentes a linhas de crédito de curto prazo contratadas junto de instituições bancárias nacionais.

Anexo ao Balanço e à Demonstração de Resultados

0 – INTRODUÇÃO

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

A sociedade Metro do Porto, S.A., inicialmente 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 n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de Março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de actuação dos accionistas (anexo II – Acordo Parassocial dos Accionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão é alterado pela Lei 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão e pelo Decreto-Lei n.º 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, e pelo Decreto-Lei n.º 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 infra-estruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas têm constituído a actividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com a operação da Linha Azul. Desde então, a exploração comercial tem vindo a sofrer um significativo aumento de expressão, fruto da abertura dos troços Trindade-Estádio do Dragão, em 2004, e das aberturas neste exercício dos troços Senhora da Hora-Pedras Rubras (da linha da Póvoa) e Fonte do Cuco-Fórum Maia (da linha da Trofa) e da linha de Gaia, 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 dotação 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 2005 a sociedade possui as seguintes participações:

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

As notas seguintes têm como referência a numeração definida no Plano Oficial de Contabilidade, estando ausentes os pontos não aplicáveis à empresa, ou cuja informação não seja relevante. Cada nota viu o seu conteúdo tratado de acordo com o recomendado pelas IAS, sempre que este normativo se demonstre mais completo e esclarecedor para o correcto entendimento das contas da sociedade. Os pontos finais, do n.º 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 Estádio do Dragão-Pedras Rubras (Linha Vermelha), Estádio do Dragão-Fórum Maia (Linha Verde), Câmara Gaia-Pólo Universitário (Linha Amarela) e João de Deus-Câmara Gaia (Linha Amarela), representando 18,856 kms num total de 34,505 kms de rede, pelo que as contas de exploração comercial não são comparáveis com as do exercício anterior.

Procedeu-se à reclassificação dos custos administrativos, em 2005, por custo das vendas, pelo que os exercícios de 2005 e 2004 não são directamente comparáveis na Demonstração dos Resultados por Funções.

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, e de acordo com os critérios definidos pelas Agrupadas do referido ACE.

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 creditados nas contas de registo desse serviço de transporte, para correspondente diminuição do seu custo.

b) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração 2.245.613 euros de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar o acréscimo de custo de exploração pela prestação de serviço social de transporte e a perda de receita pela utilização de preços sociais nos títulos de transporte, tal como previsto nas Bases de Concessão.

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

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.

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.

A Empresa detém apenas um “swap” de cobertura do risco de taxa de juro.

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 em agrupamentos complementares de empresas (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 2005 não existem situações de imparidade de activos.

3.8 PROVISÕES

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

Em 31 de Dezembro de 2005 considerou-se existência de passivos contingentes, os quais podem representar perdas futuras, pelo que foi constituída provisão 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:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2000	510 045	2006
2001	870 512	2007
2002	991 013	2008
2003	26 210 687	2009
2004	36 339 197	2010
2005	69 702 375	2011
	134 623 829	

7 – NÚMERO MÉDIO DE PESSOAS

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa, no exercício, foi de 137 (141 em Dezembro 2004), sendo de 137 no final de Dezembro, dos quais 16 são trabalhadores transferidos da CP e da REFER.

	2005	2004
Efectivo total	137	133
Excluindo CP/REFER	121	112
Efectivo total médio	137	141

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 2005 nas linhas em exploração (Azul, Vermelha, Verde e Amarela). 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

Valores em euros

ACTIVO BRUTO					
Rubricas	Saldo Inicial	Aumento	Alienações	Transferências e Abates	Saldo Final
Imobilizações incorpóreas:					
Despesas de instalação	37 571 111	0	0	11 890 495	49 461 606
Imobilizações em curso	156 245 629	46 800 553	0	-55 474 319	147 571 863
Total	193 816 740	46 800 553	0	-43 583 824	197 033 469
Imobilizações corpóreas:					
Terrenos	25 233 755	220 625	0	24 247 512	49 701 892
Edifícios	394 258 679	3 738 156	0	438 730 620	836 727 454
Equipam. básico	33 417 210	192 728	15 779	61 874 063	95 468 222
Equipam. de transporte	790 170	245 999	150 593	0	885 576
Ferramentas e utensílios	256 999	660	0	0	257 659
Equipam. administrativo	1 705 353	258 511	0	0	1 963 864
Outras	6 063 305	0	0	0	6 063 305
Imobilizações em curso	381 078 511	394 403 415	6 407 583	-481 268 371	287 805 972
Adiantam. Imob. corpóreas	94 185 652	10 366 688	97 066 325	0	7 486 015
Total	936 989 634	409 426 782	103 640 280	43 583 824	1 286 359 958
Investimentos Financeiros:					
Partes de capital em empresas do grupo	3 210	0	907	0	2 303
Partes de capital em empresas associadas	167 851	9 132	0	0	176 983
Outras empresas	0	56	56	0	0
Total	171 061	9 188	963	0	179 286

