



RELATÓRIO E CONTAS 2014



Metro do Porto. A vida em movimento.

RELATÓRIO E CONTAS 2014



01

RELATÓRIO DE GESTÃO

6

1.	O METRO DO PORTO EM NÚMEROS	7		
2.	O ANO DE 2014	8		
3.	O METRO E O AMBIENTE	12		
4.	O METRO E OS SEUS CLIENTES	13		
4.1.	CLIENTES	13		
4.2.	SERVIÇO	21		
4.3.	COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO	25		
5.	O METRO E OS SEUS COLABORADORES	26		
5.1.	ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	26		
5.2.	RECURSOS HUMANOS	27		
6.	O METRO E OS SEUS ACIONISTAS	27		
6.1.	ESTRUTURA ACIONISTA	27		
6.2.	COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	27		
6.3.	OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SETOR EMPRESARIAL DO ESTADO	30		
6.3.1.	OBJETIVOS DE GESTÃO	30		
6.3.2.	GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO E LIMITES DE ENDIVIDAMENTO	32		
6.3.3.	PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO	33		
6.3.4.	RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2013	34		
6.3.5.	ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES	34		
6.3.6.	APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO	34		
6.3.7.	APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA	34		
6.3.8.	ADESÃO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS	35		
6.3.9.	PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO	35		
6.3.10.	PLANO DE REDUÇÃO DE CUSTOS	35		
6.3.11.	PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO	36		
6.3.12.	RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS	36		
6.3.13.	INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE	38		
6.3.14.	SÍNTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS	40		
7.	DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO	42		
7.1.	INVESTIMENTO	42		
7.2.	FINANCIAMENTO	42		
7.3.	SITUAÇÃO PATRIMONIAL	45		
7.4.	EXPLORAÇÃO	48		
7.5.	RESULTADOS	51		
8.	PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS	55		



02

CONTAS DO EXERCÍCIO 2014

56

03

**NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS INDIVIDUAIS
DO PERÍODO DE 2014**

62

05

**RELATÓRIO E PARECER
DO CONSELHO FISCAL**

102

04

**CERTIFICAÇÃO
LEGAL DE CONTAS**

98

06

**RELATÓRIO
DE AUDITORIA**

112





MENSAGEM DO PRESIDENTE

A par dos aspetos recorrentes das minhas anteriores mensagens relativos à gestão do Metro do Porto (MP), aos aspetos estratégicos da reestruturação da Empresa e da sua fusão com a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP), merecem no exercício de 2014 particular referência as questões relacionadas com a finalização e acerto das peças procedimentais do Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da MP e da STCP, o lançamento do procedimento, a avaliação das propostas recebidas e a celebração com o Estado Português de um Contrato de Serviço Público.

A preparação do concurso, iniciada no final de 2012, intensificou-se a partir de abril de 2014, vindo a MP, por Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho, a ser autorizada a lançar o concurso, cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por despacho conjunto n.º 10272-A/2014 de 8 de agosto.

A ocorrência, já na pendência do procedimento, de vicissitudes inesperadas e não imputáveis à vontade da MP, nomeadamente a necessidade de alargamento do prazo de apresentação das propostas para 9 de dezembro de 2014 e a interposição de duas providências cautelares pela Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (ANTROP) em 3 de outubro e a 17 de novembro, ambas posteriormente julgadas improcedentes pelo Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, e a contestação de um concorrente que viu a sua proposta rejeitada pelo Júri do procedimento, apenas permitiram que a decisão de adjudicação viesse a ser tomada a 16 de janeiro de 2015, com o consequente atraso no início do período de funcionamento normal da nova Subconcessão, inicialmente previsto para 1 de Janeiro de 2015.

Por esta razão, e a fim de assegurar a continuidade da prestação de serviços, foi a 9 de dezembro de 2014 utilizada, nos termos do art.º 64.º do Contrato de Subconcessão com a Prometro, S.A., e por via de Aditamento a possibilidade de extensão do prazo de vigência do atual contrato, para em paralelo celebrar, entre outros de menor importância, em 26 de dezembro um contrato de manutenção para a totalidade da frota com a Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF), tendo o primeiro vindo a merecer o visto prévio do Tribunal de Contas.

A prevista economicidade do novo contrato de Subconcessão, que, de resto, também veio a ser obtida na contratação para a extensão do período de transição até ao início do período de funcionamento normal daquele, a par de algumas medidas de eficiência interna, permitiu que, sob proposta da MP, se celebrasse como o Estado Português um Contrato de Serviço Público que configura um modelo de contratualização de serviços de transporte público de passageiros que, nos termos do direito europeu aplicável, beneficia os passageiros e introduz uma maior eficiência no sistema numa ótica de otimização dos recursos.

Da gestão corrente da MP evidencia-se em 2014 o número de 56,9M de validações no sistema, um novo

recorde anual, 1,8% acima do anterior recorde registado em 2013, uma receita de 39,7M€, 2,1% acima da ano anterior, custos operacionais de 43,7M€, mais 0,2% que os do ano anterior, passando a taxa de cobertura dos custos operacionais pelas receitas de 89,2% em 2013 para 90,8% no ano, 1,6 pp acima do valor de 2013 e 7,8 pp acima do valor de 2011. Obteve-se, assim, um EBITDA de 0,7M€, 3,9M€ em 2013 (corrigido já em 2014 para 4,6M€), um resultado operacional de -85,1M€, sensivelmente igual aos -85,4M€ de 2013, e um resultado líquido de -400,6M€, fortemente agravado relativamente a 2013, -47,6M€, resultado do efeito positivo nas contas de 2013 da liquidação de onze operações de derivados de taxa de juro e do agravamento de 111,9M€ da Atualização Financeira das Provisões nos termos da IFRIC 12.

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

Quanto aos aspetos estratégicos, embora se tenham obtido melhorias quanto à sustentabilidade da Empresa, a sua reestruturação e fusão com a STCP, nomeadamente no aspeto do redimensionamento do efetivo, continuaram a ser temporalmente prejudicados pela incerteza quanto ao modelo de organização da mobilidade na Área Metropolitana do Porto (AMP).

O diferendo que ao longo dos anos tem vindo a opor a MP ao subconcessionário, Prometro, S.A., quanto à interpretação do sistema de incentivos do contrato de Subconcessão, anteriormente objeto de providências cautelares, viu a ação principal interposta no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto (TAF), mantendo-se, por isso, a decisão de contabilizar o Malus do exercício como acréscimo de rendimento. Por outro, e apesar das múltiplas audiências já realizadas e dos despachos favoráveis do Ministério Público continua por decidir o contencioso da MP com a Autoridade Tributária sobre a devolução 49,8M€ do IVA suportado com a realização das denominadas obras de requalificação urbana.

Cabe ainda nesta mensagem a referência à Recertificação em Qualidade e Ambiente, Normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001 e a manutenção da Certificação em Segurança, OHSAS 18001:2007, a divulgação do espólio arqueológico resultante dos trabalhos efetuados durante a construção do sistema e a apresentação dos mesmos em foros científicos, os benefícios ambientais, redução de 3,2% na emissão indireta de CO₂, o impacto no mercado de trabalho, 900 postos de trabalho criados/mantidos direta e indiretamente, a integração na comunidade, salientando-se ainda o serviço “MOVE PORTO – METRO E AUTOCARRO 24 HORAS” e o mais elevado nível de satisfação, 84 pontos em 100, dos utilizadores de transportes públicos em Portugal.

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

João Velez Carvalho

A photograph of a train station at night. Several trains are visible on the tracks, with their headlights and station lights creating a warm, golden glow. The sky is a deep blue, and the overall atmosphere is one of quiet activity. The text '01' is prominently displayed in the upper left corner.

01

RELATÓRIO DE GESTÃO

1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

REDE (31/12)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Extensão (metros)	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	66.659	66.659	66.659	66.659	0,0%
Estações	45	69	69	70	70	80	81	81	81	81	0,0%

RECURSOS HUMANOS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Efetivo ao Serviço (final exercício)	104	86	94	95	98	100	93	89	87	79	-9,2%
Efetivo ao Serviço (média do ano)	101	89	91	93	94	99	98	90	88	83	-5,8%

(valores em milhares)

PROCURA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Sistema de Metro											
Passageiros	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	55.737	54.498	55.931	56.923	1,8%
Passageiros km	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	282.480	285.591	288.136	0,9%
Percurso médio (mts)	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	5.216	5.183	5.106	5.062	-0,9%

OFERTA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Sistema de Metro											
Veículos km	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	6.714	7.103	7.020	7.151	1,9%
Lugares km	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	1.540.170	1.627.459	1.608.552	1.637.959	1,8%
Velocidade comercial (km/h)	-	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	25,93	25,89	25,75	25,81	0,2%
Taxa de ocupação	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	17,4%	17,8%	17,6%	-0,2 pp

CONTA DE EXPLORAÇÃO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	14/13
Receita (m€)	10.326	21.263	26.678	29.371	29.812	30.649	34.945	37.370	38.879	39.685	2,1%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,76	10,50	10,85	11,32	11,42	11,48	12,02	13,23	13,61	13,77	1,2%
Receita / Lugar km (cent €)	1,41	1,50	1,77	2,10	2,13	2,09	2,27	2,30	2,42	2,42	0,2%
Custo Operacional (m€)	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	42.570	42.092	43.217	43.580	43.685	0,2%
Custo / Passageiro km (cent €)	25,44	21,85	20,20	18,85	19,25	15,94	14,48	15,30	15,26	15,16	-0,6%
Custo / Lugar km (cent €)	3,33	3,12	3,30	3,49	3,59	2,91	2,73	2,66	2,71	2,67	-1,6%
Taxa de Cobertura*	42,3%	48,1%	53,7%	60,1%	59,3%	72,0%	83,0%	86,5%	89,2%	90,8%	1,6 pp

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

(valores em milhares de euros)

RESULTADOS	2005 POC	2006 POC	2007 POC	2008 POC	2009 POC	2009 SNC	2010 SNC	2011 SNC	2012 SNC	2013 SNC	2014 SNC	14/13
Resultados Operacionais	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-78.067	-84.726	-98.061	-78.480	-85.375	-85.132	0,3%
Antes de Amortizações	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-32.078	-40.728	-19.429	-26.337	-26.134	0,8%
Antes de IC's	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-96.593	-109.929	-90.025	-96.911	-93.178	3,9%
Resultados Financeiros	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-216.009	-267.789	-299.038	-412.815	37.808	-315.455	934,4%
Resultados Líquidos	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-352.579	-397.199	-491.357	-47.618	-400.632	-741,3%

2. O ANO DE 2014

CONCURSO PARA CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO: 2015 - 2025

As Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto estipulam, na Base XXI, n.º 2, que a Metro do Porto, S.A. deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do Sistema.

A Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. lançaram, em 8 de agosto de 2014, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por Despacho Conjunto n.º 10272-A/2014 de 08 de agosto de 2014, em seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho.

Por deliberação conjunta tomada na reunião que teve lugar no dia 16 de janeiro de 2015, foi aprovado pelos Conselhos de Administração de cada uma das Sociedades o relatório final de avaliação de propostas, o qual propõe a adjudicação ao Agrupamento Ferrocarril Metropolita de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A.. Foi simultaneamente deliberado sujeitar a decisão de adjudicação à aprovação das tutelas.

A adjudicação veio a merecer acordo das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofício datado de 10 de fevereiro de 2015, respetivamente.

A assinatura do contrato ocorreu a 23 de abril de 2015, estando em curso o processo para concessão do visto prévio por parte do Tribunal de Contas.

Prevendo-se que o novo subconcessionário inicie a Operação do Sistema em 1 de agosto de 2015, o contrato a celebrar vigorará assim desde essa data até 31 de julho de 2025.

PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE SUBCONCESSÃO DA OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

Em resultado de Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, foi celebrado um contrato entre a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. em 26 de fevereiro de 2010, cuja vigência deveria ter cessado a 31 de dezembro de 2014.

Devido a vicissitudes inesperadas não imputáveis à vontade da Metro do Porto, esta empreendeu no sentido da extensão do atual contrato uma vez que esta data avizinhou-se sem estar concluído o concurso público internacional para seleção de um novo subconcessionário referido no ponto anterior. Estipulando as Bases da Concessão que Operação e Manutenção devem

ser sub-concessionadas, esta situação inviabilizaria o funcionamento do Sistema e, portanto, a prestação do serviço público de transporte de passageiros por metro ligeiro na Área Metropolitana do Porto, com um irremediável prejuízo para o interesse público.

Considerando que a Prometro opera o sistema ininterruptamente desde 26 de fevereiro de 2010, pelo que estava completamente apta a assegurar a continuidade da prestação deste serviço, nas melhores condições conhecidas e sem que daí decorresse qualquer interrupção, e de forma a assegurar a continuidade da operação, a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. acordaram a prorrogação do contrato por um preço global de 7.749,999,99 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Face ao contrato inicial com a Prometro, regista-se a exclusão de algumas atividades da esfera da responsabilidade do subconcessionário, de que se destaca a manutenção dos 72 veículos Eurotram que passa a ser assegurada pela Metro do Porto através de contrato celebrado com a EMEF (mais detalhe no ponto seguinte).

Esta prorrogação mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 13 de dezembro e 5 de dezembro de 2014, respetivamente. A 20 de fevereiro de 2015 foi publicada em Diário da República a Portaria de Extensão de Encargos 145-A/2015 referente a esta prorrogação, tendo sido concedido pelo Tribunal de Contas, a 2 de março de 2015, o respetivo visto prévio.

Não tendo o processo sido concluído no prazo inicialmente previsto, foi solicitada uma nova prorrogação do contrato de operação por um período inicial de 3 meses com mais 1 mês de opção. Este novo aditamento mereceu autorização das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas por ofício de 27 de março de 2015.

**Até 21 de dezembro
de 2014 a manutenção
dos 30 veículos
Tram Train foi
assegurada
por contrato
com o consórcio
Bombardier / Vossloh**

MANUTENÇÃO DA FROTA DE MATERIAL CIRCULANTE

Até 21 de dezembro de 2014 a manutenção dos 30 veículos *Tram Train* foi assegurada por contrato com o consórcio Bombardier / Vossloh no âmbito da garantia pelo fornecimento destes equipamentos. Tornando-se necessário assegurar a sua manutenção até ao final do ano de 2014, foi celebrado contrato, por ajuste direto, com a Bombardier para este efeito.

Uma vez que o primeiro aditamento celebrado com a Prometro para assegurar a operação no primeiro



trimestre de 2015 excluiu os trabalhos de manutenção da frota de material circulante, a Metro do Porto, após consulta a duas entidades, celebrou através de ajuste direto um contrato de manutenção da totalidade da frota com a EMEF pelo mesmo prazo do aditamento celebrado.

Dada a necessidade de novo aditamento ao contrato com a Prometro, foi efetuado novo ajuste direto à EMEF igualmente pelo prazo de três meses mais um de opção.

CONTRATO DE SUBCONCESSÃO: MECANISMO BÔNUS/MALUS

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

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

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

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

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

Tendo sido prorrogado o prazo do Contrato de Subconcessão celebrado com a Prometro, S.A., a Metro do Porto, S.A. obteve despachos de autorização das Tutelas para confirmar a decisão de aceitação da proposta de prestação de garantia bancária à primeira solicitação a favor da Metro do Porto, S.A., do mesmo montante do valor do malus relativo aos anos de 2012 e 2013, respetivamente de 8.300.299, 91 euros e 8.356.108,82 euros.

Esta garantia deverá permanecer em vigor até ao quadragésimo quinto dia posterior ao trânsito em julgado da decisão final a proferir na ação principal que pende sob o n.º 1298/14.2BEPRT no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto, a ser executada nos precisos termos da decisão que vier a ser proferida em caso de incumprimento.

Este acordo tem ainda como pressuposto essencial, a prestação de garantia bancária pela Prometro, S.A. nos precisos termos das acima referidas, para o valor de malus do ano de 2014 que a Metro do Porto, S.A. vier provisoriamente a apurar, seguindo as mesmas regras constantes dos cálculos apresentados para os anos anteriores, aplicando-se, relativamente ao cálculo final do valor a pagar, as regras que resultarem da decisão final a proferir para os anos de 2012 e 2013, no processo judicial pendente, acima identificado.

CONTRATO PROGRAMA

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

Foi assim assinado em 8 de Agosto de 2014 um Contrato de Serviço Público entre o Estado e a Empresa, que perduraria até 31 de Dezembro de 2024 e entraria em vigor no primeiro dia útil seguinte à data em que o Estado comunicasse por escrito à Metro do Porto a obtenção do visto prévio do Tribunal de Contas ou à confirmação escrita, clara e inequívoca, emitida pelo Tribunal de Contas, declarando não ser necessária a obtenção do visto.

Esse contrato define as obrigações de prestação de serviço pela Metro do Porto, as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento. Não são regulados no seu âmbito as responsabilidades relativas à Dívida Histórica da MP, as responsabilidades relativas ao investimento na construção de infraestruturas civis e sistemas técnicos, as responsabilidades relativas às componentes da Grande Manutenção referentes às infraestruturas civis e aos sistemas técnicos, nem finalmente o serviço de transporte prestado pela Empresa relativo ao Funicular de Guindais.

Em 10 de Dezembro de 2014 foi assinado um aditamento a esse Contrato de Serviço Público, através do qual a data de entrada em vigor passou a ser 1 de Janeiro de 2015. Este aditamento introduz uma disposição segundo a qual, verificando-se uma alteração substancial dos pressupostos do contrato, se procederá a uma revisão da estipulada inexistência de compensações financeiras.

Segundo informação da tutela, o Tribunal de Contas comunicou em 26 de Dezembro de 2014 que este contrato não se encontra sujeito a fiscalização prévia.

PROCESSO DE CONTENTENCIOSO AUTORIDADE TRIBUTÁRIA - IVA

Em Julho de 2008, a Autoridade Tributária (AT) iniciou uma inspeção tributária aos registos contabilísticos da Metro do Porto, S.A., em sede de IVA e IRC relativamente aos exercícios de 2004 a 2008, inspeção essa que se vem prolongando até à presente data.

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

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

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

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

**Atingiu-se em 2014
um novo recorde
anual de validações
no Metro do Porto,
com um total
de 56,9 milhões,
1,8% superior
ao anterior
recorde**

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

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

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

A partir de abril de 2012, a Metro do Porto foi sendo notificada de demonstrações de liquidação de imposto (e já não de notas de liquidação de imposto, atendendo

a que desde março de 2012 se verificou alteração de procedimentos na AT) referentes aos períodos de Novembro de 2011 até novembro de 2012, tendo a AT de forma automática e imediata, feito operar compensações nos créditos de reembolsos que foram sendo solicitados pela Sociedade, no montante global de 441.398,55 euros.

Relativamente aos períodos seguintes que foram sendo objeto de inspeção, e até à presente data, a AT não tem procedido a qualquer correção por considerar regular a atuação da Sociedade nesta sede.

Desde janeiro de 2015 foram já sendo emitidas sentenças pelo TAF em alguns dos processos, a saber:

- Processo n.º 1201/11.1BEPRT – 869.328,89 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 3570/11.4BEPRT – 1.574.889,60 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 840/10.2BEPRT – 1.353.047,18 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 1630/09.0BEPRT – 7.972.703,99 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 2422/11.2BEPRT — 1.780.955,01 euros, acrescido de juros indemnizatórios

Todas favoráveis à MP, pelo que a AT recorreu destas cinco sentenças.

No caso de a Metro do Porto, S.A., vier a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

RECORDE ANUAL DE VALIDAÇÕES

Atingiu-se em 2014 um novo recorde anual de validações no Metro do Porto, com um total de 56,9 milhões, 1,8% superior ao anterior recorde (atingido em 2013). Desde a abertura do sistema, apenas em 2012 se registou uma (ligeira) redução do número de validações face ao ano anterior.

A ESCOLHA DOS PORTUGUESES – ESTUDO DA ASSOCIAÇÃO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

O Metro do Porto é, entre os transportes públicos em Portugal, o preferido pelos seus utilizadores. De acordo com um estudo da DECO - Associação de Defesa do Consumidor relativo ao ano de 2014, a taxa de satisfação dos clientes do Metro do Porto atinge os 84 pontos (em 100 possíveis), com uma vantagem destacada sobre os outros operadores de transportes disponíveis nas principais áreas urbanas do país.

O estudo levado a cabo pela DECO, de acesso público e que teve ampla divulgação nos meios de comunicação, resulta de um trabalho de campo que inquiriu mais de 2.700 pessoas, representativas da população de vinte municípios da Área Metropolitana do Porto, da Área Metropolitana de Lisboa, e ainda de Braga, Coimbra e Guimarães. Os resultados apontam para uma clara preferência do modo de transporte Metro face aos restantes e as conclusões quanto à avaliação individual de cada operador são muito favoráveis ao Metro do Porto.

A OPINIÃO DOS CONSUMIDORES NO ESTUDO DA DECO

OPERADOR	TAXA DE SATISFAÇÃO
Metro do porto	84
Fertagus (comboio)	81
CP Porto	78
MTS (Metro Transportes do Sul)	70
Metropolitano de Lisboa	70

Os aspetos mais valorizados pelos clientes do Metro são a informação ao público, a segurança, o conforto, a limpeza e a pontualidade. Este estudo de âmbito nacional da Associação de Defesa do Consumidor aponta para resultados muito idênticos aos revelados pelos inquéritos que desde 2004 têm sido anualmente realizados junto dos clientes do Metro do Porto.

MOVE PORTO: METRO TODA NOITE

O Metro do Porto lançou em 2014 um serviço inovador em Portugal, disponibilizando operação noturna ininterrupta nas noites de fim-de-semana. Este projeto experimental decorreu entre julho e novembro nas linhas Amarela (D) e Azul (A) – nesta última apenas entre as estações Estádio do Dragão e Senhora da Hora – com frequências de passagem de 20 minutos em ambos os sentidos.

O MOVE PORTO, uma iniciativa de responsabilidade social dirigida a toda a população da Área Metropolitana do Porto, mas sobretudo aos mais jovens, procurou dar resposta à concentração da animação noturna na “baixa” do Porto, com enorme afluência de pessoas durante as noites de fim-de-semana e crescentes dificuldades de acesso e de estacionamento.

Para ultrapassar estas dificuldades e melhorar as condições de mobilidade noturna no centro do Porto, a Metro do Porto, em parceria com a STCP (Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.) e com Câmara Municipal do Porto, criou o serviço “MOVE PORTO - METRO E AUTOCARROS 24 HORAS”. Além de garantir a operação em modo contínuo nas linhas Amarela e Azul do Metro, este serviço melhorou a articulação entre o Metro e a rede de madrugada da STCP, proporcionando um acesso mais rápido e direto à “baixa” do Porto.

O MOVE PORTO veio trazer maior segurança aos jovens que procuram animação noturna e maior tranquilidade às suas famílias, diminuindo os constrangimentos à circulação e a sinistralidade rodoviária. A segurança foi mesmo uma das prioridades, através do reforço do número de vigilantes presentes nas estações e nos veículos, que contaram com o apoio de elementos da PSP recrutados pelo Metro. Nas estações com maior afluência estiveram também em serviço equipas de apoio e de informação aos clientes.

A nível ambiental, este serviço veio reduzir a poluição atmosférica e sonora, o que contribui para a melhoria da qualidade de vida no espaço público.

O fomento da atividade comercial e dos sectores do turismo e do lazer foram, também, uma sua mais-valia. O Porto juntou-se assim a cidades com serviço noturno de metro, como Nova Iorque, Barcelona, Viena ou Berlim. Para além da Câmara do Porto e da STCP, o MOVE PORTO contou ainda com o apoio à divulgação da RFM e do Jornal de Notícias e a colaboração da EULEN, prestador de serviços de vigilância e segurança na rede de Metro Ligeiro.

O MOVE PORTO representou um acréscimo de cerca de 75 mil validações na rede durante os três meses em que decorreu.

Em novembro e no âmbito do Estudo de Satisfação do Cliente do Metro do Porto, realizado pela empresa DOMP e cuja amostra é de 1.674 entrevistas pessoais, procurou aferir-se o impacto do MOVE PORTO. Mais de dois terços dos inquiridos souberam da existência do serviço noturno, perto de um terço usufruiu da sua existência e mais de 95 por cento valorizam-no como “relevante” ou “muito relevante”.

SIQAS – SISTEMA INTEGRADO DE QUALIDADE, AMBIENTE E SEGURANÇA

No ano de 2014 concluiu-se o primeiro ciclo de três anos do processo de Certificação Integrada da Metro do Porto em Qualidade e Ambiente, de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001. No âmbito do processo de recertificação ocorrido no final do ano, foi ainda incluída a área de Segurança, de acordo com o referencial OHSAS 18001. Durante o ano de 2014 ocorreu ainda a transferência da entidade certificadora sendo agora a SGS – ICS- Serviços Internacionais de Certificação, o organismo de certificação da Metro do Porto S.A, nas áreas de qualidade, ambiente e segurança até 2016.

Assim a auditoria de recertificação em novembro de 2014 realizou-se já pela SGS mantendo como âmbito a “Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto”, de acordo com as Normas, NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

Como resultado dessa auditoria foram emitidas quatro não conformidades, uma na área do Ambiente e três na área da Qualidade, tendo sido todas encerradas no prazo estabelecido pela entidade certificadora. Foram ainda emitidas nove oportunidades de melhoria que a Metro do Porto começou de imediato a implementar.

3. O METRO E O AMBIENTE

O Relatório de Sustentabilidade publicado em 2015 contempla o que de mais relevante aconteceu no último ano a nível ambiental, social e económico, que em síntese se passa a expor.

Relativamente às emissões, sendo as frotas e movidas a eletricidade, não existem emissões diretas associadas à tração; existem, no entanto, emissões indiretas, já que parte da energia elétrica consumida é oriunda de combustíveis fósseis. As emissões indiretas resultado do consumo de energia pelos veículos de Metro totalizaram 12.005 toneladas de CO_{2e} (dióxido de carbono



equivalente), 3,2% abaixo do verificado em 2013. Essa redução deve-se a um efeito misto de queda no consumo elétrico (1,8%) e de diminuição do fator de emissão de CO_{2e} por kwh (1,5%). O consumo de energia de tração reduziu-se de 39.353 milhares de kwh em 2013 para 38.660 milhares de kwh em 2014, embora se tenha verificado um aumento da oferta de 1,9%. No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estimando-se o nível de emissões que resultaria das mesmas deslocações em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, coletivo e não motorizado). Estimou-se para 2014 uma poupança de 60,6 mil toneladas de CO_{2e} que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 48,6 mil toneladas de CO_{2e}.

Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 324 mil euros no ano de 2014. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 155 milhões de euros e 11 milhões de euros, respetivamente.

Ao nível social, estima-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 900 postos de trabalho criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) em 2014. Quase 80% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na fiscalização, segurança, manutenção, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

4. O METRO E OS SEUS CLIENTES

4.1 CLIENTES

PERFIL DO CLIENTE DO METRO DO PORTO E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2014

Rapidez, acessibilidade, frequência e facilidade de deslocação são novamente os pontos mais fortes apontados pelos clientes do Metro do Porto, de acordo com os dois Estudos de Satisfação realizados em 2014 por empresa independente e especializada e que abrangeram um total de 1.674 passageiros inquiridos distribuídos por dois períodos: de 17 a 23 de março e entre 6 e 12 de novembro de 2014.

Mantém-se níveis de satisfação global elevados (83,3% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2014), representando uma subida de cerca de 0,7 pp face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2013.

Os resultados obtidos confirmam a excelência dos serviços prestados pelo Metro do Porto, com elevados níveis de Confiança (81,1%), Lealdade (94%) e de Imagem Social (94%), destacando-se os mais de 97% de inquiridos que referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

De destacar também os níveis de concordância dos passageiros quanto à perceção que detêm dos benefícios do Metro para a sociedade (98,3%) e para o ambiente (97,1%), considerando a maioria que no futuro mais pessoas irão viajar no Metro do Porto.

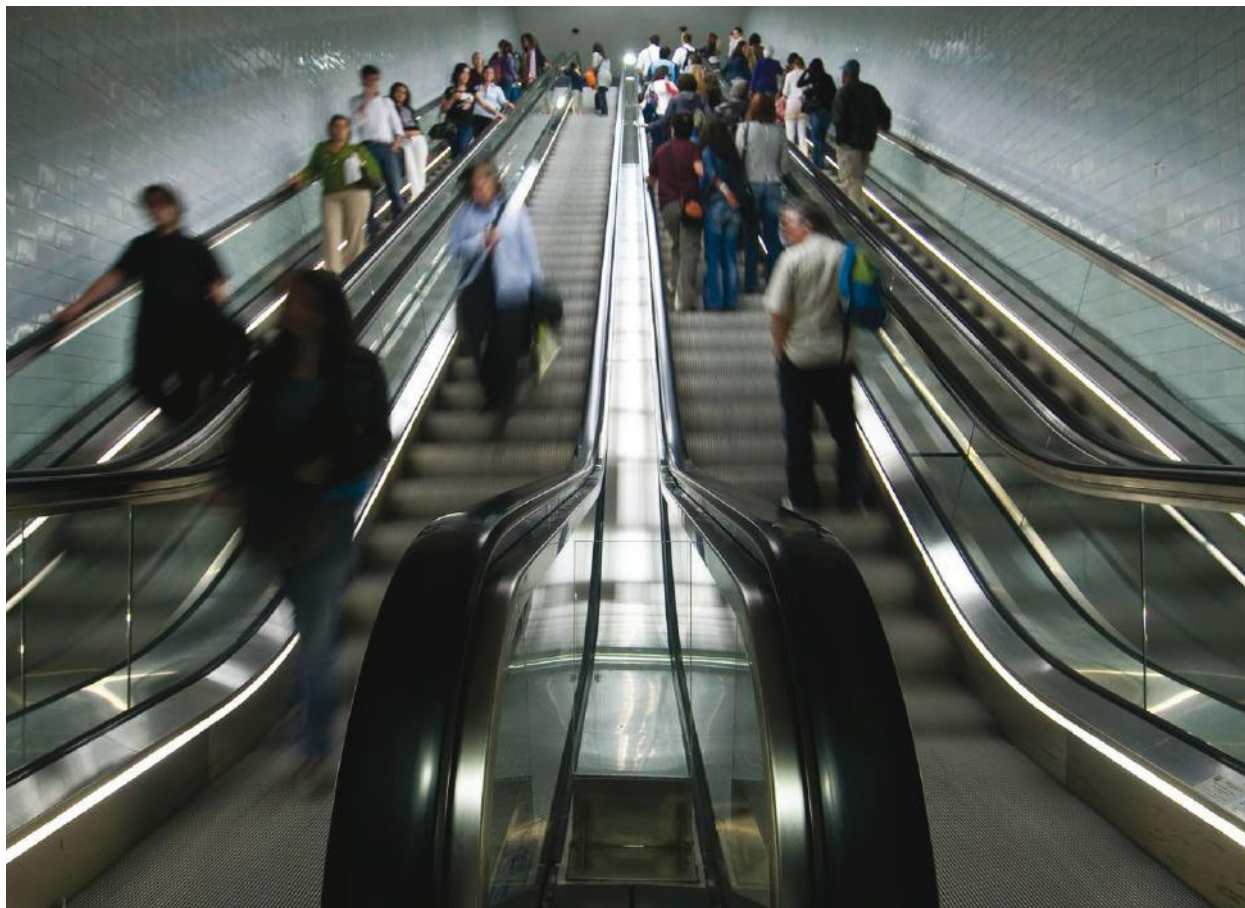
De acordo com estes estudos, a maioria dos clientes do Metro do Porto reside nos concelhos do Porto (27,1%). Vila Nova de Gaia (20%) e Matosinhos (13,6%), seguindo-se os restantes concelhos abrangidos pela rede: Maia (8,7%), Gondomar (8,6%), Vila do Conde (4,5%) e Póvoa de Varzim (2,4%), a que acrescem ainda os clientes residentes nos concelhos de Valongo (1,7%) e Espinho (0,7%) e os de outros concelhos não servidos diretamente pela rede do Metro (12,7%).

A faixa etária entre os 15 e os 35 anos representava mais de 55% dos clientes do Metro em 2014. Muitos tinham menos de 25 anos (36%) e eram estudantes (31,2%), sendo o cliente tipo do Metro do Porto caracterizado como do sexo feminino (56 %), pertencente à classe média e de 37 anos de idade.

PROCURA

Manteve-se em 2014 o aumento da procura do metro, crescendo as validações 1,8% para um total de 56,9 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003.

Entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2014 foram emitidos 38.635 autos de notícia, menos 21,0% que em 2013, num total de 1.512.386 clientes fiscalizados (menos 16,3% que em 2013). O rácio de autuação global, relação entre o número de autos emitidos e o número de clientes fiscalizados, ascende a 2,55% em 2014 (menos 0,2 pp que em 2013, quando se cifrou em 2,77%).



A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações entre 2012 e 2014, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2014, refletindo a sazonal queda no terceiro trimestre:

MÉDIA DE VALIDAÇÕES	2012**	2013	2014	1º TRIMESTRE 2014	2º TRIMESTRE 2014	3º TRIMESTRE 2014	4º TRIMESTRE 2014
Dia útil	181.825	185.696	188.677	190.197	196.791	156.341	197.964
Fim de semana e Feriados	75.186	78.955	82.031	70.935	86.624	80.251	87.488
Diária	148.901	153.235	155.953	154.419	159.261	133.023	166.270

**Não considerando os dias de Greve Geral de 22 de Março e 14 de Novembro de 2012

À subida das validações registadas no Sistema de Metro Ligeiro associou-se a estabilização do número de clientes que usam habitualmente o Metro. Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e como número de clientes frequentes o número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias mensais:

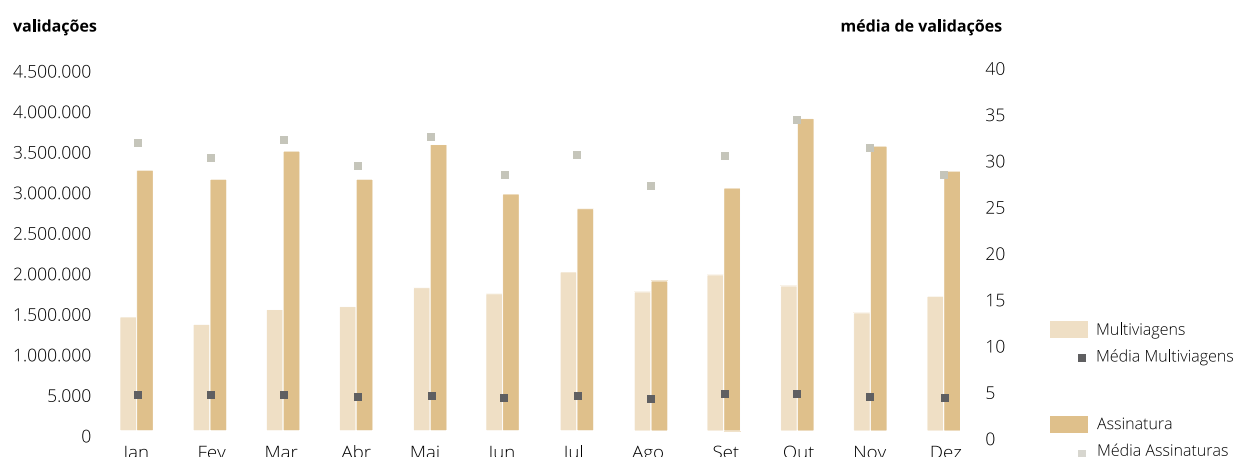
MÉDIA MENSAL	CLIENTES REGULARES			CLIENTES FREQUENTES		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Metro do Porto	64.522	67.192	67.077	27.092	29.114	29.097
Sistema Andante	119.952	149.040	149.833	73.741	93.572	92.207

No caso das validações no Sistema de Metro Ligeiro, manteve-se a tendência de subida no peso das validações com títulos assinatura (65,9% face a 65,4% em 2013). No que respeita às validações registadas com os diferentes títulos de assinatura sociais disponíveis, estas ascendem a 36,6% do total de validações anual, mantendo a tendência de subida dos anos anteriores ao representarem mais 1,43 pp face a 2013, e 55,6% do total de validações com títulos assinatura. Registaram-se 20,8

milhões de validações com títulos de assinatura social, 5,9% acima do valor de 2013 e 19,9% acima do de 2012.

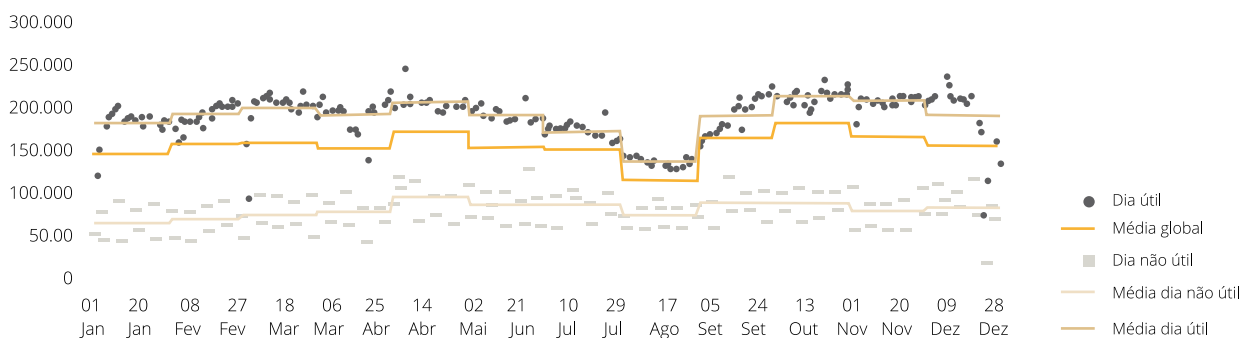
Em termos médios, cada cartão multiviagem utilizado foi validado 3,97 vezes em 2014 no sistema de metro (4,08 validações em 2013); e 30,24 vezes cada cartão Gold utilizado (30,66 no ano transato). A redução do número médio de validações por cartão já ocorreu nos anos anteriores.

TIPOLOGIA DE CARTÕES



Os passageiros km aumentaram 0,9% em 2014, apurando-se um total de 288,1 milhões, o segundo maior valor anual desde a abertura do sistema, apenas ultrapassado pelos 290,7 milhões registados em 2011. O percurso médio por passageiro em 2014 ascendeu a 5.062 metros (menos 0,9% que em 2013 e menos 2,3% que em 2012).

VALIDAÇÕES NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



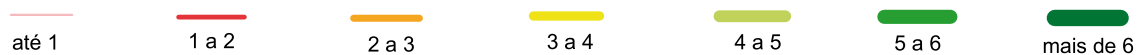
As 5.617.114 validações registadas em outubro de 2014 representam um novo recorde mensal absoluto desde a abertura do sistema, 2,2% acima do anterior recorde em outubro de 2013. O terceiro maior valor mensal foi registado em maio de 2013 (5.421,2 milhares de validações).

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





Cargas Médias dos Dois Sentidos (milhões de passageiros)



O pico de carga anual verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2014 se registaram 8,9 milhões de passageiros por sentido, 2,2% acima do valor no ano anterior (também ele pico de carga no Sistema), seguindo-se os troços Lapa – Casa da Música (entre os 8,3 e 8,8 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga mantém-se no troço Aliados – Trindade, com 6,0 milhões de passageiros transportados por sentido (mais 3,0% que em 2013), próximos dos níveis registados nos troços 24 de Agosto – Bolhão e Viso – Sete Bicas (cargas de 5,9 milhões).

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

Analisando a evolução das cargas entre 2013 e 2014, constata-se uma subida generalizada (entre 1% e 5%) em todos os troços da linha Amarela e no tronco comum entre as estações de Fânzeres e Viso; em sentido contrário, regista-se uma redução na linha Verde (entre 1% e 3%) e na linha Azul a partir da Senhora da Hora (a rondar os 3%). A linha Vermelha apresenta um crescimento inferior a 1% entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e uma redução após esta última estação (de 0,2% a 1,7%).