AMORTIZAÇÕES E AJUSTAMENTOS

Rubricas	Saldo Inicial	Reforço	Anulação/ Reversão	Saldo Final
Imobilizações incorpóreas:				
Despesas de instalação	1 391 025	1 018 860	-14 150	2 424 036
Total	1 391 025	1 018 860	-14 150	2 424 036
Imobilizações corpóreas:				
Edifícios	20 937 905	18 262 382	0	39 200 287
Equipam. básico	2 891 629	2 738 304	0	5 629 933
Equipam. de transporte	423 104	189 223	-140 298	472 029
Ferramentas e utensílios	78 164	59 418	29 938	167 520
Equipam. administrativo	1 209 021	390 938	-33 391	1 566 567
Total	25 539 823	21 640 265	-143 751	47 036 337

Os valores de investimento directo relativos aos troços em exploração (Senhora da Hora-Fórum Maia na Linha C; Pólo Universitário-Câmara Gaia, Túnel J e João de Deus na Linha D; T4, T5, T6, T13, T17, T20 e Interface das Antas na Linha A; e Senhora da Hora-Pedras Rubras na Linha B) foram registados no imobilizado corpóreo nas rubricas terrenos e recursos naturais, edifícios e outras construções, e equipamento básico. Também se transferiu para estas contas os valores de custos financeiros, de fiscalização e outros custos indirectos das obras respectivos, à semelhança do procedimento adoptado em 2004. Resultando que em 2005 foi transferido para imobilizado firme o investimento relativo aos troços da Linha Azul, Vermelha, Verde e Amarela já concluídos e em exploração.

11 – CAPITALIZAÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS INCORRIDOS NO EXERCÍCIO

Foram capitalizados na conta de Imobilizações em Curso 9.419.658 euros correspondentes a 7.170.749 euros de encargos financeiros dos financiamentos do Banco Europeu de Investimento e 2.248.909 euros de juros de empréstimos intercalares, sendo que em ambos os valores estão incluídos os respectivos impostos.

14- IMOBILIZAÇÕES CORPÓREAS E EM CURSO

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

No exercício, foram capitalizados os proveitos financeiros resultantes das aplicações financeiras efectuadas. Assim, verifica-se uma redução de 471.870 euros no valor dos custos financeiros capitalizados no exercício registando-se, em consequência, um saldo final acumulado em 31 de Dezembro de 2005 de 10.345.998 euros.

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

Anos anteriores	34 654 862 euros
No exercício	9 419 658 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 830.576 euros e de 148.344 euros, respectivamente.

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

Designação Social	Sede	%	Capitais Próprios (2005)	Resultado (2005)	Valor da Participação Financeira em 31.12.2005
Metro Consultoria, Lda.	Av. Fernão Magalhães, 1862, 7.º Porto	100,00%	1 906	907	2 303
Transpublicidade, S.A.	Av. Fernão Magalhães, 1862, 13.º Porto	40,00%	287 236	22 830	176 984
Nortrem, ACE	R. Gen. Firmino Miguel, n.º 3 Lisboa	0,01%	a)	a)	0
TIP, ACE	Av. Fernão Magalhães, 1862, 9.º Porto	33,33%	b)	b)	0
Total					179 287

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 foram utilizados recursos provenientes da Tranche B, da segunda linha de financiamento aprovada junto do B.E.I.

Contrato	Valor Contratado	Valor Utilizado em 2005	Valor da Dívida
BEI I			
Tranche A	99 759 579	0	99 759 579
Tranche B	100 000 000	0	100 000 000
Tranche C	100 000 000	0	100 000 000
Tranche D	243 930 128	0	243 930 128
BEI II			
Tranche A	120 000 000	0	120 000 000
Tranche B	80 000 000	80 000 000	80 000 000
Total	743 689 708	80 000 000	743 689 708

Os empréstimos realizados 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.

Do montante global da tranche D, encontra-se em regime de taxa fixa revisível até 15 Março de 2010 o valor de 100 milhões de euros.