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

ESTAÇÃO	ENTRADAS	QUOTA DAS ENTRADAS
Trindade ¹	2.717.750	24,6%
Casa da Música	2.024.125	58,3%
São Bento	1.799.038	70,6%
Bolhão	1.734.106	72,1%
Campainha	1.494.885	55,8%
João de Deus	1.384.985	77,5%
Santo Ovídio	1.163.662	69,8%
Sr. ^a da Hora	1.113.805	55,3%
Marquês	1.094.751	77,0%
IPO	1.054.013	89,9%

¹ Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo

A estação da Trindade, no cruzamento da linha Amarela com o troço comum das restantes linhas do sistema, mantém-se desde a abertura como o ponto central da rede. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao tronco comum das restantes linhas do Sistema, contabilizou-se um total de 11,0 milhões

**19,4% das
validações
anuais
registadas
ocorrem na
Trindade**

de validações (2,6% acima do valor registado em 2013), das quais cerca de 75,4% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, a estação da Trindade mantém-se como ponto preferencial de entrada no sistema (2,7 milhões de viagens, subida de 10,0% face ao ano anterior), seguindo-se as estações Casa da Música (2,0 milhões) e São Bento (1,8 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem / destino das validações no Sistema de Metro Ligeiro: 19,4% das validações anuais registadas ocorrem na Trindade; 38,4% das validações têm como origem ou destino a estação da Trindade.

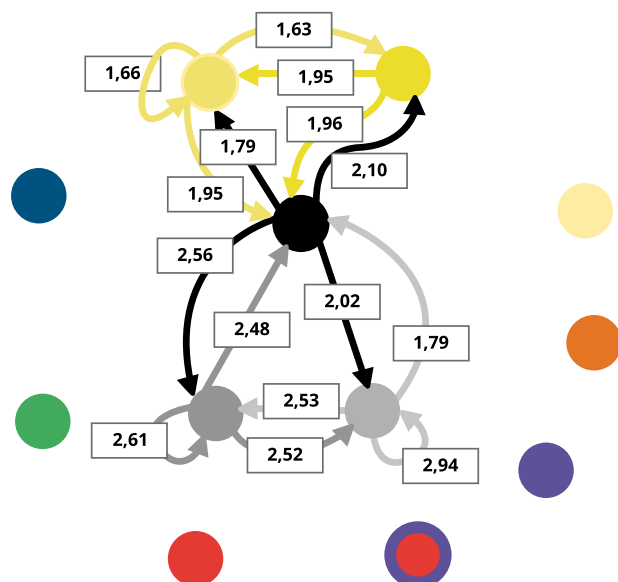
A rede de metro pode ser particionada da seguinte forma:

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

Há uma grande concentração das validações no núcleo central da rede, nomeadamente nas estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) e na totalidade da linha Amarela (entre Santo Ovídio e Hospital de S. João). Das validações totais registadas em 2014, 83,0% são concentradas nessas estações (82,5% em 2013 e 82,0% em 2012) que cobrem 27,2% da extensão total da rede.

Dos primeiros 100 pares origem – destino, apenas cinco não compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela. O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 56.º lugar: Aeroporto – Trindade, com cerca de 175 mil deslocações em 2014.

Se analisarmos os principais fluxos origem / destino, constatamos que neles não figuram as antenas Azul, Laranja (até Nau Vitória), Verde, Vermelha, Violeta e o troço da linha Amarela Pólo Universitário – Hospital de S. João, num total de 53 estações. Os troços da linha Amarela, com a exceção atrás indicada (12 estações)



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

2014

Matriz OD Agregada
Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D)
(unidade: milhar de etapas)

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

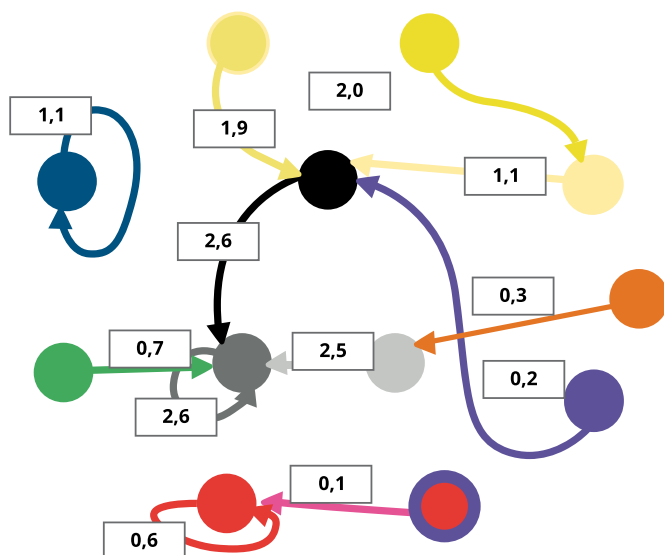
Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocamentos em 2014 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocamentos por estação é maior.

Com exceção do principal destino das origens no troço S. Bento – Salgueiros, antes Santo Ovídio - Jardim do Morro e que em 2014 é a estação da Trindade, não se registaram mais alterações nos principais destinos de cada origem, agregada nos termos do gráfico abaixo. As antenas Vermelha e Azul (após Senhora da Hora) mantêm-se como o principal destino de deslocamentos iniciadas na própria antena, sendo ainda a antena Vermelha o principal destino do tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. O troço Senhora da Hora – Lapa foi

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

2014

Matriz OD Agregada
Maior destino de cada origem
(unidade: milhar de etapas)



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

PARK & RIDE

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

Destas infraestruturas, 31 são parques de superfície situados em estações periféricas, sendo o ParqueMetro o único parque subterrâneo. Este último, que assegura o interface *Park & Ride* na Estação Estádio do Dragão, é também o único taxado.

Com esta rede foi garantida acessibilidade dos utilizadores de Transporte Individual ao modo Metro através de uma oferta diária de mais de 3.400 lugares de estacionamento, abrangendo cerca de 40% das estações da rede do Metro do Porto.

Nos parques de utilização gratuita a ocupação registada comprovou um padrão de procura similar ao dos anos anteriores. Distingue-se uma dezena de parques com taxas médias de ocupação superior a 50%: Senhora da Hora (Tronco Comum); Pedro Hispano (Linha A); Póvoa de Varzim, Portas Fronhas, Varziela e Mindelo (Linha B); ISMAI e Parque Maia (Linha C); Botica (Linha E); e Campanha (Linha F).

Em dia útil assinalaram-se frequentemente valores de ocupação acima dos 90% da capacidade nos parques de Senhora da Hora (Tronco Comum), Póvoa de Varzim (Linha B), Parque Maia (Linha C) e Botica (Linha E), bem como taxas de ocupação frequentemente acima de 80% nos parques de Portas Fronhas (Linha B) e Campanha (Linha F).

A oferta de serviço *Park & Ride* tarifada e inteiramente integrada com o sistema de bilhética intermodal sem-contato Andante manteve-se disponível no ParqueMetro, para titulares de Assinatura Mensal Andante *Park & Ride* e também para clientes ocasionais *Park & Ride*. Registou-se em 2014 um total de 42.891 entradas com cartão intermodal Andante, praticamente idêntico ao de 2013 (42.886 entradas).

INTERFACES COM TRANSPORTE COLETIVO

Estes interfaces assumem vital importância na articulação de serviços e no aumento da eficiência do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto.

Destacam-se os interfaces de Campanhã, S. Bento e General Torres, que asseguram a ligação entre o serviço ferroviário, Metro e autocarros urbanos. De referir ainda alguns interfaces entre Metro e autocarro nas estações da Trindade, Casa da Música, Hospital de S. João e Santo Ovídio.

O Interface Casa da Música (ICM) é formalmente gerido pela Metro do Porto desde 2012 ao abrigo de Protocolo celebrado entre a Autoridade Metropolitana de Transportes, Câmara Municipal do Porto e a Metro do Porto. Em 2014 manteve-se a gestão integrada deste interface com a adesão de mais dois operadores rodoviários de serviço internacional, alargando o leque de serviços disponíveis aos clientes Metro e dos restantes serviços rodoviários urbanos.

O serviço de *car-sharing* na estação da Senhora da Hora deixou de ser disponibilizado em julho de 2014 atendendo à fraca adesão dos clientes Metro a este tipo de serviço.



FUNICULAR DOS GUINDAIS

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

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

A 16 abril de 2013, foi assinado um protocolo entre a Carristur, STCP e Metro do Porto, no qual foi criado o Porto Premium 3 em 1, bilhete dirigido ao setor turístico, que possibilita viagens nos autocarros da Carristur, carros elétricos dos STCP e Funicular dos Guindais.

A 8 de outubro de 2013 foi assinado um protocolo com a Câmara Municipal do Porto, no âmbito do qual foi en-

globado no Portocard, um desconto de 25% numa viagem no Funicular. Este produto é dirigido ao sector turístico, e assim como o Porto Premium 3 em 1, passou igualmente, a integrar as viagens no Funicular dos Guindais.

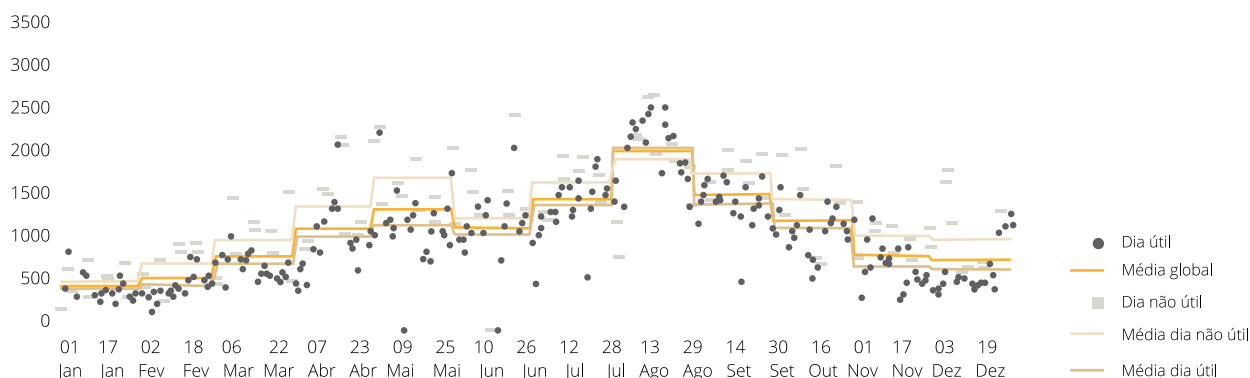
Registou-se em 2014 um total de 442.127 validações, uma quebra de 2,0% face a 2013, e uma redução de 6,4% face ao valor de 2012.

Em 2014, 70,4% das validações no Funicular foram efetuadas com os títulos Funi e Premium (57,9% no ano anterior).

Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, ao total de validações registadas correspondem 123.796 passageiros km. Manteve-se o perfil de utilização predominante nos dias não úteis, em que ocorrem 35,1% das validações totais, 1,1 pontos percentuais abaixo da percentagem registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto, com 67.345 validações, 15,2% das validações anuais e mais 8,1% que as validações registadas em agosto de 2013.



VALIDAÇÕES NO FUNICULAR DOS GUINDAIS



4.2 SERVIÇO

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Registou-se, em 2014, uma subida de 1,9% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 7.151 milhares de veículos.km (equivalentes a simples¹).

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

Não se registaram alterações significativas no peso da oferta com veículos *Tram Train*, sendo 40,8% da mesma realizada com este tipo de veículos. Mantém-se assim

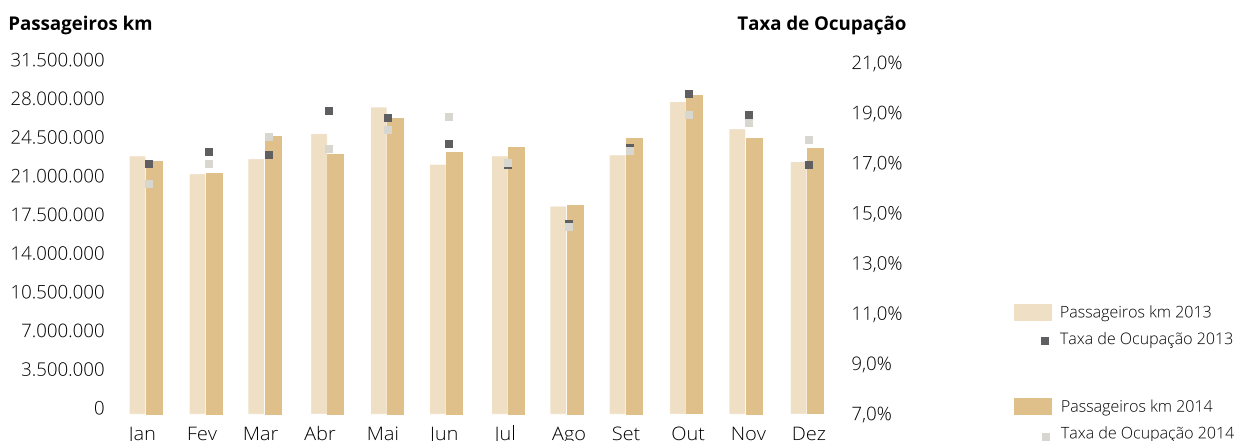
¹ Quilómetros de composições duplas (i.e. com dois veículos) são contabilizados a dobrar.

a capacidade média de transporte da frota em 229 passageiros por veículo, num total de 1.638 milhões de lugares km oferecidos, 1,8% superior ao ano anterior.

Apesar da subida de 0,9% do número de passageiros km, a subida do volume de oferta resulta numa descida de 0,2 pontos percentuais na taxa de ocupação média global. O valor da taxa de ocupação apurado em 2014, 17,6%, é inferior em 1,3 pontos percentuais ao recorde absoluto de ocupação atingido em 2011.

Comparando as taxas de ocupação mensais registadas em 2013 com os períodos homólogos, e excluindo o mês de março condicionado pelas férias de Pascoa em diferentes meses nos dois anos, constata-se uma redução generalizada ao longo do ano com exceção dos meses de junho e dezembro.

OCUPAÇÃO NO SISTEMA DE METRO LIGEIRO



Analisando picos de ocupação por faixa horária, mantém-se o padrão evidenciado no ano anterior de maiores níveis de ocupação no período de ponta da manhã (em nove dos doze meses do ano), com três registos na hora de ponta da tarde correspondentes a períodos de férias.

MÊS	MÉDIA MENSAL	PICO DE OCUPAÇÃO	FAIXA HORÁRIA
Janeiro	16,2%	23,4%	8h - 9h
Fevereiro	17,0%	24,7%	8h - 9h
Março	18,1%	25,9%	8h - 9h
Abril	1,6%	24,0%	8h - 9h
Maio	18,3%	25,2%	8h - 9h
Junho	18,9%	25,2%	8h - 9h
Julho	17,1%	22,9%	18h - 19h
Agosto	14,5%	18,9%	18h - 19h
Setembro	17,5%	23,3%	8h - 9h
Outubro	19,0%	27,9%	8h - 9h
Novembro	18,6%	27,6%	8h - 9h
Dezembro	18,0%	23,6%	18h - 19h

As taxas de ocupação apresentadas na tabela acima representam médias mensais, considerando quer dias úteis quer dias de fim de semana e feriados, assim como todos os troços da rede em ambos os sentidos – a primeira uma média geral, a segunda a média na

faixa horária com maior taxa de ocupação. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente, com exceção dos meses de períodos de férias, taxas de ocupação acima dos 65% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis). Estes números são superiores em outubro e novembro, com picos de taxas de ocupação em torno dos 80%.

Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente no tronco comum entre as estações de Trindade e Casa da Música e na linha Amarela entre as estações do Marquês e S. Bento. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% nos troços da linha Amarela (entre S. Bento e Câmara de Gaia e entre Marquês e Combatentes) e no tronco comum entre as estações Casa da Música – Viso e 24 de Agosto – Trindade, assim como na Antena Laranja entre Estádio do Dragão e Contumil. O recorde de ocupação média mensal, com uma taxa de 36,0%, ocorreu em outubro no troço Trindade – Faria Guimarães.

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





Taxas de Ocupação (média dos dois sentidos)



Cerca de 34% da oferta concentra-se no tronco comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e cerca de 20% na linha Amarela (extensão de 8,5 kms). Em conjunto, o tronco comum da linha Vermelha e Aeroporto, entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e a antena da linha Vermelha, entre a última destas estações e a estação da Póvoa de Varzim, numa extensão conjunta de 24,0 kms, absorvem 23% da oferta anual. Não se registam alterações significativas no peso da oferta em cada um dos troços da rede considerados.

unidade: milhares

VEÍCULOS KM POR TROÇO	2012	2013	2014	% 14
Antena Laranja	438	436	431	6,0%
Troço Comum	2.386	2.322	2.395	33,5%
Antena Linha Azul	538	540	545	7,6%
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	537	535	569	8,0%
Antena Linha Vermelha	1.080	1.056	1.073	15,0%
Antena Linha Verde	648	634	633	8,9%
Linha Amarela	1.431	1.450	1.452	20,3%
Ramal Aeroporto	44	46	52	0,7%
TOTAL	7.103	7.020	7.151	100,0%

A velocidade comercial média global, obtida dividindo os veículos km totais pelos veículos hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais) apurados a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2014 a 25,8 km/h, marginalmente superior a 2013; e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,7 km/h, idêntica à registada no ano anterior.

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

VELOCIDADE COMERCIAL (km/h)	2012	2013	2014
Linha Azul	22,3	22,3	22,4
Linha Vermelha	32,9	33,0	33,0
Linha Verde	28,6	28,3	28,4
Linha Amarela	20,7	20,6	20,5
Linha Violeta	27,2	27,1	27,3
Linha Laranja	23,9	23,9	23,9
Passageiros	26,8	26,7	26,7

Registou-se em 2014 um total de 81 ocorrências (25 colisões, 16 acidentes com peões e 40 incidentes com clientes dentro dos veículos), o que representa um agravamento de 6,6% face a 2013. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2014 uma taxa de 11,33 acidentes por milhão de kms percorridos, 4,6% superior à taxa de 10,83 acidentes por milhão de kms do ano transato.

FUNICULAR DOS GUINDAIS

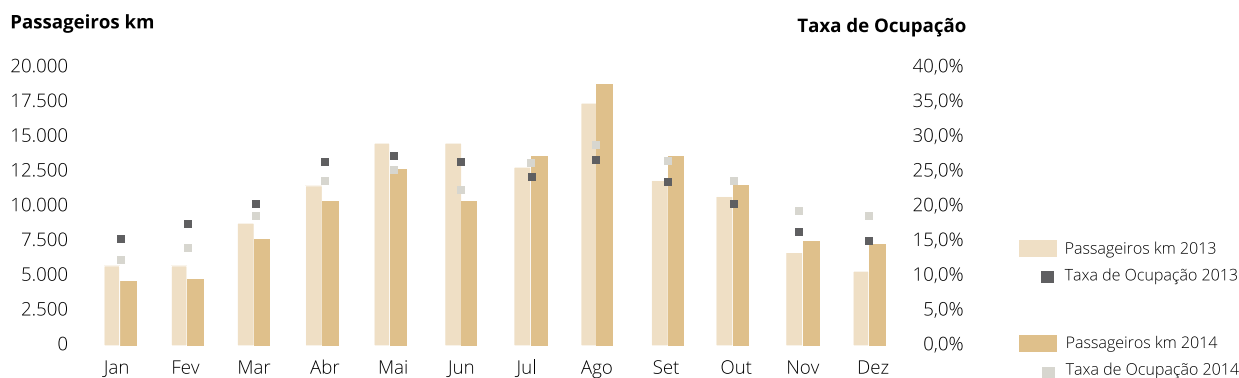
Registou-se em 2014 um total de 38.405 viagens oferecidas, a que correspondeu uma oferta de 537.670 lugares km, 2,1% abaixo da verificada em 2013. A este volume de oferta correspondeu uma taxa média de ocupação de 23,0%, 0,03 pontos percentuais inferior à taxa de ocupação em 2013.

O padrão de utilização diário do Funicular dos Guindais manteve-se inalterado face aos anos anteriores, evidenciando uma maior utilização em fins de semana e feriados, quando se regista uma taxa de ocupação de 25,3% (26,1% em 2013), 3,3 pontos percentuais acima da taxa de ocupação registada em dias úteis.

Em termos mensais e comparando com o ano anterior, constata-se no primeiro semestre uma redução da procura, situação invertida no segundo semestre de 2014.



OCUPAÇÃO NO FUNICULAR DOS GUINDAIS



EXPLORAÇÃO DE ESPAÇOS COMERCIAIS

Durante o ano de 2014 foram adicionadas quatro novas lojas à rede de espaços comerciais, aumentando o leque de serviços nas estações do Sistema de Metro Ligeiro. Foi também implementado um serviço de venda móvel de "Street Food" em regime rotativo e servindo um conjunto de três estações.

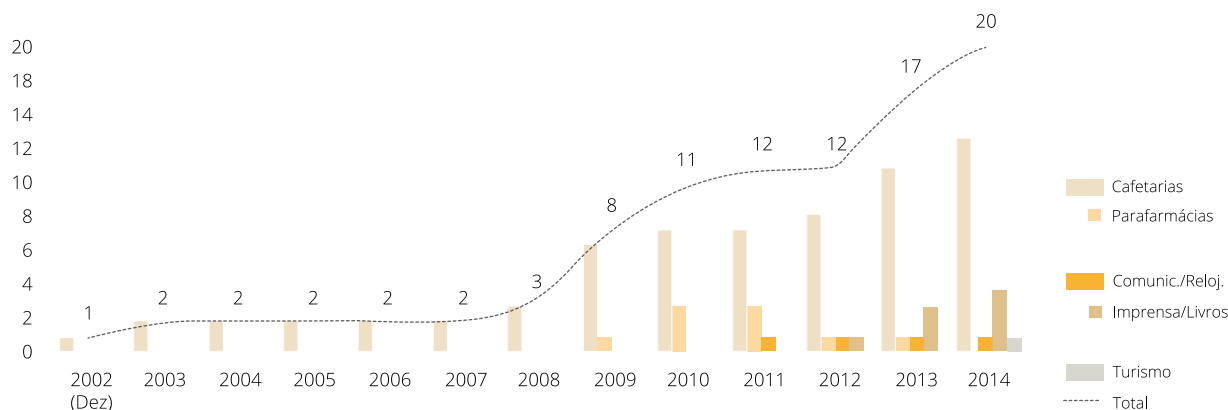
Os serviços de retalho das 20 lojas em exploração são complementados pelos 35 equipamentos de *vending*, pelas 22 máquinas multibanco disponibilizadas em

diversas estações e pelo serviço de cacifos automáticos de depósito de bagagens na estação da Trindade.

Em 2014 manteve-se também a oferta aos clientes dos jornais diários gratuitos METRO e DESTAK na rede de estações subterrâneas.

Tendo-se mostrado muito positiva a evolução na oferta de novos espaços comerciais na rede do Metro (entre 2002 e 2014, abriram-se 20 lojas em toda a rede de Metro), é expetável ainda a abertura de mais quatro novas lojas durante o 1º Trimestre de 2015.

EVOLUÇÃO Nº ESPAÇOS COMERCIAIS (2002-2014)



4.3 COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

A abertura a novos projetos, a formas de expressão artística e o valor acrescentado para os clientes e para o próprio sistema continuam a ser uma das marcas da Metro do Porto na sua relação com a comunidade. Através do estabelecimento e consolidação de parcerias com as principais instituições da Área Metropolitana e por via do envolvimento de novos movimentos culturais e sociais, os espaços físicos da rede continuaram a constituir, em 2014, um dos grandes palcos artísticos da cidade.

Ao longo do ano, eventos de música, fotografia, teatro, arte pública, moda, dança e cinema tiveram lugar no

Sistema de Metro Ligeiro, juntando milhares de pessoas e trazendo uma quebra com a rotina das deslocações diárias, através de mais de 350 iniciativas culturais no ano de 2014.

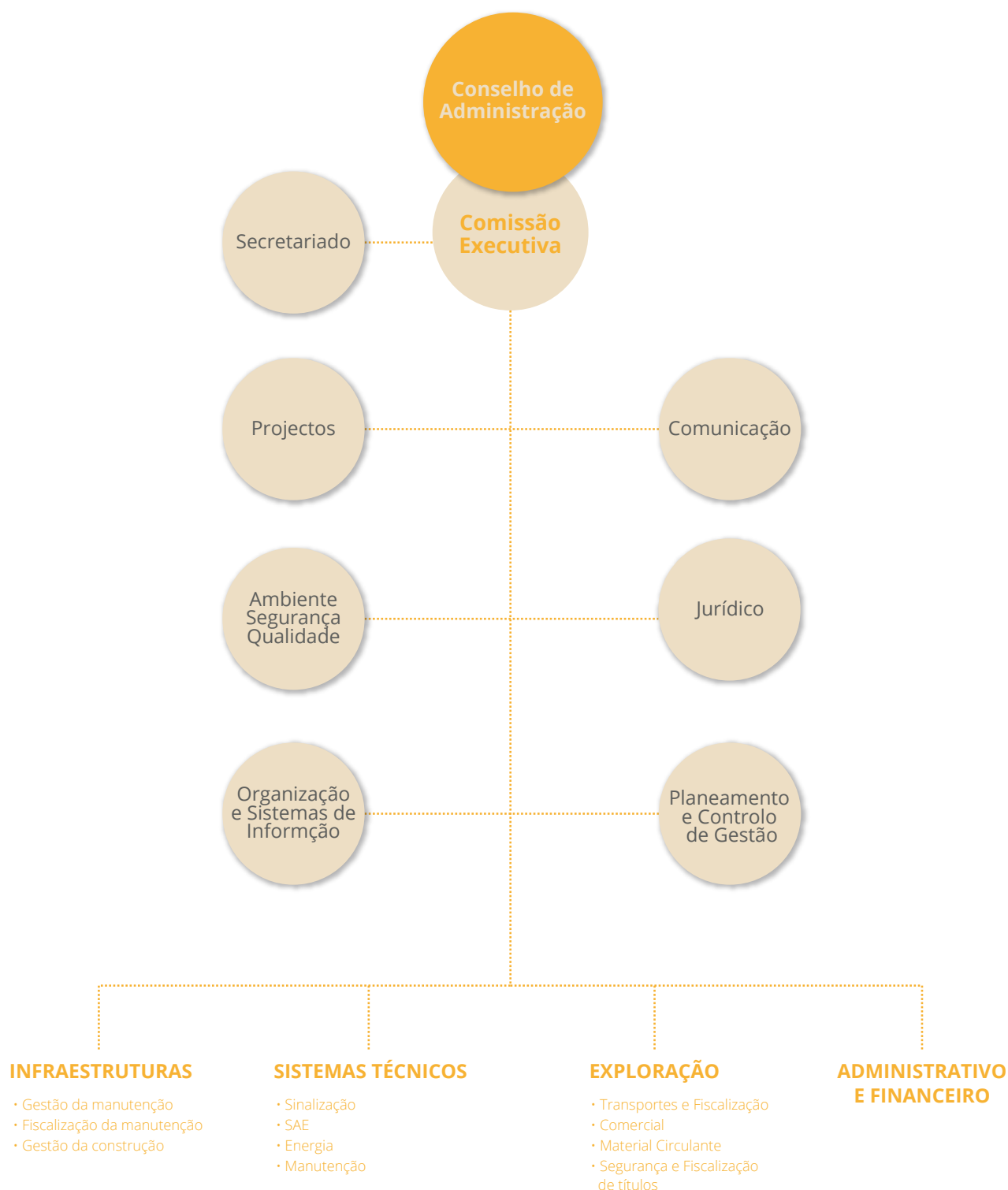
Os diversos canais de comunicação utilizados no contacto e relação permanente com os clientes mantiveram o seu volume de atividade, destacando-se o forte crescimento da página oficial da Metro do Porto no facebook, que, com um aumento de perto de 50%, é seguida por mais de 44 mil pessoas.

Website, Metro TV, aplicação iMetroPorto e newsletter Vaivém mantiveram-se como referências na comunicação com o público e na informação de serviço.

5. O METRO E OS SEUS COLABORADORES

5.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Embora se venha realizando de forma progressiva a aproximação entre as empresas MP e STCP, nomeadamente com o início da integração de algumas áreas, não ocorreu no exercício qualquer alteração de estrutura.



5.2 RECURSOS HUMANOS

No âmbito da reestruturação da Empresa, o Conselho de Administração na sua reunião de 5 de maio de 2014 decidiu criar um programa de saídas voluntárias de colaboradores, que ainda vigora.

Assim, foi criado um incentivo, de acordo com os limites definidos no Decreto - Lei n.º 143/2010, de 31 de Dezembro, que foi utilizado por nove trabalhadores (um dos quais destacado no TIP, ACE) para cessar o vínculo com a Metro do Porto, SA.

O número de colaboradores ao serviço da Metro do Porto diminuiu assim 9,2%. No final do exercício o número de colaboradores ao serviço ascendia a 79 (menos oito do que em 2013).

	2012	2013	2014	14/13
Efectivo Total	108	106	97	-8,5%
Excluindo CP/ REFER (não integrados em equipas MP)	99	97	88	-9,3%
Excluindo CP/ REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP, ACE ou em Comissão de Serviço	89	87	79	-9,2%
Efetivo Médio	90	88	83	-5,8%
Quadros técnicos	71,9%	73,6%	72,2%	-1,41 pp

6. O METRO E OS SEUS ACIONISTAS

6.1 ESTRUTURA ACIONISTA

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

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

ACIONISTA	AÇÕES	% ACIONISTA
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto ¹	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	50.000	3,3%

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

6.2 COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Registou-se a 12 de novembro de 2014 a substituição de um dos membros não executivos do Conselho de Administração, Senhor Eng.º Aires Henrique do Couto Pereira, que através de carta datada de 16 de outubro de 2014, renunciou ao cargo.

O Conselho de Administração no uso das competências previstas no n.º 3 alínea b) do artigo 393.º do Código das Sociedades Comerciais, na reunião que teve lugar em 12 de novembro de 2014, deliberou preencher o lugar vago no Conselho de Administração, por cooptação, do Senhor Eng.º António Domingos da Silva Tiago.

Esta cooptação será submetida a ratificação na primeira Assembleia Geral seguinte (n.º 4 da mesma norma).

Os Órgãos Sociais têm a seguinte composição:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente da Mesa:

Major Valentim dos Santos de Loureiro

Vice-Presidente:

Prof. Alberto João Coraceiro de Castro

Secretário:

Dr. Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar

Conselho de Administração:

Presidente:

Dr. João Velez Carvalho

Vogal:

Dr. António José Lopes

Vogal não executivo:

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal não executiva:

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal não executivo:

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal não executivo:

Eng. Aires Henrique do Couto Pereira (até 12-11-2014)

Vogal não Executivo:

Eng. António Domingos Silva Tiago (desde 12-11-2014)

Conselho Fiscal:

Presidente:

Dr.ª Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Vogal Efetivo:

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira

Vogal Efetivo (ROC):

"António Magalhães & Carlos Santos – SROC", representada por Dr. António Monteiro de Magalhães, Revisor Oficial de Contas

Vogal Suplente (ROC):

Dr. José Rodrigues de Jesus

A auditoria externa das contas de 2014 é assegurada pela Empresa Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A..

CURRICULUM VITAE

ADMINISTRADORES

Presidente:

Dr. João Velez Carvalho

Presidente do Conselho de Administração

Presidente da Comissão Executiva

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

Pelouros:

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

Cargos em empresas participadas:

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

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

Pós-Graduação na Universidade de Paris XII com o Certificat d'Aptitude à l'Administration des Entreprises (diplôme d'Etat) (1972)

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

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

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

Experiência Profissional:

- Desde 1975: Professor no Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Instituto Politécnico do Porto (área científica de Gestão Estratégica/ Professor Adjunto do quadro). Diretor do Mestrado em Logística da Associação de Politécnicos do Norte (2009/2011).
- Após 2006: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 2003 – 2006: Administrador da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA, com os pelouros de Recursos Humanos, Operações, Manutenção e do Museu do Carro Elétrico; Administrador do

TIP – Transportes Intermodais do TIP, ACE (2006).

- 2000 – 2003: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 1999 – 2000: Consultor para as áreas do ambiente (águas e saneamento e resíduos sólidos urbanos e industriais) na EURISCO, S.A. (Grupo AEP) e LawGibb, S.A., desenvolvimento de projeto de relocalização industrial com a Roland Berger&Partners e consultor da RAR – Sociedade de Controlo (Holding), S.A.
- 1989-1998: Administrador Delegado da SET – Serviços e Tecnologias, S.A. (Grupo RAR); Administrador Executivo da RAR AMBIENTE, SA; Administrador da NUTRIGER, SGPS, S.A.; Administrador da CLIMAESPAÇO – Sociedade de Produção e Distribuição de Energia Térmica Urbana, S.A.; Diretor da RAR – Sociedade de Capital de Risco, S.A.; Administrador Executivo da GROWELA Cabo Verde, SARL; Membro da Mesa da Assembleia Geral da RECOLTE – Recolha, Tratamento e Eliminação de Resíduos, S.A.; Presidente do Conselho Fiscal da Imperial – Produtos Alimentares, S.A..
- 1975 – 1989: Diretor Administrativo e Financeiro da MOLIN – Materiais de Desenho de Mário Lino, Lda.; Administrador Executivo da MOLIN SOUTH AFRICA, S.A.; Administrador Executivo da MOLIN U.K., S.A..

Vogal Executivo

Dr. António José Lopes

Vogal do Conselho de Administração

Vogal da Comissão Executiva

Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento

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

Pelouros:

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

Cargos em empresas participadas:

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

Licenciatura em Economia pela Universidade do Porto, em 1982

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

Experiência Profissional:

- Desde 21 de dezembro de 2012 – Vogal do Conselho de Administração da Associação Porto Digital.
- Desde 28 de janeiro de 2013 – Presidente do Conselho Fiscal da Associação de Empresários para o Desenvolvimento do Turismo Cultural no Porto e na Região (ATC – Porto Tours).
- 2010 - 2011: Diretor Geral- Tablestock, Serviços para Hotelaria e Restauração
- 1998 – 2010: Diretor Central de Compras e Aprovisionamentos e Sistemas de Informação - Vista Alegre Atlantis S.A.
- 1997 – 1998: Diretor Geral - Empresa Continental Importadora, S.A.
- 1990 – 1997: Diretor Administrativo e Financeiro - EC-Material Eléctrico, Grupo General Electric, passando em janeiro de 2006 a GE PowerControlsPortugal
- 1986 – 1989: Chefia dos Serviços de Controlo de Gestão - Empresa Electro-Cerâmica, Grupo Vista Alegre
- 1985 – 1986: Subdireção Financeira - STCP (Serviços de Transportes Coletivos do Porto)

Vogal não Executivo

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Engenharia Mecânica
FEUP – Faculdade de Engenharia
Universidade do Porto (1999)

MBA – Master of Business Administration
(Especialização em Gestão Empresarial)
Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa]
ESADE - Business School [Barcelona](2004)

Mestre em Gestão e Administração de Empresas
Faculdade de Economia e Gestão
UCP - Universidade Católica Portuguesa (2008)

International MBA – Master of Business Administration
(Especialização em Marketing)
Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa]
e ESADE - Business School [Barcelona] (2008)

Programa Avançado em Fusões, Aquisições e Reestruturação Empresarial Católica Porto Business School [Univ. Católica Portuguesa] e ESADE - Business School [Barcelona] (2009)

Doutorando em Marketing e Estratégia

Faculdade de Economia e Gestão

Universidade do Minho (desde 2009)

Experiência Profissional:

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

Vogal não Executivo

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal do Conselho de Administração

Ex-Presidente da Câmara Municipal da Trofa

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

Experiência Profissional:

- Dez 2014 – Sócio da Empresa Prodigy Reference, Unipessoal Lda
- 2013 / ...: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa
- 2009 - 2013: Presidente da Câmara Municipal da Trofa
- Desde 2011: Membro do Conselho Geral Estratégico da Universidade Lusófona do Porto
- 2010 - 2013: Membro Suplente da Câmara das Regiões do Congresso do Conselho da Europa, Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
- 2009 - 2013: Vice-Presidente da Régie Cooperativa VARD2015, Presidente do Conselho de Administração da Trofa-Park, Empresa de Reabilitação Urbana, Desenvolvimento Económico, Inovação Empresarial e Gestão de Equipamentos, EEM e Presidente do Conselho Geral da Trofáguas – Serviços Ambientais, EEM
- 2005 – 2009: Vereadora da Câmara Municipal da Trofa e Deputada na X Legislatura
- 1995 – 2005: Empresária

Vogal não Executivo

Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Vogal do Conselho de Administração

Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Engenheiro Técnico Civil

Experiência Profissional:

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

Vogal não Executivo

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração

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

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

Experiência Profissional:

- 2013 - ... Banco BPI, SA: Banca de Empresas, Direção de Empresas Norte, Diretor de Centro de Empresas;
- 2009 – 2014 Membro do Conselho de Administração da Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana.
- 2009 - 2013 Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;
- 2005 - 2013 Membro da Assembleia Intermunicipal da “Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto”
- 2010 - 2013 Águas do Porto, EM: Presidente do Conselho de Administração;
- 2010 - 2013 GOP – Gestão De Obras Públicas, EM: Presidente do Conselho de Administração
- Desde 2005: Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade (2009 / 2013);
- Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana: Membro do Conselho de Administração (2009 /...);
- Metro do Porto, S.A.: Membro do Conselho de Administração (2010/2012);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com o Pelouro da Cultura, Turismo e Lazer (2007/2009);
- Câmara Municipal do Porto: Vereador com os Pelouros da Educação, Desporto, Juventude e Inovação (2005/2007);
- 2004 - 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento de Grandes Empresas. Responsável pelo Centro de Empresas da Galiza (Espanha), em Santiago de Compostela;
- 1998 – 2005: Banco BPI, SA: Banca de Empresas, segmento Grandes Empresas, Gerente de Conta;
- 1997 -1998: Banco Borges & Irmão: estágio na Banca de Empresas.

Vogal não Executivo

Eng. António Domingos Silva Tiago

Vogal do Conselho de Administração

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

Pós-graduação em Alta Direção pela AESE, Associação de Estudos Superiores de Empresa – Escola de Direção e Negócios

Experiência Profissional:

- Vice-Presidente da Câmara Municipal da Maia (pelouros: Ambiente e Qualidade de Vida, Urbanismo / Loteamentos, Obras Particulares / Toponímia, Fundos Comunitários e Fundos de Investimento Imobiliário, Relacionamento com Empresas Públicas)
- Deputado à Assembleia Municipal da Maia no mandato 1985 – 1989
- Presidente do Conselho de Administração da Maiambiente, E.E.M.
- Presidente do Conselho de Administração da Espaço Municipal, E.E.M.
- Administrador da Lipor – Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto
- Administrador do Tecmaia – Parque de Ciência e Tecnologia da Maia, S.A.
- Membro do Conselho Geral da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
- Desempenhou, durante vários anos, funções de Chefe de Divisão nos S.M.A.S. da Maia

6.3 OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SETOR EMPRESARIAL DO ESTADO

Com a alteração da estrutura acionista ocorrida a 25 de março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Metro do Porto, S.A. integra assim o sector empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida no DL n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se seguidamente cumprimento ao disposto no Ofício nº 1211-DGTF, de 27 de fevereiro de 2015, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas.