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	84 782 252
LEP 2003	121 527 778	112 253 327
LEP 2004	31 250 000	30 223 130
Total	250 000 000	227 258 709

31 – COMPROMISSOS FINANCEIROS

Os compromissos financeiros mais relevantes assumidos pela Empresa dizem respeito aos contratos de empreitada de obra pública referentes à realização do Sistema de Metro Ligeiro, bem como aos 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	674 964 958	80
Normetro – Aditamentos	175 679 130	155 188 495	88
CFS	24 941 730	6 796 979	27

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 33.407.762 euros em garantias bancárias emitidas a favor de terceiros, dos quais 10.197.232 euros prestadas até Dezembro de 2005 (510 processos em 31 de Dezembro).

Durante o exercício, constituíram-se também garantias bancárias, no montante de 15.280.873 euros, em virtude da auditoria aos pedidos de reembolso do IVA realizada pelos Serviços de Inspeção do IVA.

34 – PROVISÕES

As provisões apresentam a seguinte configuração:

Valores em euros

	Saldo Inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
Processos Judiciais em curso	18 000 000	0	18 000 000	0
Outras provisões	0	10 765 525	0	10 765 525
Total	18 000 000	10 765 525	18 000 000	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.

Na sequência da conclusão dos processos judiciais em curso, durante o exercício, procedeu-se à redução da provisão para riscos e encargos anteriormente constituída.

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 2005, era a seguinte a composição do capital social da Empresa:

Accionista	2005	2004
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 – VARIACÃO 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	-29 631 703	-37 949 388	0	-67 581 091
Resultado Liq. Exercício	-37 949 388	-71 335 191	-37 949 388	-71 335 191
Sub-Total	-62 402 058	-109 284 579	-37 949 388	-133 737 249
Prestações do Concedente	332 127 866	70 755 576	0	402 883 442
Total	269 725 808	-38 529 003	-37 949 388	269 146 193

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2005 ascenderam a 70.755.576, com origem no Orçamento de Estado, FEDER e Fundo de Coesão.

41 – CUSTOS DAS MERCADORIAS VENDIDAS

Valores em euros

Movimentos	Valores
Existências iniciais	147 209
Compras	330 160
Regularizações existências	0
Existências finais	161 839
Custos no exercício	315 530

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 2005, foi de:

Conselho de Administração	639 888 euros
Fiscal Único	19 344 euros

45 – RESULTADOS FINANCEIROS

Valores em euros

		Exercício de 2005	Exercício de 2004
Custos e Perdas			
681	Juros suportados	24 580 198	17 619 602
682	Perdas em empr. grupo associadas	963	878
688	Out. custos e perdas financeiras	1 950 769	1 670 523
	Resultados financeiros	-25 695 716	-18 420 743
	Total	836 213	870 260
Proveitos e Ganhos			
781	Juros obtidos	136 320	162 902
782	Ganhos em empr. grupo associadas	9 132	69 956
784	Rendimentos de particip. de capital	61 277	28 000
785	Diferenças câmbio favoráveis	0	1 154
788	Reversões e Out. proveitos e ganhos financeiros	629 485	608 248
	Total	836 213	870 260

Inclui 9.006.878 euros de juros capitalizados (11.990.737 euros em 2004) através da conta Trabalhos para a Própria Empresa.

46 – RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

Valores em euros

		Exercício de 2005	Exercício de 2004
Custos e Perdas			
691	Donativos	62 813	125 926
694	Perdas em Imobilizado	25 028	0
695	Multas e penalidades	1 106	3 197
697	Correcções relativas a exercícios anteriores	2 086	5 410
698	Outros Custos ou Perdas	11 476	10 520
	Resultados extraordinários	635 750	1 186 291
	Total	738 260	1 331 344
Proveitos e Ganhos			
794	Ganhos em imobilizações	4 713	21 124
797	Correcções a exercícios anteriores	61 089	0
798	Outros Proveitos ou Ganhos	672 458	1 310 220
	Total	738 260	1 331 344

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 SEGUINTE 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 197.031.936 euros.

A CFS – Consulgal, Ferconsult e Sener, consórcio adjudicatário do contrato de prestação de serviços de fiscalização e controlo da Construção do Sistema de Metro Ligeiro do Porto (conclusão da 1.ª Fase e Execução da 2.ª Fase) 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 4.541.862 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 18.477.075 euros.