6.3.1 OBJETIVOS DE GESTÃO

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores, os quais não foram ainda aprovados. Esses objetivos e metas eram os seguintes para 2014:

OBJETIVOS	2014		
	PESO(%)	OBJE- TIVOS	REAL
Volume de negócios (M €)	10%	41,5	41,1
Gastos Operacionais (M €)	10%	55,4	54,2
EBITDAR	5%	2,7	4,0
Gastos Operacionais por passageiro Km (€)	5%	0,20	0,19
Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais (%)	5%	75,0%	75,8%
Emissões evitadas líquidas (TonCO2Eq)	5%	43.759	48.635
Índice de satisfação (%)	5%	82,0%	83,0%
Taxa de ocupação	5%	17,2%	17,6%
PMP (dias)	5%	60	65
Grau de cumprimento do Plano de investimentos	5%	100%	84,3%
Assinatura do contrato O&M	15%	100%	
Reestruturação	10%	30%	10%
Fusão MP/STCP	15%	40%	10%

Constata-se apenas não terem sido alcançados os seguintes objetivos correntes:

- Volume de negócios, com um incumprimento marginal de 1,1% do valor objetivo;
- Prazo médio de pagamentos, que (apesar da redução de 20,9% melhor evidenciada no ponto 6.3.3 abaixo) se mantém acima do valor objetivo de 60 dias;
- Grau de cumprimento do plano de investimentos, 15,7% abaixo do valor objetivo.
- Assinatura do novo contrato de subconcessão
- Plano de reestruturação e fusão da MP com a STCP

A reestruturação da MP e fusão com a STCP, ficou, durante o ano de 2014, algo prejudicada pelo atraso ocorrido

A assinatura do novo contrato de subconcessão veio a ocorrer a 23 de abril de 2015.

No que respeita à reestruturação da MP e fusão com a STCP, esta ficou, durante o ano de 2014, algo prejudicada pelo atraso ocorrido nos respetivos processos de subconcessão, atraso que em parte também se explica pelo necessário enquadramento das missões das Empresas no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em Conselho de Ministros.



6.3.2 GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO E LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

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

GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO - DESPACHO N.º 101/09-SETF, DE 30-01	CUMPRIDO			DESCRIÇÃO
	S	N	N.A.	
Procedimentos adotados em matéria de avaliação de risco e medidas de cobertura respetiva				
Diversificação de instrumentos de financiamento			x	(1)
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis			x	(1)
Diversificação de entidades credoras			x	(1)
Contratação de instrumentos de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado			x	(2)
Adoção de política activa de reforço de capitais permanentes				
Consolidação passivo remunerado: transformação passivo Curto em M/L prazo, em condições favoráveis			x	(1)
Contratação da operação que minimiza o custo financeiro (all-in-cost) da operação			x	(1)
Minimização da prestação de garantias reais			x	(1)
Minimização de cláusulas restritivas (covenants)			x	(1)
Medidas prosseguidas com vista à optimização da estrutura financeira da empresa				
Adoção de política que minimize afectação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos	x			
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP			x	Não existiram investimentos
Utilização de auto financiamento e de receitas de desinvestimento			x	Empresa não gera autofinanciamento, conforme análise no ponto 7.4. Não existiram oportunidades de desinvestimento
Inclusão nos R&C				
Descrição da evolução tx média anual de financiamento nos últimos 5 anos	x			
juros suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos nos últimos 5 anos			x	
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro			x	
Reflexão nas DF 2014 do efeito das variações do justo valor dos contratos de swap em carteira	x			

Legenda:

FC - Fundos comunitários

CP - Capital próprio

S - Sim

N - Não

N.A. - Não Aplicável

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

(2) O Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, estipula no Art.º 6º, n.º 1 alínea d) que deverá ser atribuído ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. (IGCP) um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros, incluindo as operações com as opções de

vencimento antecipado exercíveis pela contraparte acima referidas. Este mandato foi atribuído a 31 de outubro de 2012 com a assinatura do Contrato de Mandato de Representação entre a Metro do Porto, S.A. e o IGCP. Posteriormente, o art.º 72º, número 1 do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro (com as alterações introduzidas pelo artigo 20º da Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro) estabelece que é transferida para o IGCP, EPE a gestão das carteiras de derivados financeiros das empresas públicas reclassificadas e integradas no sector das administrações públicas, nos termos do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais, passando essa gestão a constituir competência exclusiva do IGCP, EPE. Nessa sequência e para esse fim, foi celebrado novo contrato de mandato com representação em 4 de fevereiro de 2015.

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

ANOS	2010	2011	2012	2013	2014
Encargos Financeiros (€)	89.436.151	133.402.991	149.081.361	108.207.515	97.910.095
Taxa Média de Financiamento	3,95%	5,47%	5,56%	3,59%	3,05%

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado em 2014:

PASSIVO REMUNERADO (€)	2013	2014	VAR ABSOL	VAR %
Financiamentos obtidos	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%
... dos quais concedidos pela DGTF	1.513.398.173	1.787.909.688	274.511.515	18,1%
Aumentos capital por dotação	0	0	0	-
Aumentos de capital por conversão créditos	0	0	0	-
Endividamento ajustado	3.176.636.380	3.217.393.740	40.757.360	1,3%

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, contendo instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2014, estipulava que as empresas do SEE devem respeitar “os limites de acréscimo de endividamento estabelecidos no OE 2014”. No mesmo ofício vem ainda que “o acréscimo de endividamento deve, tendencialmente, restringir-se ao pagamento do serviço da dívida, e ao financiamento dos projetos de investimento com comparticipação comunitária, ficando limitado a 4%”.

Verifica-se em 2014 uma variação de 1,3% da dívida líquida.

VERIFICAÇÃO LIMITES DE ENDIVIDAMENTO		
DÍVIDA REMUNERADA		
	2013	2014
Dívida bruta	3.180.619.806	3.220.740.756
Bonificações de juros	3.983.426	3.347.016
Dívida Líquida *	3.176.636.380	3.217.393.740
Limite Endividamento (31 Dez)		3.303.701.836

6.3.3 PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO A FORNECEDORES E PAGAMENTOS EM ATRASO

O prazo médio de pagamento (PMP), calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta uma descida em 2014 para um valor de 65 dias. No cálculo do PMP não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro, relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

PMP	2013	2014	VAR 2014 / 2013
Prazo (dias)	86	65	-24,4%



A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2014, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

DIVIDAS VENCIDAS (VALORES EM EUROS)	0-90 DIAS	DIVIDAS VENCIDAS DE ACORDO COM O ART. 1º DL 65-A/2011			
		90-120 DIAS	120-240 DIAS	240-360 DIAS	> 360 DIAS
Aq. de Bens e Serviços	259.603,97	7.554,71	338,25	0,00	0,00
Aq. de Capital	947,64	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	260.551,61	7.554,71	338,25	0,00	0,00

Os pagamentos em atraso no final de 2013 ascendiam a cerca de 783,8 mil euros, pelo que se observa uma substancial redução de 775,9 mil euros para um valor residual de 7,9 mil euros resultado de dificuldades administrativas no processamento destes pagamentos.

6.3.4 RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2013

Na Assembleia Geral realizada a 28 de Maio de 2014, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, disse que *“tinha votado favoravelmente, atentas as ênfases expressas na Certificação Legal de Contas e o parecer favorável do Conselho Fiscal. Referi ainda que o seu representado pretendia recomendar ao Conselho de Administração que, em cumprimento do Despacho n.º 2426/13-SET de 19 de dezembro, a empresa passe a utilizar os seguintes serviços disponibilizados pelo IGCP: cobranças por ATM TPA; pagamentos online ou por ficheiro; pagamentos por cheque e pagamentos por cartões”*.

No ano de 2014 a Metro do Porto continuou a aprofundar a utilização dos meios disponibilizados pelo IGCP, nomeadamente:

- A empresa passou a utilizar exclusivamente cartões do IGCP desde agosto de 2014;
- A empresa ativou o sistema de homebanking do IGCP em dezembro de 2014, no entanto, ainda não foi possível começar a efetuar pagamentos online ou por ficheiros bem como utilização de cheques porque ainda não foi disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de homebanking de um dos Administradores. Apesar disso a empresa tem utilizado, sempre que possível (através de instruções por fax com assinatura digital), a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos.

Já quanto às cobranças por ATM TPA a empresa denunciou a adesão a esse serviço desde dezembro de 2014, pelo facto de se ter tornado desnecessária a existência desse serviço.

6.3.5 ORIENTAÇÕES SOBRE AS REMUNERAÇÕES

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

Nos termos do Art.º 39º da Lei 83-C/2013, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2014.

Não se procedeu no exercício de 2014 a qualquer atualização dos salários nominais, tendo sido aplicados os cortes remuneratórios previstos no:

- Art.º 12º da Lei 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipula que “A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%”;
- Art.º 33º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que mantém em vigor para o ano de 2014 os cortes remuneratórios aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de janeiro a maio;
- Art.º 35º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro que estabelece que durante a vigência do Programa de Assistência Económica e Financeira, e conforme estipulado também para os anos anteriores, o subsídio de Natal é pago mensalmente em duodécimos;
- Art.2.º, da Lei 75/2014, de 12 de Setembro, que reverte e define os novos cortes remuneratórios, aplicáveis aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa, nos meses de setembro a dezembro.

Em julho de 2014 e em cumprimento do Acórdão n.º 413/2014 do Tribunal Constitucional procedeu-se à reposição dos valores reduzidos nos subsídios ou fracções de subsídios de férias, que foram processados de janeiro a maio de 2014.

As tabelas previstas no Ofício n.º 1211-DGTF, de 27 de fevereiro de 2015, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 33 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

6.3.6 APLICAÇÃO DO ESTATUTO DO GESTOR PÚBLICO

Existe um cartão de crédito atribuído ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizado exclusivamente em despesas da Empresa.

Não foi realizado o reembolso de quaisquer despesas realizadas e que caíam no âmbito do conceito de despesas de representação pessoal.

6.3.7 APLICAÇÃO DAS ORIENTAÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

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

125.000,00 euros, segundo as quais a adoção de qualquer procedimento de contratação deve expressamente conter as seguintes referências: justificação da necessidade de contratar do ponto de vista económico; ausência de soluções internas que permitam assegurar o serviço em causa; explicitação dos objetivos que se pretende alcançar; no termo dos contratos, decorrentes de adjudicações de valor igual ou superior ao referido montante, deve ser elaborado um relatório com os resultados obtidos e respetiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

No exercício de 2014 foi celebrado, em 09 de dezembro, o aditamento ao contrato Prometro que, dado o seu valor ser superior ao montante previsto na alínea a) do art.º 47 da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, foi submetido a fiscalização prévia por parte desta entidade, tendo sido conferido o visto em 2 de março de 2015.

Existem procedimentos internos instituídos para a contratação de bens e serviços, cuja última revisão ocorreu em 2011, após a entrada em vigor do Código dos Contratos Públicos, procedimentos esses que, em 2014, foram objeto de validação em sede de autoria de certificação na área da Qualidade.

6.3.8 ADESAO AO SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS

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

6.3.9 PARQUE DE VEÍCULOS DO ESTADO

A evolução do número de viaturas utilizadas e dos custos suportados encontra-se na tabela do ponto 6.3.10 deste relatório.

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

Este acordo manteve-se válido e inalterado no exercício de 2014.

6.3.10 PLANO DE REDUÇÃO DE CUSTOS

O Ofício Circular n.º 7035, de 21 de novembro de 2013, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, definiu uma série de instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2014. Prevê-se nesse Ofício Circular que no caso de empresas deficitárias se deve *“garantir um orçamento económico equilibrado, traduzido num valor de EBITDA nulo por via de uma redução dos CMVMC + FSE + Gastos com pessoal de 15% para 2014 face a 2010”*.

Este Ofício Circular prevê orientações adicionais seguindo as quais:

- Despesas em deslocações, ajudas de custo e alojamento devem manter-se ao nível verificado em 2013, salvo casos excecionais devidamente justificados e aceites pelas tutelas;
- Redução de gastos associados com a frota automóvel comparativamente com os gastos a 31 de dezembro de 2013, nomeadamente através da redução do número de veículos do seu parque automóvel.

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

**Nos termos do Art.º 39º
da Lei 83-C/2013,
não foram
atribuídos
prémios de
gestão
relativos
a exercícios
anteriores**

PRC (VALORES EM EUROS)	META	2014	2013	2012	2011	2010	Δ ABSOL. 2014/2013	VAR. % 2014/2013	Δ ABSOL. 2014/2010	VAR. % 2014/2010
EBITDA										
(1) CMVMC		0	0	0	0	0	0	-	0	-
(2) FSE *		50.896.602	49.317.414	50.536.633	54.654.021	56.384.923	1.579.188	3%	-5.488.321	-10%
Deslocações/ Estadas	em linha com 2013	19.762	18.334	28.062	37.390	36.923	1.428	8%	-17.160	-46%
Ajudas de custo	em linha com 2013	411	2.114	5.148	12.219	21.199	-1.702	-81%	-20.787	-98%
Comunicações	em linha com 2013	55.612	67.024	86.739	113.783	125.859	-11.411	-17%	-70.247	-56%
(3) Gastos com o pessoal **		4.707.090	4.892.373	4.250.288	4.837.420	5.847.558	-185.283	-4%	-1.140.468	-20%
(3.1) dos quais indenizações	n.a.	340.021	4.139	0	39.363	35.000	335.882	8115%	305.021	871%
(4) Total Gastos = (1)+(2)+(3)-(3.1)		55.263.671	54.205.648	54.786.921	59.452.079	62.197.480	1.058.023	2%	-6.933.809	-11%
(5) Volume de Negócios ***		41.079.074	40.173.633	38.486.728	36.025.922	31.554.487	905.441	2%	9.524.587	30%
Peso dos Gastos no VN (4)/(5)		1,35	1,35	1,42	1,65	1,97	0,00	0%	-1	-32%
Número RH	-3% face a 2012									
N. Efectivos		76	79	83	91	n.a.	-3	-4%	n.a.	n.a.
N. Cargos Direção		12	14	14	13	n.a.	-2	-14%	n.a.	n.a.
N.º Efectivos / Cargos Direção		6,33	5,64	5,93	7,00	-	0,69	12%	-	-
Viaturas										
N.º Viaturas		30	32	n.a.	n.a.	n.a.	-2	-6%	n.a.	n.a.
Gastos com Viaturas		189.285	209.629	n.a.	n.a.	n.a.	-20.343	-10%	n.a.	n.a.

* FSE totais deduzidos da IFRIC e dos direitos de utilização bem como montantes registados em subcontas desta que não são gastos operacionais. São ainda somados montantes registados em subcontas das contas 68 e 69 que são gastos de carácter operacional. ** Em 2013 inclui subsídio de férias referente a 2012 e não contabilizado nesse período (293 mil euros), conforme detalhado no ponto 6.3.1 do RC 2013*** Prestações de serviços + coimas cobradas a clientes, deduzidas da IFRIC, dos direitos de utilização previstos no contrato de subconcessão e correção tarifário social

6.3.11. PRINCÍPIO DA UNIDADE DE TESOURARIA DO ESTADO

A Metro do Porto solicitou, em 23 de outubro de 2014, a renovação do regime de exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria concedida através do Despacho N.º 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013.

A 5 de janeiro de 2015 a Empresa foi notificada de tal renovação através do Despacho N.º 2588/14-SET, de 19 de dezembro de 2014, que autoriza a exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria, atendendo a que os serviços não asseguram a prestação de garantias bancárias ou qualquer outra operação de financiamento de curto ou médio prazo, nem a recolha de fundos ou a celebração de qualquer tipo de contrato de locação. Refere ainda o despacho que no que respeita aos restantes serviços bancários, a Empresa deverá recorrer aos do IGCP, o que já se verificava à data de tal despacho, exceto quanto aos pagamentos *online* ou por ficheiros e através de cheques porque ainda não tinha sido disponibilizado o código PIN do cartão de acesso ao sistema de *homebanking* de um dos Administradores (apesar disso a empresa utilizou

sempre que possível - através de instruções por fax com assinatura digital - a conta do IGCP para efetuar os seus pagamentos).

6.3.12. RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS

No Relatório de Gestão de 2013 foi apresentada uma lista completa das recomendações dirigidas à Metro do Porto no âmbito das auditorias realizadas pelo Tribunal de Contas bem como as medidas tomadas para a implementação das mesmas.

No presente documento apresentamos as recomendações que não se encontram ainda encerradas para cada uma das auditorias realizadas.

AUDITORIA DE GESTÃO AOS EXERCÍCIOS DE 2003 E 2004

Em 2006 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004 iniciada em 2005, cujo relatório (33/06) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2006/audit-dgtrc-rel033-2006-2s.pdf. As recomendações seguintes encontram-se

a partir da página 82 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 112):

RECOMENDAÇÃO	MEDIDAS TOMADAS NA SUA ADOÇÃO E RESPETIVO RESULTADO
2. "Que o Conselho de Administração interpele os accionistas para o cumprimento das obrigações de realização de prestações acessórias, (excepto se o Estado o entenda fazer em sua substituição) dado que essa falta acarreta a ilegalidade da prossecução das correspondentes obras de inserção urbana efectuadas pela Metro do Porto".	A análise desta matéria foi retomada em sede de Conselho de Administração na sua reunião de 6 de Agosto de 2008, não tendo ainda sido conclusiva relativamente à posição a assumir por este Órgão.

AUDITORIA AOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS DA CIDADE DO PORTO

Em 2010 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto iniciada em 2008, cujo relatório (12/10) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/audit-dgtc-rel012-2010-2s.pdf. As recomendações seguintes encontram-se a partir da página 20 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 81):

RECOMENDAÇÃO	MEDIDAS TOMADAS NA SUA ADOÇÃO E RESPETIVO RESULTADO
2." Fundamente os futuros projectos de expansão da sua rede nos percursos e estações com notável densidade populacional que justifiquem os avultados investimentos e financiamentos públicos que este modo de transporte pesado exige, em detrimento de outros menos onerosos, como o modo autocarro."	Em 24 de Maio de 2011, o Secretário de Estado dos Transportes suspendeu o projeto de expansão de sistema através do Despacho n.º 04.05/11 SET: "Concordo com as conclusões e recomendações desta informação. O projecto de expansão do Metro do Porto só será possível de lançar a. Depois da empresa consolidar o Passivo b. Após novos estudos que justifiquem do ponto de vista económico o Projecto. c. Após o programa de consolidação da conta Pública dar resultados positivos. Informe-se a SETF e a empresa Metro do Porto, SA Carlos Correia da Fonseca Mai 24, 2011
10. "Diligencie junto do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da Área Metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais perceptível aos utilizadores da rede de transportes públicos."	Não foi ainda oportuno agir em conformidade.
12. "Proceda, quando oportuno, aos investimentos necessários junto das MVAs de títulos de viagens, existentes nas estações de metro, para que facilitem a aquisição de títulos por cegos e ambliopes e que tenham um melhor desempenho técnico, com menos avarias, nomeadamente no que respeita à retenção de valores sem a emissão da respectiva nota de crédito."	A oportunidade da execução desta recomendação tem sido prejudicada nas condições actuais pelas restrições em matéria de endividamento. Em termos futuros foi contudo salvaguardada, por ter sido acolhida nos critérios de projecto integrantes das peças concursais propostas para o Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, atualmente suspenso.
Recomenda-se ainda aos Conselhos de Administração da Metro do Porto, S.A e da Estradas de Portugal, S.A. que: 20. "Determinem, através da assinatura de um protocolo, a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luis I, bem como qual das entidades deve assumir a responsabilidade pela execução desses trabalhos em ambos os tabuleiros da ponte, já que a sua concretização parcelar por entidades distintas não é conveniente do ponto de vista da segurança."	O Conselho de Administração tem desenvolvido inúmeros contactos com a Tutela para obter a concretização de um protocolo no sentido recomendado, estando pendente a concretização da partilha de responsabilidades no sentido preconizado. Por solicitação da SET, foi emitido em 2013 e homologado em 2014 parecer pela Procuradoria-Geral da República sobre a responsabilidade de manutenção destas infraestruturas (Ver ponto 2 deste Relatório).

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

- Auditoria às despesas de consultoria, estudos, pareceres e de projectos às entidades do SEE (2006)

- Auditoria aos débitos e ao prazo médio de pagamento das empresas públicas (2008)
- Despesas de consultoria das entidades do SEE (2010)
- Desempenho das empresas públicas (2011).

6.3.13. INFORMAÇÃO A CONSTAR DO SITE DO SEE

INFORMAÇÃO A CONSTAR NO SITE DO SEE	DIVULGAÇÃO		COMENTÁRIOS
	S/N/N.A.	DATA ATUALIZAÇÃO	
Estatutos	S	7/jul/14	
Caraterização da Empresa	S	7/jul/14	
Função de tutela e accionista	S	7/jul/14	
Modelo de Governo / Membros órgãos sociais	S	7/jul/14	
IDENTIFICAÇÃO ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
ESTATUTO REUMUNERATÓRIO FIXADO	S	7/jul/14	
DIVULGAÇÃO DAS REMUNERAÇÕES AUFERIDAS PELOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
IDENTIFICAÇÃO DAS FUNÇÕES E RESPONSABILIDADES DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
APRESENTAÇÃO DAS SÍNTESES CURRICULARES DOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS	S	7/jul/14	
Esforço Financeiro Público	S	3/mar/15	
Ficha Síntese	S	7/jul/14	
Informação financeira histórica e atual	S	7/jul/14	
Princípios de Bom Governo	S	7/jul/14	
REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA	S	7/jul/14	
TRANSAÇÕES RELEVANTES COM ENTIDADES RELACIONADAS	S	7/jul/14	
OUTRAS TRANSAÇÕES	S	7/jul/14	
ANÁLISE DE SUSTENTABILIDADE DA EMPRESA NOS DOMÍNIOS:	S	7/jul/14	
ECONÓMICO	S	7/jul/14	
SOCIAL	S	7/jul/14	
AMBIENTAL	S	7/jul/14	
Avaliação do Cumprimento dos Princípios de Bom Governo	S	7/jul/14	
Código de Ética	S	7/jul/14	



6.3.14. SÍNTESE DO CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS	CUMPRIMENTO S / N / N.A.
Objetivos de Gestão / Planos de Atividade e Orçamento	
Gestão do Risco Financeiro	S
Limites de Crescimento do Endividamento	S
Evolução do PMP a fornecedores	N
Divulgação nos Atrasos nos Pagamentos ("Arrears")	S
Recomendações do acionista na aprovação de contas	
Passe a utilizar serviços bancários disponibilizados pelo IGCP	S
Remunerações	
Não atribuição de prémios de gestão, nos termos art.º 41.º da Lei 83-C/2013	S
Órgãos sociais - redução remuneratória vigentes em 2014	S
Auditor Externo - redução remuneratória nos termos do artº 73º da Lei 83-C/2013	N.A.
Restantes trabalhadores - redução remuneratória vigente em 2014	S
Restantes trabalhadores - proibição de valorizações remuneratórias, nos termos do art.º 39º da Lei 83-C/2013	S
Artigo 32º do EGP	
Utilização de cartões de crédito	N
Reembolso de despesas de representação pessoal	S
Contratação Pública	
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa	
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas	
Contratos submetidos a visto prévio do TC	S
Auditorias do Tribunal de Contas	
Parque Automóvel	
N. Viaturas	S
Gastos com Viaturas	S
Gastos Operacionais das Empresas Públicas (artigo 61.º da Lei nº 83-C/2013)	
Redução de Trabalhadores (artigo 60.º da Lei n.º 83-C/2013)	
N.º trabalhadores	S
N.º de cargos dirigentes	S
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 123.º da Lei 83-C/2013)	
Disponibilidade Centralizadas no IGCP	S
Juros auferidos em incumprimento da UTE e entregues em receita do Estado	S

QUANTIFICAÇÃO/IDENTIFICAÇÃO

JUSTIFICAÇÃO/REFERÊNCIA AO PONTO DO RELATÓRIO

	Foram propostos objetivos de gestão ainda não aprovados (ver ponto 6.3.1 do RC 2014)
3,05% - taxa média de financiamento em 2014	Atribuída ao IGCP através de contrato de mandato. Ver ponto 6.3.2 do RC 2014
Aumento de 1,3% face a 2013, abaixo do limite de 4% previsto no OE14/IPG2014	Ver ponto 6.3.2 do RC 2014
-21 dias de PMP a fornecedores em 2014 face a 2013 (PMP de 65 dias em 2014)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2014
7.892,96 euros de dívidas em atraso a mais de 90 dias a 31 de Dezembro 2014 (menos 775,9 mil euros face ao ano anterior)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.4 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.5 do RC 2014
Não foram atribuídos prémios de gestão	
Total da Redução remuneratória de 24.822,28 euros em 2014	
Total da Redução remuneratória de 208.061,09 euros em 2014	
	Ver ponto 6.3.6 do RC 2014
	Existe um cartão de crédito atribuído ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizado exclusivamente em despesas da Empresa.
	Ver ponto 6.3.7 do RC 2014
Submetido um contrato no valor de 7.749.999,99 euros, acrescido de IVA à taxa legal em vigor	Ver pontos 2 e 6.3.7 do RC 2014
	Ver ponto 6.3.12 do RC 2014
	Ver pontos 6.3.9 e 6.3.10 do RC 2014
Redução de duas viaturas face a 2013	
Redução de 20,3 mil euros nos gastos com a frota automóvel	
Preencher quadro Anexo 1	Ver ponto 6.3.10 do RC 2014
Redução de 9,2% em 2014 face a 2013 do efetivo em funções na empresa no final do ano	
Redução de 14% em 2014 face a 2013	
	Ver pontos 6.3.4 e 6.3.11 do RC 2014
89,8% das disponibilidades depositadas no IGCP em 31 de Dezembro 2014	
- 24 de Janeiro de 2014 - 263,08 euros	
- 24 de Setembro de 2014 - 339,24 euros	
- 19 de Dezembro de 2014 - 16,85 euros	

7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

7.1 INVESTIMENTO

O nível de investimento em 2014 ascendeu a 3,2 milhões de euros (não considerando a anulação de provisões constituídas em anos anteriores), referente à conclusão de projetos anteriores.

Procedeu-se em 2014 à anulação de 20,1 milhões de euros da provisão constituída em 2012 no âmbito do processo de contencioso com a Autoridade Tributária sobre a dedutibilidade de despesas de IVA em empreitadas de inserção urbana.

7.2 FINANCIAMENTO

No final de 2014, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 3.217 milhões de euros.

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

Até 31 de dezembro de 2014, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 162,8 milhões de euros, o que equivale a 6,2% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)

PROJETO	1996/11	2012	2013	2014	TOTAL
Sistema de Metro Ligeiro	103.041	1.750	867	2.211	107.868
Ponte Infante	33.760	0	0	0	33.760
Tram Train	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres	8.125	0	0	0	8.125
D. João II - Santo Ovídio	5.000	0	0	0	5.000
Total	157.925	1.750	867	2.211	162.753

Foi comunicada à Metro do Porto, a 28 de agosto de 2013, a atribuição de uma dotação de 3 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2014, repartidos pelos projetos “Obras complementares” ao Sistema de Metro Ligeiro (2,0 milhões de euros), extensão da linha Amarela a Santo Ovídio (0,5 milhões de euros) e extensão a Gondomar (0,5 milhões de euros). Do montante atribuído, e nos termos do n.º 1 do artigo 3º da Lei do Orçamento de

Foi comunicada à
Metro do Porto,
a 28 de agosto
de 2013,
a atribuição
de uma dotação
de €3 milhões
no âmbito
do PIDDAC
2014

Estado de 2014, foram cativados 12,5% num total de 375,0 milhares de euros.

A 8 de setembro de 2014 a Metro do Porto submeteu um pedido de requisição de fundos da verba integral, tendo apenas sido recebidos 2,2 milhões de euros (73,7% da dotação inicial e 84,2% da dotação líquida de cativação) por indisponibilidade de verbas a atribuir por parte do Gabinete de Estratégia e Estudos do Ministério da Economia para 2014.

Foi comunicada à Metro do Porto, a 22 de agosto de 2014, a atribuição de uma dotação de 2,5 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2015, integralmente afeto ao projeto “Obras complementares” ao Sistema de Metro Ligeiro.

QREN – FEDER / FUNDO DE COESÃO

Em 2014 foram assinadas a 5ª Adenda ao Contrato “Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface na Estação de D. João II” e a 6ª Adenda ao Contrato “Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres”. Em ambas Adendas foi efetuado um ajustamento ao custo total das Operações e às respetivas despesas elegíveis tendo em consideração a execução final dos contratos e as correções financeiras determinadas no âmbito das análises à despesa por parte do Programa Operacional Temático de Valorização do Território (POVT). Também passou a estar considerado um montante para efeitos da atualização da Análise Custo-Benefício no âmbito do encerramento das Operações, o que levou ao adiamento da data de fim para 30/06/2015.

(valores em milhares de euros)

CÓDIGO	OPERAÇÃO	DATA DE CANDIDATURA	DATA DE APROVAÇÃO	DECISÃO INICIAL			DECISÃO EM VIGOR			SITUAÇÃO A 31/12/2014	
				DESPESA ELEGÍVEL	TAXA DE COFINANC.	COFINANC.	DESPESA ELEGÍVEL	TAXA DE COFINANC.	COFINANC.	ELEGÍVEL SUBMETIDO	RECEBIDO
NORTE-10-0350-FED-ER-000001	Extensão da rede de metro à Estação de D. João II	07-11-2008	08-07-2009	4.192	70%	2.935				revogado	
POVT-11-0150-FCOES-000013	Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II	09-12-2009	15-09-2010	28.275	70%	19.792	20.905	100%	20.905	20.780	20.894
POVT-11-0150-FCOES-000014	Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres	31-12-2009	09-11-2010	114.086	70%	79.860	84.206	100%	84.206	84.067	85.567
Total				146.553		102.587	105.111		105.111	104.847	106.462

EXTENSÃO DA REDE DE METRO À ESTAÇÃO D. JOÃO II

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

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

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

EXTENSÃO DA REDE DE METRO À ESTAÇÃO DE SANTO OVÍDIO E INTERFACE DA ESTAÇÃO D. JOÃO II

Em 2014 foram submetidos seis Pedidos de Reembolso, no valor de 170.728,30 euros, tendo o POVT considerados elegíveis 118.130,66 euros. Não existiu qualquer recebimento na medida em que os Pedidos apresentados eram referentes à regularização de um Pedido de Adiantamento submetido em 2013 no âmbito de um regime excecional criado para as empresas que contam para o défice público. Dado o valor considerado como elegível ter sido inferior ao recebido no âmbito do Adiantamento, estima-se a necessidade de devolução de 114.598,68 euros.

Ainda em 2014 foi realizada a devolução de 6.225,50 euros referente a um Pedido de Reembolso contendo revisão de preços negativa.

EXTENSÃO DA REDE DE METRO DO PORTO ENTRE O ESTÁDIO DO DRAGÃO E FÂNZERES

Em 2014 foram submetidos 17 Pedidos de Reembolso, no valor de 1.497.364,18 euros, tendo o POVT considerado elegíveis 1.143.016,73 euros. Não existiu qualquer recebimento na medida em que já se perspectivava a necessidade de devolução de fundos por conta da diminuição da despesa elegível da operação.

A Operação em questão foi candidatada com um investimento elegível de 114 milhões de euros, dos quais 86% correspondiam ao contrato de empreitada e 10% a expropriações. Considerando que a execução do contrato de empreitada ficou aquém do previsto, ao que acresceu o facto de ter sido alvo de uma correção financeira de 10% e de não terem sido considerados elegíveis os trabalhos adicionais, o valor da despesa elegível da operação reduziu-se substancialmente. A regulamentação dos fundos comunitários prevê que o montante de despesa elegível referente à aquisição de terrenos e imóveis (expropriações) não pode ultrapassar 10% do montante total elegível da operação, pelo que, apesar de existir investimento de 27 milhões de euros nessa componente, apenas podem ser considerados elegíveis cerca de 8,4 milhões. Uma vez que o valor submetido e recebido para essa componente havia sido superior, deu-se a necessidade de devolver os fundos recebidos por excesso. Em 2015 serão devolvidos 1.486.355,13 euros.

PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL

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

2001	2002	2003	2004	TOTAL
7.482	12.470	14.964	14.964	49.880

(valores em milhares de euros)

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

PROTOCOLO CP/REFER

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

A Empresa incorreu em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2014, a cerca de 17,5 milhões de euros.

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

PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL RELATIVAS A CUSTOS COM PROCESSOS EXPROPRIATIVOS

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

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

Não é ainda conhecido o valor final do custo com expropriações decorrentes das obras da concessão determinadas pelo Estado até 1 de outubro de 2008, uma vez que ainda estão em curso alguns processos expropriativos. Esse valor, até ao momento integralmente suportado pela Empresa através de financiamento intercalar, é estimado (líquido da comparticipação de fundos comunitários) em cerca de 129,0 milhões de euros.

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

BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

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

(valores em milhares de euros)

CONTRATO	DATA DO CONTRATO	VALOR CONTRATO	VALOR EM DÍVIDA
BEI I			
Tranche A	16/11/98	99.760	59.856
Tranche B	26/11/01	100.000	80.000
Tranche C	05/11/01	100.000	80.000
Tranche D	15/05/02	243.930	211.406
Sub-Total		543.690	431.262
BEI II			
Tranche A	29/11/04	120.000	104.348
Tranche B	16/12/04	80.000	69.565
Tranche C	29/10/08	60.000	60.000
Sub-Total		260.000	233.913
Total		803.690	665.175

As operações contratadas com esta entidade preveem um perfil de amortização com um período inicial de carência de capital, tendo-se iniciado em 2009 a amortização da tranche A do primeiro contrato de financiamento. O esforço de amortização, crescente a partir de 2012 com a amortização de 28,7 milhões de euros, ascenderá a cerca de 45 milhões de euros anuais no período de 2013 a 2017.

RESTANTE FINANCIAMENTO

A liquidez da empresa foi, tal como em 2013, assegurada pelo acionista Estado, conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado, através da contratação de diversas operações de financiamento pela Direção Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 500,0 milhões de euros, incluindo verbas para a liquidação, nos termos contratuais, de 225,5 milhões de euros à própria DGTF referente a financiamentos contratados em anos anteriores (a que acrescem ainda 42,8 milhões de euros de juros pagos também à DGTF). O montante total dos empréstimos obtidos junto da Direção Geral do Tesouro ascende, em 31 de dezembro de 2014, a 1.787,9 milhões de euros.

Para além da amortização de 225,5 milhões de euros à DGFT, foram amortizados mais 227,4 milhões de euros de outras operações de financiamento, dos quais 51,3 milhões de euros de operações que beneficiam de garantia da república.

O endividamento da empresa junto de instituições financeiras ascendia, no final do exercício, a cerca de 1.4 mil milhões de euros, incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento (665,2 milhões de euros), as operações de locação operacional sobre o material circulante (184,8 milhões de euros) e outras instituições no montante de 579,5 milhões de euros. Cerca de 900 milhões de euros beneficiam de garantia da República Portuguesa.

Conforme detalhe apresentado no ponto 6.3.2 deste relatório, o passivo remunerado da Metro do Porto ascende assim, no final de 2014, a 3,2 mil milhões de euros, 1,3% acima do valor registado no final de 2013.

7.3. SITUAÇÃO PATRIMONIAL

As demonstrações financeiras de 2014 foram preparadas no pressuposto da continuidade da atividade da Sociedade, dependente do apoio financeiro do Estado, através de operações de financiamento, dotações de capital ou indemnizações compensatórias, que permitam dotar a empresa de fundos para cumprir os seus compromissos financeiros e desenvolver a sua atividade de transporte público de passageiros. Conforme determina o Art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Acionistas de modo a adotarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social.

Durante o período não se registam alterações significativas na estrutura de balanço da Metro do Porto.

(valores em milhares de euros)

	2012	2013	2014	14/13
Ativo Não Corrente	2.236.115	2.152.736	2.072.007	-3,8%
Ativos fixos tangíveis	3.421	3.243	3.117	-3,9%
Ativos intangíveis	2.207.673	2.149.239	2.068.622	-3,8%
Instrumentos financeiros derivados	24.745	0	0	-
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	276	254	268	5,3%
Ativo Corrente	104.616	133.873	112.873	-15,7%
Clientes	10.916	24.954	37.507	50,3%
Estado e outros entes públicos	21.241	21.007	20.846	-0,8%
Outras contas a receber	52.208	38.344	38.918	1,5%
Diferimentos	36	25	34	39,6%
Outros ativos financeiros	10.188	9.107	7.949	-12,7%
Ativos não correntes detidos para venda	0	0	3	-
Caixa e depósitos bancários	10.027	40.436	7.616	-81,2%
ATIVO	2.340.731	2.286.608	2.184.880	-4,4%

Do lado do Ativo Não Corrente, e de acordo com o previsto no Sistema de Normalização Contabilística, com aplicação supletiva das IAS/IFRS, nomeadamente da IFRIC 12 respeitante à contabilização das concessões, nos termos do qual o direito de exploração do Sistema passa a estar relevado nas Demonstrações Financeiras como um Ativo Intangível associado à concessão do Sistema de Metro Ligeiro atribuída à Metro do Porto em 1998 por um período de 50 anos.

A relevação do direito de exploração encontra justificação no modelo de negócio da Empresa, traduzido nas bases da concessão, isto é, a construção e manutenção do Sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infraestrutura cobrando um preço aos utentes do serviço público e pelo Estado para prestar um serviço público em nome do concedente. A evolução registada nestas rubricas é

resultado do reduzido valor de investimento realizado no exercício e efeito de depreciação dos ativos.

No exercício de 2014 a redução do ativo não corrente líquido em 80,7 milhões de euros resulta da amortização dos ativos (59,0 milhões de euros) e da anulação de 20,1 milhões de euros referente a parte da provisão constituída em 2012 no âmbito do processo de contencioso com a Autoridade Tributária sobre a dedutibilidade de despesas de IVA em empreitadas de inserção urbana. Esta redução deve-se à adoção de uma expectativa mais favorável de desfecho deste processo atendendo às recentes sentenças dos tribunais favoráveis à Empresa.

No que respeita ao Ativo Corrente, destaca-se a variação na rubrica de Clientes (mais 50,3%, para um valor no final do exercício de 37,5 milhões de euros) resultado da devolução à subconcessionária das verbas anteriormente

retidas por encontro de contas para regularização do malus apurado durante o período do contrato, conforme detalhadamente exposto no capítulo 2 deste relatório. O malus apurado e relevado nas contas ascende a 30,4 milhões de euros referentes ao período 2010 a 2013 e registado na rubrica clientes, a que acresce o valor de 6,4 milhões de euros referentes ao valor provisório estimado para 2014, registado na rubrica outras contas a receber.

Mantém-se registada a dívida do Estado de 20,8 milhões de euros, resultado de retenção de reembolsos de IVA solicitados para compensação de dívidas fiscais que estão a ser discutidas nas impugnações judiciais pendentes no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. Em fevereiro de 2012 foi tomada a decisão de proceder ao pagamento das liquidações feitas pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) à Sociedade até essa data, relativas ao IVA que incide sobre as obras de inserção urbana que havia sido reembolsado à Sociedade, isto apesar de estarem todas elas a ser objeto de impugnação judicial. Daí em diante foi adotado o mesmo procedimento para as novas liquidações da mesma natureza interpostas pela Administração Tributária e Aduaneira à Sociedade. Os pagamentos efetuados ascenderam a 30,6 milhões de euros e acresceram aos 16,6 milhões de euros compensados pela AT e não reembolsados à Sociedade o que contribuiu para o endividamento da Empresa. No final de 2014 os montantes pagos à AT ou compensados por esta relativos a imposto (IVA), juros e custas judiciais totalizavam 47,2 milhões de euros.

Esta decisão não prejudicou o regular andamento dos processos de impugnação instaurados pela Empresa,

cujo resultado favorável determinará o reembolso (acrescido de juros à taxa anual de 4%) das quantias entregues para se obter declaração de regularidade da situação contributiva da Metro do Porto, imprescindível para a entrada de fundos comunitários que de outro modo ficaria inibida.

Aguarda-se a conclusão do contencioso em curso entre a Metro do Porto e a Autoridade Tributária, sendo que, desde janeiro de 2015 foram já sendo emitidas sentenças pelo TAF em alguns dos processos, a saber:

- Processo n.º 1201/11.1BEPRT – 869.328,89 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 3570/11.4BEPRT – 1.574.889,60 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 840/10.2BEPRT – 1.353.047,18 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 1630/09.0BEPRT – 7.972.703,99 euros, acrescido de juros indemnizatórios
- Processo n.º 2422/11.2BEPRT — 1.780.955,01 euros, acrescido de juros indemnizatórios

Todas favoráveis à MP, pelo que a AT recorreu destas cinco sentenças.