49 – ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Os saldos a receber do Estado apresentam a seguinte composição:

Valores em euros

	Exercício 2005	Exercício 2004
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a recuperar	51 517 476	42 268 164
Impostos e Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas – IRC	122 526	43 386
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares – IRS	7 681	7 681
Contribuições para a Segurança Social a recuperar	5 201	5 201
Total	51 652 884	42 324 432

51 – CUSTOS DIFERIDOS

Os Custos Diferidos apresentam a seguinte composição:

Valores em euros

	Exercício 2005	Exercício 2004
Locação operacional veículos – 1.º contrato	107 184 786	111 863 339
Locação operacional veículos – 2.º contrato	80 295 410	83 892 113
Locação operacional veículos – 3.º contrato	59 807 484	62 504 796
Locação operacional veículos – 4.º contrato	39 367 276	40 969 049
Outros custos diferidos	41 590	51 007
Total	286 696 547	299 280 304

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 2005	Exercício 2004
Curto prazo	284 988 430	17 432 000
Médio e longo prazo	743 689 708	663 689 708
Total	1 028 678 138	681 121 708

O endividamento a médio e longo prazo é integralmente composto por dívida contraída junto do Banco Europeu de Investimentos, 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 2005	Exercício 2004
Outros credores – médio e longo prazo	227 258 709	235 185 061
Fornecedores de imobilizado – curto prazo	115 113 435	130 882 624
Outros credores – curto prazo	12 454 010	14 663 866
Total	354 826 154	380 731 551

Por entidade:

Valores em euros

Saldos mais representativos	Exercício 2005	Exercício 2004
NORTREM – Aluguer Material Ferroviário, ACE	236 497 427	245 341 815
Normetro, ACE	56 528 060	5 809 081
ENSITRANS	155 199	2 134 611
CINCLUS – Fornecimentos	2 023 766	1 860 957
ACA CONSTRUÇÕES – Alberto Couto Alves, S.A.	3 357 512	1 476 770
Outros Credores	56 264 190	124 108 317
Total	354 826 154	380 731 551

A dívida à Nortrem, ACE refere-se às rendas vincendas dos quatro contratos de locação operacional, sendo devida em 40 prestações semestrais. As rendas a vencer durante o ano de 2006 foram relevadas em dívida de curto prazo.

54 – ACRÉSCIMOS DE CUSTOS

Valores em euros

	Exercício 2005	Exercício 2004
Remunerações a liquidar	688 959	639 983
Especialização de juros	8 193 823	7 654 891
Outros	11 902 473	8 045 150
Total	20 785 255	16 340 024

A rubrica “Outros acréscimos de custos” contempla essencialmente, custos com a operação do sistema de metro ainda não facturados (6,9 milhões de euros) e indemnizações a liquidar por prejuízos decorrentes das obras de construção da infra-estrutura de metro ligeiro (4,1 milhões de euros).

55 – PROVEITOS DIFERIDOS

Valores em euros

	Exercício 2005	Exercício 2004
Subsídios ao Investimento	31 949 564	32 578 423
Manutenção veículos metro ligeiro	52 265 315	55 874 112
Bonificação de juros	4 990 668	5 383 377
NPV US CBL	5 676 430	5 913 207
Total	94 881 977	99 749 119

Os subsídios ao investimento, referem-se essencialmente, aos recursos recebidos para a construção da Ponte Infante D. Henrique (31.895.523 euros).

56 – PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A rubrica de Prestação de serviços apresenta a seguinte composição:

Valores em euros

	Exercício 2005	Exercício 2004
Transporte de Passageiros	10 349 728	5 357 313
Manutenção do Material Circulante	3 608 796	2 965 123
Outros	476 588	499 868
Total	14 435 112	8 822 304

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 encontram-se registadas no balanço, na conta de custos diferidos, pelo montante de 286.654.956 euros

A primeira operação de locação realizada pela MP, mereceu o prémio de “Deal of The Year 2002”, atribuído pela Asset Finance Internacional, pelas suas características inovadoras.

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 2005 resumem-se como segue:

Acções movidas por:	Valor total da contingência
Clientes	(a)
Administração Fiscal	(a)
Colaboradores	(b)
Comerciantes	(a)
Normetro	(a)
Terceiros	543 403 (c)
Expropriações	3 276 173 (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

(d) Relativamente aos processos expropriativos conduzidos pela empresa, existem 31 processos em arbitragem judicial, envolvendo a definição do montante indemnizatório

Atendendo à experiência da empresa em anteriores processos, julgamos que a maioria dos processos judiciais em curso não traduzirão responsabilidades futuras para a empresa.

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



ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 23
Registada na CMFM com o n.º 1972

Contribuinte n.º 502 159 394

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 2005, (que evidencia um total de 1 789 923 015 euros e um total de capital próprio de 269 146 193 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 71 335 191 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.

ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 33
Registada na CMM com o n.º 1975*

Contribuinte n.º 502 138 394

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 2005, 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 nº.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 nºs. 3.12 e 40 do Anexo.