No caso de a Metro do Porto, S.A., vier a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

(valores em milhares de euros)

	2012	2013	2014	14/13
Capital realizado	7.500	7.500	7.500	0,0%
Outros instrumentos de capital próprio	225	225	225	0,0%
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	-19.942	-15.340	-20.145	-31,3%
Resultados transitados	-1.822.402	-2.313.998	-2.361.616	-2,1%
Ajustamentos em participações financeiras	1.456	1.282	1.146	-10,6%
Subsídios ao investimento	583.981	576.855	562.283	-2,5%
Outras variações no capital próprio	1.980	2.518	3.116	23,7%
Resultado líquido do período	-491.357	-47.618	-400.632	-741,3%
Capital Próprio	-1.738.559	-1.788.577	-2.208.123	-40,9%
Passivo Não Corrente	3.825.936	3.155.083	3.323.270	5,3%
Provisões	390.607	417.905	535.634	28,2%
Financiamentos obtidos	2.520.926	2.720.741	2.764.172	1,6%
Instrumentos financeiros derivados	914.403	16.438	23.464	42,7%
Passivo Corrente	253.355	920.102	1.069.732	16,3%
Fornecedores	14.554	6.824	11.137	63,2%
Fornecedores de Investimento	14.916	15.719	15.332	-2,5%
Estado e outros entes públicos	167	205	191	-6,6%
Financiamentos obtidos	202.572	459.879	456.569	-0,7%
Outras contas a pagar	20.491	41.622	74.606	79,2%
Instrumentos financeiros derivados	0	395.444	511.717	29,4%
Outros passivos financeiros	655	409	179	-56,2%
PASSIVO	4.079.290	4.075.185	4.393.003	7,8%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	2.340.731	2.286.608	2.184.880	-4,4%



POR FAVOR, NÃO UTILIZE ESTE ASSENTO
EM HORAS DE PONTA.

Do lado do capital próprio, o normativo contabilístico prevê a contabilização em capital próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do ativo associado. A variação da rubrica em 2014 (redução de 2,5%) resulta da imputação de subsídios para investimentos, marginalmente compensada pelas verbas recebidas a fundo perdido.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas

Do lado do Passivo, destaca-se a estabilização do valor do passivo remunerado (subida de 1,3% em 2014 conforme detalhado no ponto 6.3.2 deste relatório).

Destaque para o agravamento das rubricas de “Instrumentos financeiros derivados”, referente a quatro operações de derivados ainda ativas e da rubrica “Outras contas a pagar” onde se registam as verbas apuradas nas operações de derivados com o Santander e cujo pagamento, enquanto se aguarda decisão do processo judicial em curso, foram suspensos de acordo com orientações da Tutela.

O valor de dívidas a fornecedores de investimento no final de 2014 ascendia a 15,3 milhões de euros, dos quais 15,1 milhões de euros da fatura em dívida há mais de 360 dias referente ao acordo final de acerto de contas celebrado com o consórcio Normetro, ACE. Esta dívida foi objeto de acordo celebrado a 31 de dezembro de 2013, após devida autorização obtida das tutelas da Metro do Porto, nos termos do qual o valor em dívida deveria ser regularizado em fevereiro de 2015, motivo pelo qual o valor não consta como pagamentos em atraso no ponto 6.3.3 deste relatório. Na data acordada de fevereiro de 2015 a Metro do Porto procedeu à regularização deste montante.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respetiva atualização financeira, nos termos do normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, as quais foram reforçadas no exercício em 117,7 milhões de euros, dos quais 98,0 milhões de euros referentes a efeito financeiro da provisão. O stock de provisões referentes a processos judiciais e de contencioso em curso ascende a 48,4 milhões de euros, conforme melhor detalhado na nota 15 do Anexo às Demonstrações Financeiras.

A evolução da rubrica de financiamentos obtidos não correntes reflete as operações de financiamento celebradas em 2014, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2015 no montante total de 456,6 milhões de euros (referentes a amortizações de empréstimos celebrados com a DGTF,

operações de mútuos, das linhas de financiamento BEI e operações de locações operacional sobre o material circulante). De acordo com o normativo contabilístico em vigor, encontram-se relevadas em financiamento bancário as operações de locação operacional contratadas entre 2002 e 2004, assim como as locações financeiras e bonificação de juros das linhas de financiamento do BEI.

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

7.4. EXPLORAÇÃO

Manteve-se em 2014 a tendência de melhoria da taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais custos directos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função internalizada na Metro do Porto já em 2010) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Para a melhoria da taxa de cobertura contribui o aumento da receita em 2,1% (taxa de variação esta obtida após imputação das correções aos valores de comparticipação do estado pelo tarifário social, melhor explicadas no ponto 7.5 deste relatório).

Em sentido contrário, registou-se uma subida marginal de 0,2% dos custos directos de operação, em particular nos custos com vigilância e segurança e comissões cobradas pelo TIP, ACE.

Atingiu-se em 2014 uma taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 90,8%, 1,6 pp acima do valor registado em 2013 e 7,8 pp acima do valor registado em 2011. As Vendas e Prestações de Serviço não incluem Indemnizações Compensatórias, mas incluem as participações do Estado no âmbito do tarifário social Andante, estas últimas apuradas com base nas taxas de comparticipação efectivamente pagas. No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise passando a considerar-se a actividade global da empresa com a análise do indicador taxa de cobertura global.

CONTA EXPLORAÇÃO METRO	2012	2013	2014	14/13
Vendas e Prestações de Serviços	37.370	38.879	39.685	2,1%
Custo Vendas e Prest Serviço	43.217	43.580	43.685	0,2%
Margem Bruta	-5.847	-4.701	-4.000	-14,9%
Taxa de cobertura	86,5%	89,2%	90,8%	1,6 pp

(valores em milhares de euros)

Em termos absolutos, conclui-se o ano com uma margem bruta da operação do Sistema de Metro Ligeiro deficitária em 4,0 milhões de euros, 14,9% inferior ao valor registado no ano anterior, reflectindo uma poupança de 700,9 milhares de euros.

A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2014 a 39,7 milhões de euros, 2,1% acima do ano anterior. A receita por validação aumentou em 2014 cerca de 0,3% para os 69,72 cêntimos por validação (69,51 cêntimos por validação em 2013). A receita por passageiro-km ascendeu a 13,77 cêntimos, 1,2% acima dos 13,61 cêntimos apurados em 2013.

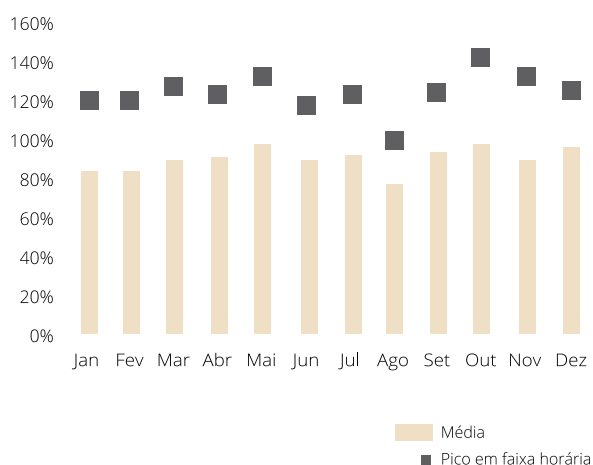
O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 43,7 milhões de euros, mais 0,2% que o ano transacto. Para esta variação contribui o agravamento de 11,4% (mais 118,8 mil euros) dos custos com vigilância e segurança e de 2,0% (mais 34,3 mil euros) das comissões devidas ao TIP, ACE pela gestão da rede de vendas, comissões apuradas em função da receita repartida e do número de validações registadas.

Registou-se ainda assim uma redução de 1,6% no custo de operação por lugar km oferecido (2,67 cêntimos em 2014 face a 2,71 cêntimos no ano anterior), bem como uma descida de 0,6% no custo de operação por passageiro-km para 15,16 cêntimos (15,26 cêntimos no período homólogo).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se valores consistentemente superiores a 100% na faixa horária 18h – 19h, enquanto nas faixas horárias 8h – 9h 13h – 14h e 17h – 18h tal apenas não acontece no mês de agosto. Registaram-se ainda valores superiores a 100% em diversos meses nas seguintes faixas horárias: 7h – 8h e 14h – 16h.

Todos os picos mensais de cobertura por faixa horária ultrapassam o nível de 100%, registando-se um máximo em outubro de 2014, na faixa horária 8h – 9h, com uma taxa de cobertura de 143,9%.

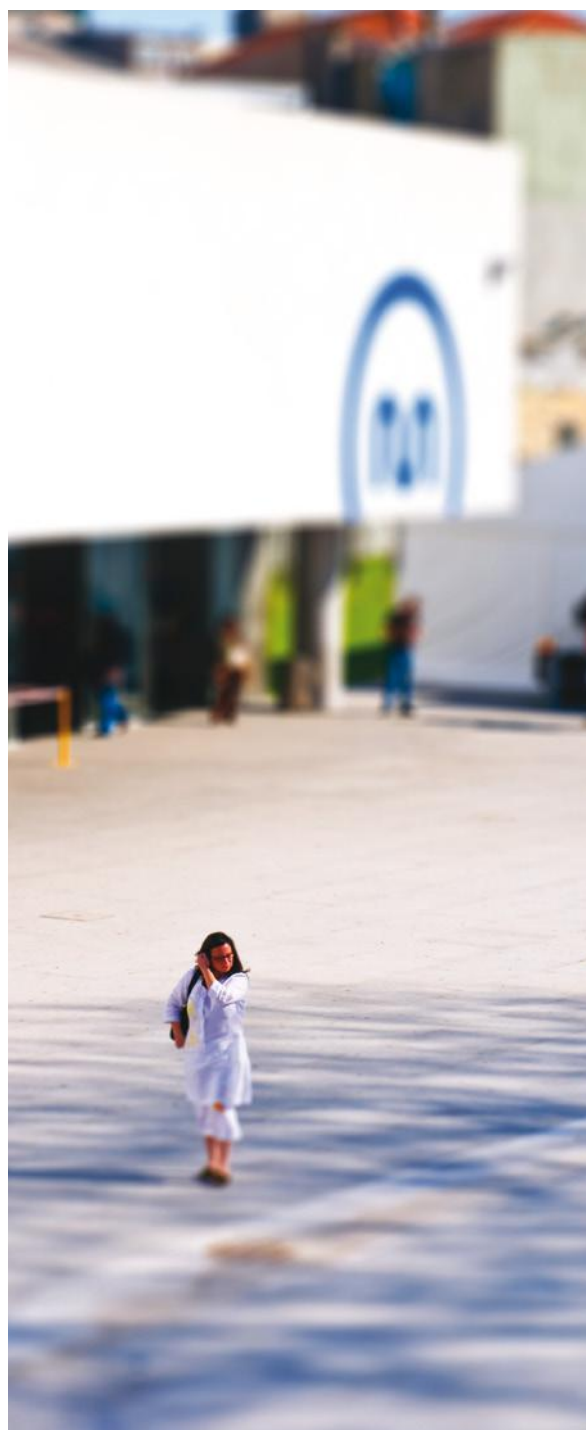
TAXA DE COBERTURA 2014

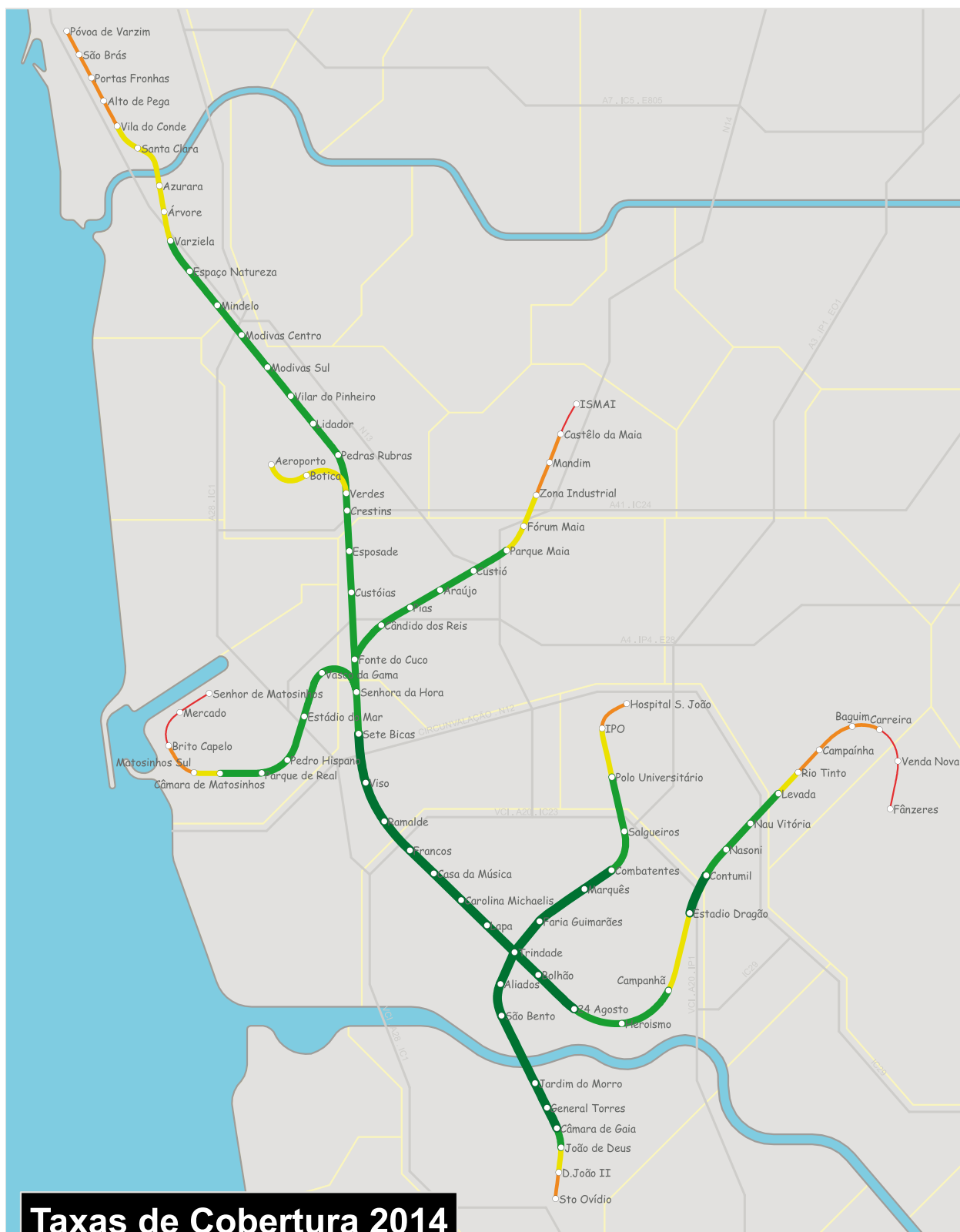


Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% apenas nos troços terminais da linha da linha Azul (entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo), da linha Verde (entre Castelo da Maia e ISMAI), da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira) e da linha Amarela (entre Hospital S. João e IPO). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha entre Fonte do Cuco e Os Verdes e Pedras Rubras até à estação de Vila

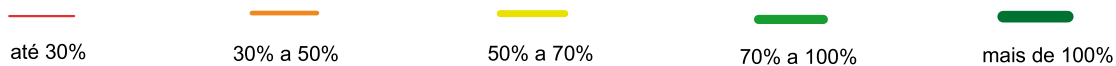
do Conde, na Antena Verde desde Fonte do Cuco até Mandim, na Antena Violeta entre o Aeroporto e a estação Os Verdes, na Antena Azul entre Sete Bicas e Câmara de Matosinhos, na Antena Laranja entre Contumil e Rio Tinto, na linha Amarela nos troços Combatentes – IPO e Câmara de Gaia – D. João II, bem como no Tronco Comum entre Sete Bicas e Senhora da Hora e entre 24 de Agosto e Estádio do Dragão.

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





Taxas de Cobertura (média dos dois sentidos)



A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2014, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 14,2 pp (melhoria de 28,4 pp quando comparado com 2011 e 44,9 pp, mais do dobro, que a registada em 2010), para um valor médio de 86,4% (contra os 72,3% registados em 2013).

CONTA EXPLORAÇÃO FUNICULAR	2012	2013	2014	14/13
Vendas e Prestações de Serviços	428,7	539,4	605,7	12,3%
Custo Vendas e Prest Serviço	738,3	746,5	700,8	-6,1%
Margem Bruta	-309,6	-207,1	-95,1	-54,1%
<i>Taxa de cobertura</i>	<i>58,1%</i>	<i>72,3%</i>	<i>86,4%</i>	<i>14,2pp</i>

(valores em milhares de euros)

Esta evolução tem por base a subida de 12,3% da receita obtida, resultado das alterações tarifárias, nomeadamente da supressão da utilização de títulos intermodais e cri-

ação de títulos monomodais, apresentado em detalhe no ponto 4.1 deste relatório.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende assim aos 605,7 mil euros, a que corresponde um valor de 1,13 euros por lugar km (mais 14,7% que em 2013) e 4,86 euros por passageiro-km, 14,6% acima do registado em 2013.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,30 euros por lugar km oferecido (descida de 4,1% face a 2013) e de 5,66 euros por passageiro-km transportado (descida de 4,2% face a 2013).

7.5. RESULTADOS

A conta de resultados da Metro do Porto apresenta resultados operacionais semelhantes aos apurados no exercício anterior e um forte agravamento dos resultados líquidos do exercício, resultado do efeito positivo nas contas de 2013 da liquidação de onze operações de derivados de taxa de juro e do agravamento em 111,9 milhões de euros da rubrica "Atualização financeira das provisões" nos termos da IFRIC 12.



	2012	2013	2014	14/13
RÉDITOS				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	53.274	399	3.237	711,0%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	38.690	40.089	39.646	-1,1%
Vendas e serviços prestados (regularização do tarifário social andante)	0	-1.586	441	-127,8%
Outras vendas e serviços prestados	8.197	9.607	9.148	-4,8%
<i>Direito Util. Infra e MC Contrato Sub-concessão SML</i>	7.497	8.851	8.358	-5,6%
<i>Outras</i>	700	756	791	4,6%
OUTROS RENDIMENTOS				
Subsídios à exploração	11.545	11.536	8.046	-30,3%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	0	79	172	118,0%
Outros rendimentos e ganhos	28.564	23.636	26.540	12,3%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	20.478	16.448	16.525	0,5%
<i>Benefícios Penalidades Contratuais</i>	7.492	6.702	9.030	34,7%
<i>Outros</i>	594	485	985	102,9%
GASTOS E PERDAS				
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-53.274	-399	-3.237	711,0%
Outros fornecimentos e serviços externos	-54.710	-55.304	-56.533	2,2%
<i>Subcontrato de Operação SML</i>	-47.418	-49.909	-49.526	-0,8%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-1.378	-1.195	-1.344	12,5%
<i>Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP</i>	-1.713	-1.742	-1.775	1,9%
<i>Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais</i>	-704	-698	-770	10,3%
<i>Trabalhos Especializados Externos</i>	-615	-335	-305	-8,9%
<i>Conservação e reparação (sem utilização de provisões)</i>	-3.573	-2.462	-3.205	30,2%
<i>Utilização de provisões conservação e reparação</i>	3.341	2.745	2.528	-7,9%
<i>Outros</i>	-2.650	-1.709	-2.137	25,1%
Gastos com o pessoal	-4.250	-4.892	-4.707	-3,8%
Imparidades de dívidas a receber	-134	-85	-827	872,4%
Outros gastos e perdas	-1.341	-3.605	-750	-79,2%
<i>Regularização do Tarifário Social Andante (até 31.Dez.2012)</i>	0	-2.928	-178	-93,9%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-1.341	-677	-572	-15,5%
Provisões líquidas	-45.990	-45.811	-47.310	3,3%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-19.429	-26.337	-26.134	-0,8%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-59.051	-59.038	-58.998	-0,1%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-78.480	-85.375	-85.132	-0,3%
Juros e rendimentos similares obtidos	404	145.831	291	-99,8%
<i>Juros e gastos similares obtidos</i>	404	236	291	23,3%
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	0	145.595	0	-100,0%
Juros e gastos similares suportados	-153.955	-141.351	-99.489	-29,6%
<i>Juros e gastos similares suportados</i>	-153.955	-109.352	-99.489	-9,0%

	2012	2013	2014	14/13
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	0	-31.999	0	-100,0%
Reduções de justo valor	-224.757	19.389	-118.277	-710,0%
Atualização financeira das provisões (IFRIC 12)	-34.507	13.939	-97.980	-802,9%
Resultado antes de impostos	-491.295	-47.567	-400.587	742,1%
Imposto sobre o rendimento do período	-61	-51	-45	-11,0%
Resultado líquido do período	-491.357	-47.618	-400.632	741,3%

(valores em milhares de euros)

São reconhecidos réditos relativos aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos, de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, mensurado pelo justo valor do direito de exploração do Sistema durante o período da concessão. A evolução desta rubrica tem espelho na rubrica de custos fornecimentos e serviços externos (construção) relacionada com esta relevação contabilística, não sendo aqui refletida a anulação de provisões constituídas em exercícios anteriores.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 52/2014, de 21 de agosto, cabendo à Metro do Porto o montante de 8.038.439,62 euros (líquido de IVA de 6%), montante 30,3% inferior ao atribuído para o exercício de 2013. A este montante corresponde uma contribuição média de 2,79 cêntimos por passageiro-km transportado, uma redução de 30,9% face ao ano anterior. A verba atribuída foi integralmente transferida até final de 2014.