8.2 - A Empresa celebrou, em 2003, um contrato de swap de taxa de juro, relacionado com o contrato de leasing operacional, efectuado em 2002, conforme notas nºs. 3.3 e 57 do Anexo.

8.3 - Embora o princípio da continuidade não possa ser posto em causa num investimento do Estado de tanta envergadura, com ampla adesão das populações, a ausência de financiamento suficiente para a fase aprovada da construção do sistema de metro ligeiro pode originar estrangulamentos de tesouraria que coloquem a situação financeira da Empresa em causa. Por outro lado, a Empresa terá de prestar transporte em regime de serviço público, ficando o Estado com o compromisso de dotar a Empresa com indemnizações compensatórias, a fim de equilibrar financeiramente a exploração do sistema, de acordo com o disposto na Base XV da Concessão. Ora, não tem sido exactamente isso o que tem sucedido, porquanto, os montantes das indemnizações compensatórias atribuídos não têm permitido o referido equilíbrio financeiro da exploração. Também, por esse motivo, impõe-se uma breve decisão do Governo, a fim de evitar o surgimento de uma imagem desfavorável da situação financeira da Empresa.

Porto, 24 de Fevereiro de 2006


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



Relatório e Parecer do Fiscal Único



ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 53
Registada na CMVM com o n.º 1975*

Contribuinte n.º 502 139 594

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

Senhores accionistas:

De acordo com as disposições legais e estatutárias, apresentamos o nosso relatório sobre a acção fiscalizadora desenvolvida e o parecer sobre os documentos de prestação das contas da Empresa "METRO DO PORTO, S.A.", elaborados pelo Conselho de Administração e respeitantes ao exercício terminado em 31 de Dezembro de 2005.

Evidenciamos como factos marcantes do último exercício, as entradas em exploração dos troços: linha vermelha até Pedras Rubras, em Março de 2005; linha verde até Fórum da Maia, em Julho de 2005; linha amarela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia/Pólo Universitário, em Setembro de 2005 e ainda em Dezembro de 2005, João de Deus/ Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

Efectuámos o acompanhamento da evolução da actividade da Empresa e da regularidade dos registos contabilísticos e dos respectivos documentos de suporte, com a periodicidade e extensão que entendemos apropriadas. Observámos o cumprimento dos normativos legais e estatutários em vigor e obtivemos do Conselho de Administração e Comissão Executiva nele inserido, bem como dos serviços da Empresa os esclarecimentos que lhes solicitámos, o que nos apraz agradecer.

No âmbito das nossas funções, examinámos as Demonstrações Financeiras compostas pelo Balanço, Demonstrações dos Resultados por naturezas e por funções, Demonstração dos Fluxos de Caixa e respectivos Anexos, preparadas de acordo com princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal, as quais permitem uma apropriada visão da situação financeira, dos resultados apurados e dos fluxos de caixa da Empresa.

O Relatório de Gestão expõe com clareza a situação financeira e a evolução dos negócios, contém as menções que a lei exige e apresenta a proposta de aplicação de resultados.

Não queremos deixar de referir que são necessárias breves decisões do Governo, a fim de evitar uma imagem menos favorável da situação financeira da Empresa.

.../...

ANTÓNIO MAGALHÃES & CARLOS SANTOS

*Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
Inscrita na Lista dos Revisores Oficiais de Contas sob o n.º 53
Registada na CMFM com o n.º 1975*

Contribuinte n.º 502 138 394

.../...

2.

Após o nosso trabalho de revisão, emitimos a Certificação Legal de Contas e enviamos para o Conselho de Administração o Relatório Anual sobre a Fiscalização Efectuada.

Como consequência do acima exposto, somos de parecer que:

- a) sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras;
- b) seja aprovada a proposta de aplicação de resultados.

Porto, 27 de Fevereiro de 2006

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 2005, (que evidencia um total de 1.789.923 milhares de euros e um total de capital próprio de 269.146 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 71.335 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 2005, de 402.883 milhares de euros (332.128 milhares de euros em 31 de Dezembro de 2004), 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 2005, 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, 16 de Fevereiro de 2006

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



Hermínio António Paulos Afonso, R.O.C.

METRO DO PORTO, S.A.

Av. Fernão Magalhães, 1862 – 7.º
4350-158 Porto
Telef.: 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: 51498/941018 na 2.ª Conservatória do Registo Comercial do Porto
Capital Social: 5 000 000 euros

Ficha Técnica

Design e Produção: OmDesign
Fotografia: J.Braga • OmDesign
Impressão e Acabamentos: NORPRINT
N.º Exemplares: 500 Ex.
Depósito Legal n.º: 207 945/04
ISSN: 1645-1694

www.metrodoporto.pt

2005