Acresce a este valor as indemnizações compensatórias para comparticipação nos passes sociais, cujo valor apurado mensalmente é registado na rubrica de vendas e prestações de serviços.

Em 2014 foi celebrada a Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante que veio formalizar e uniformizar as taxas de comparticipação devidas pelo Estado a partir de fevereiro de 2012 e, em consequência, corrigir com efeitos retroativos a compensação a atribuir à empresa. A correção efetuada para o período até 31-12-2013 foi de 742 mil euros (registados na rubrica "Outros rendimentos e ganhos").

A comparticipação a atribuir pelo Estado pela prática de tarifários sociais, apurada para o ano de 2014, foi de 2,8 milhões de euros (incluindo já as taxas de comparticipação definidas na adenda referida no parágrafo anterior), tendo sido recebido 2,8 milhões de euros (valor sem IVA, englobando comparticipações referentes a 2013 e a 2014).

A 31 de dezembro de 2014 regista-se um valor em dívida pelo Estado de 1,1 milhões de euros.

Os rendimentos da Sociedade incluem a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento. Em 2014 esta rubrica ascende a 16,5 milhões de euros, em linha com o valor apurado no ano anterior.

Foram contabilizados benefícios de penalidades contratuais no montante de 9,0 milhões de euros, para os quais contribui o *malus* estimado para o exercício de 2014 (6,4 milhões de euros) e o acerto do *malus* relativo ao exercício de 2013 (0,2 milhões de euros), conforme mecanismo de *bonus/malus* previsto no contrato de operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro, celebrado com a Prometro, SA. O acerto do montante referente a 2013 corresponde à diferença entre o montante definitivo apurado com o valor final dos índices relevantes e o montante antes provisoriamente estimado e refletido nas contas do ano anterior.

Relativamente aos custos operacionais, o ponto 6.3.10. fornece informação sobre a evolução dos custos no âmbito do plano de redução dos custos, conforme instruções definidas para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2014.

Em 2014 foi celebrada a Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante

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

A evolução registada na rubrica de custos com pessoal é afetada por: (i) contabilização, em 2013, de dois subsídios de férias em resultado da reposição, prevista na Lei de Orçamento de Estado para 2013 após decisão do Tribunal Constitucional e melhor explicado no relatório do exercício anterior; (ii) custos com rescisões de pessoal de 340,0 mil euros em 2014 face a 4,1 mil euros no exercício anterior.

Foi mantida em 2014 a aplicação das medidas legislativas de contenção salarial descritas nos pontos 6.3.5 e 6.3.6..

A evolução das rubricas de juros obtidos e juros suportados é condicionada pelo cancelamento ao longo de 2013 de onze operações relativas a instrumentos financeiros derivados. Deduzido este efeito, regista-se uma redução de 9,0% dos juros suportados, resultado de da redução dos custos de financiamento proporcionada pelos novos contratos de empréstimo assinados com a DGTF bem como da redução generalizada das taxas de juro euribor em todos os prazos, com reflexos nos contratos de financiamento antigos.

A variação negativo do justo valor da actual carteira de derivados em 2014 (apurado por empresa especializada) está apresentada na rubrica "Reduções de Justo valor".

No ponto anterior no relatório de gestão é apresentada análise da rentabilidade da exploração do Sistema

de Metro Ligeiro, sendo apresentado o rácio Taxa de Cobertura Direta que compara as receitas geradas pela Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (sem indemnizações compensatórias e sem *malus*) com os principais custos diretos da sua operação, nomeadamente: custos com o operador/subconcessionário, comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal e com serviços de vigilância e segurança.

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

	valores: (milhares de euros)			
	2012	2013	2014	14/13
GASTOS				
ViaPorto/Normetro	39.921	41.058	41.168	0,3%
Funicular	704	698	770	10,3%
Comissões TIP	1.713	1.742	1.775	1,9%
Vigilância e Segurança	1.378	1.195	1.344	12,5%
Conservação e Reparação	3.573	2.462	3.205	30,2%
Pessoal (sem rescisões)	4.250	4.888	4.367	-10,7%
Outras despesas Correntes	3.248	2.163	2.635	21,9%
Subtotal	54.787	54.206	55.264	2,0%
RENDIMENTOS				
Sistema de Metro Ligeiro	38.259	39.551	39.043	-1,3%
Funicular dos Guindais	431	538	603	12,2%
Acerto Tarifário Social (2013)	-1.532	-1.586	0	-100,0%
Acerto Tarifário Social (2014)	266	476	441	-7,2%
Proveitos suplementares	700	756	791	4,6%
Coimas	362	438	201	-54,2%
Subtotal	38.487	40.174	41.079	2,25%
Taxa de Cobertura Global	70,2%	74,1%	74,3%	0,2 pp
GAP	-16.300	-14.032	-14.185	1,1%

Considerando a correção dos montantes contabilizados em anos anteriores referentes ao tarifário social, conforme detalhe na Nota 21 do Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados, manteve-se a tendência de melhoria da taxa de cobertura global (74,3% face a 74,1% em 2013) para um gap global de 14,2 milhões de euros. Neste valor não é contabilizado o valor recebido de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado (exceto as referentes ao tarifário social) nem o *malus* apurado conforme a cláusula 37.2 do contrato de subconcessão.

Note-se que nos valores acima apurados é expurgada a reversão da provisão constituída em anos anteriores, sendo considerado o valor efetivo da despesa em conservação e reparação, que mesmo assim apresenta uma subida de 30,2% face ao custo suportado em 2013.

8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -400.631.879,70 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

PORTO, 8 DE MAIO DE 2015

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

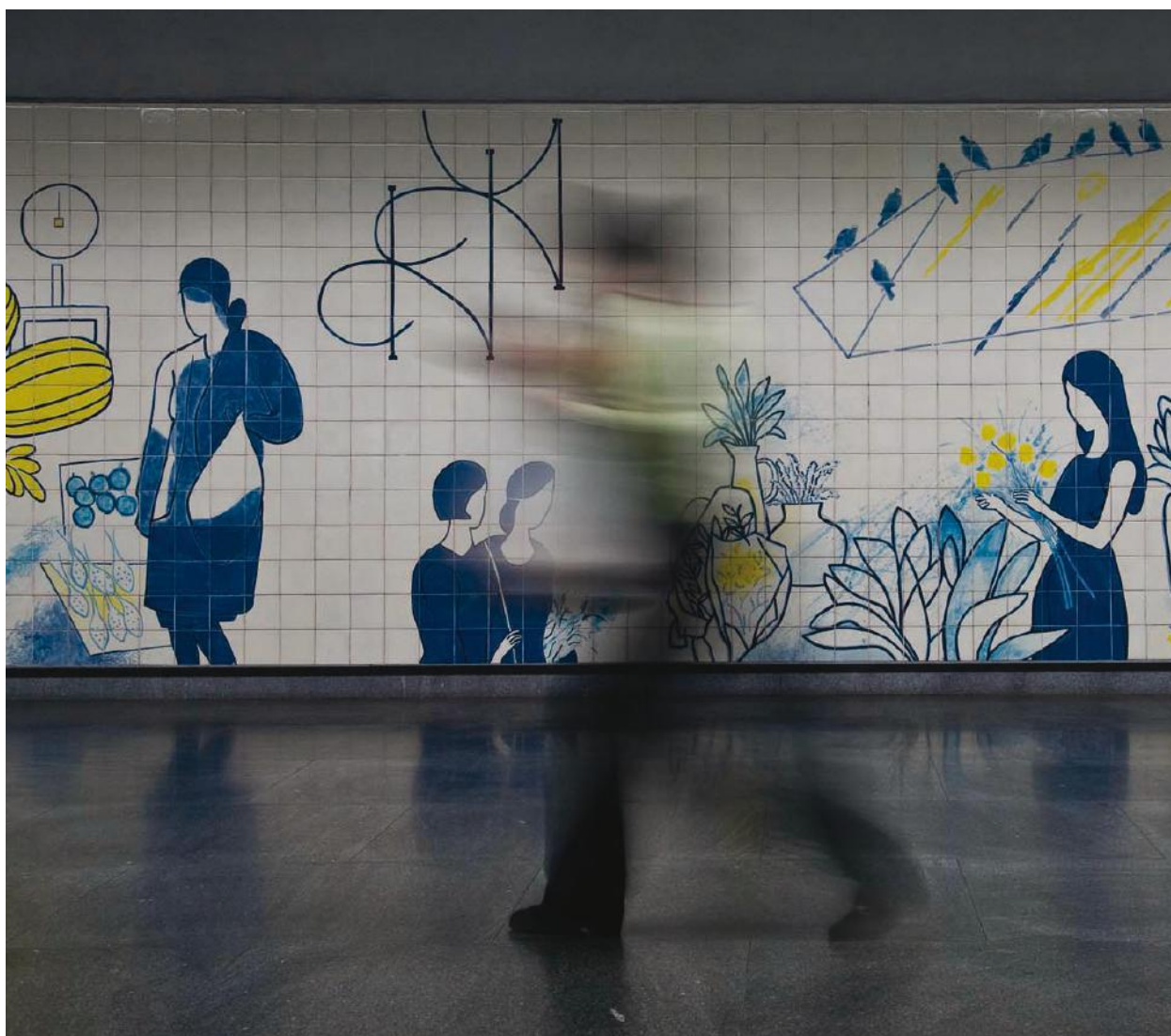
Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. António Domingos Silva Tiago



02

CONTAS DO
EXERCÍCIO
2014



BALANÇO INDIVIDUAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014

Valores em Euros

RUBRICAS	NOTAS	31-12-2014	31-12-2013
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	3.116.923	3.242.537
Ativos intangíveis	7	2.068.622.391	2.149.239.139
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	8	267.508	253.926
		2.072.006.822	2.152.735.602
Ativo corrente			
Clientes	10	37.507.401	24.954.499
Estado e outros entes públicos	11	20.846.335	21.007.181
Outras contas a receber	12	38.918.459	38.343.753
Diferimentos		34.260	24.539
Outros ativos financeiros	16	7.948.540	9.106.513
Ativos não correntes detidos para venda		2.500	
Caixa e depósitos bancários	5	7.615.604	40.436.074
		112.873.098	133.872.560
Total do ativo		2.184.879.920	2.286.608.161
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital realizado	13	7.500.000	7.500.000
Outros instrumentos de capital próprio		224.808	224.808
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	14	(20.144.715)	(15.340.427)
Resultados transitados		(2.361.615.516)	(2.313.998.037)
Ajustamentos em participações financeiras	14	1.145.672	1.281.681
Subsídios ao investimento	14	562.283.039	576.854.882
Outras variações no capital próprio		3.115.957	2.518.242
Resultado líquido do período		(400.631.880)	(47.617.879)
Total do capital próprio		(2.208.122.634)	(1.788.576.729)
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	535.634.148	417.904.976
Financiamentos obtidos	16	2.764.172.191	2.720.740.757
Instrumentos financeiros derivados	17	23.464.117	16.437.615
		3.323.270.457	3.155.083.348
PASSIVO CORRENTE			
Fornecedores	18	11.137.492	6.824.427
Fornecedores de investimentos	19	15.332.246	15.719.004
Estado e outros entes públicos	11	191.362	204.900
Financiamentos obtidos	16	456.568.565	459.879.050
Instrumentos financeiros derivados	17	511.716.801	395.443.838
Outras contas a pagar	20	74.606.495	41.621.584
Outros passivos financeiros	16	179.137	408.740
		1.069.732.098	920.101.542
Total do passivo		4.393.002.554	4.075.184.890
Total do capital próprio e do passivo		2.184.879.920	2.286.608.161

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. Ant3nio Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014 E 2013

Valores em Euros

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	2014	2013
RÉDITOS			
Serviços prestados (construção)	23	3.237.404	399.199
Serviços prestados (transporte)	21	39.646.000	40.088.997
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social	21	441.499	(1.585.893)
Serviços prestados (direitos de utilização)	21	8.357.751	8.850.811
Outras vendas e serviços prestados	21	790.732	756.279
OUTROS RENDIMENTOS			
Subsídios à exploração	24	8.046.177	11.535.895
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	8	171.590	78.701
Outros rendimentos e ganhos	26	26.539.692	23.635.977
GASTOS E PERDAS			
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (construção)	23	(3.237.404)	(399.199)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (operação e manutenção)	22	(41.167.776)	(41.058.042)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (direitos de utilização)	22	(8.357.751)	(8.850.811)
Outros fornecimentos e serviços externos	25	(7.007.507)	(5.395.390)
Gastos com o pessoal	10	(4.707.090)	(4.892.373)
Imparidade de dívidas a receber	10	(827.393)	(85.088)
Provisões líquidas	15	(47.310.251)	(45.811.403)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	8	(1.561)	(22.251)
Outros gastos e perdas	27	(748.012)	(3.582.352)
RESULTADO ANTES DE DEPRECIAÇÕES, GASTOS DE FINANCIAMENTO E IMPOSTOS		(26.133.900)	(26.336.941)
Gastos de depreciação e de amortização	6 E 7	(58.997.677)	(59.038.257)
RESULTADO OPERACIONAL (ANTES DE GASTOS DE FINANCIAMENTO E IMPOSTOS)		(85.131.577)	(85.375.198)
Juros e rendimentos similares obtidos	29	290.780	145.831.037
Juros e gastos similares suportados	28	(99.488.970)	(141.351.104)
Atualização financeira das provisões	15	(97.979.757)	13.939.221
Aumentos/Reduções de justo valor	17	(118.277.208)	19.388.886
RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS		(400.586.732)	(47.567.157)
Imposto sobre o rendimento do período	11	(45.148)	(50.721)
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO		(400.631.880)	(47.617.879)

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

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:

Dr. António José Lopes

Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Eng. António Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS FLUXOS DE CAIXA DO PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2014 E 2013

Valores em Euros

RUBRICAS	NOTAS	2014	2013
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES OPERACIONAIS:			
Recebimentos de clientes		56.928.492	51.904.316
Pagamentos a fornecedores		(66.791.746)	(73.907.301)
Pagamentos ao pessoal		(5.128.168)	(4.946.183)
Caixa gerada pelas operações		(14.991.423)	(26.949.168)
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		(129.922)	(129.530)
Outros recebimentos/pagamentos	5	8.573.250	24.020.678
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		(6.548.094)	(3.058.020)
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES DE INVESTIMENTO:			
Pagamentos respeitantes a:			
Activos fixos tangíveis		(9.352)	(15.331)
Activos intangíveis		(3.124.065)	(4.078.048)
Investimentos financeiros		(54)	(56)
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		169	500
Subsídios ao investimento		2.204.312	10.671.567
Juros e rendimentos similares		358	1.248
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(928.633)	6.579.880
FLUXOS DE CAIXA DAS ACTIVIDADES DE FINANCIAMENTO:			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		500.000.000	759.694.232
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(458.341.834)	(301.084.004)
Juros e gastos similares		(67.001.908)	(431.723.223)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(25.343.743)	26.887.005
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		(32.820.470)	30.408.865
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	40.436.074	10.027.209
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	7.615.604	40.436.074

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

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:
Dr. António José Lopes
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Eng. António Domingos Silva Tiago

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO DE 1 DE JANEIRO DE 2013 A 31 DE DEZEMBRO DE 2014

	NOTAS	CAPITAL REALIZADO	OUTROS INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO	AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS
Posição em 01-01-2013	1	7.500.000	224.808	(19.942.427)
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:				
Aplicação dos resultados				
Variação de Instrumentos de cobertura				4.602.000
Variação subsídios ao investimento				
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14		-	
	2	-	-	4.602.000
Resultado Líquido do Período	3			
Resultado Integral	4 = 2 + 3			
Capital próprio em 31-12-2013	6	7.500.000	224.808	(15.340.427)
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:				
Aplicação dos resultados				
Variação de Instrumentos de cobertura				(4.804.289)
Variação subsídios ao investimento				
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14		-	
	7	-	-	(4.804.289)
Resultado Líquido do Período - 2014	8			
Resultado Integral - 2014	9 = 7 + 8			
Capital próprio em 31-12-2014	10	7.500.000	224.808	(20.144.715)

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

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Dr. João Velez Carvalho

VOGAIS:
Dr. António José Lopes
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto
Dra. Joana Fernanda Ferreira de Lima
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
Eng. António Domingos Silva Tiago

Unidade: euros

RESULTADOS TRANSITADOS	AJUSTAMENTOS EM PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO	OUTRAS VARIAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	TOTAL
(1.822.401.998)	1.455.887	583.981.077	1.979.770	(491.356.515)	(1.738.559.397)
(491.356.515)				491.356.515	-
					4.602.000
		(7.126.195)			(7.126.195)
(239.524)	(174.206)		538.472		124.741
(491.596.040)	(174.206)	(7.126.195)	538.472	491.356.515	(2.399.453)
				(47.617.879)	(47.617.879)
					(50.017.332)
(2.313.998.037)	1.281.681	576.854.882	2.518.242	(47.617.879)	(1.788.576.729)
(47.617.879)				47.617.879	-
					(4.804.289)
		(14.571.843)			(14.571.843)
400	(136.009)		597.715		462.106
(47.617.479)	(136.009)	(14.571.843)	597.715	47.617.879	(18.914.025)
				(400.631.880)	(400.631.880)
					(419.545.905)
(2.361.615.516)	1.145.672	562.283.039	3.115.957	(400.631.880)	(2.208.122.634)

03

NOTAS ÀS

**DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS
INDIVIDUAIS DO
PERÍODO DE 2014**



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

1. INTRODUÇÃO

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

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

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

Para a prossecução do seu objeto, tem a sociedade que realizar estudos, conceção, planeamento, projetos e a construção das infraestruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas constituíram a atividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com o arranque da operação da Linha Azul. Desde então, a exploração comercial sofreu uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha Vermelha), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha Verde), João de Deus e Pólo Universitário (da linha Amarela), em 2005, Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital São João, Fórum da Maia – ISMAI, Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (da linha Violeta), em 2006, João de Deus – D. João II, em 2008 e Estádio do Dragão – Fânzeres, D. João II – Santo Ovídio, em 2011.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da atividade, através de dotações do Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de

fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas, podendo estas últimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo acionista prestador.

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

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

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

No final do período de 2014 a sociedade possui as seguintes participações:

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

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 8 de maio de 2015. É da opinião do Conselho de Administração que as demonstrações financeiras aprovadas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e os fluxos de caixa.

2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1. BASE DE PREPARAÇÃO

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística (SNC), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2014, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas interpretações (SIC/IFRIC).

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

Apesar de tais estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na Nota 3.19.

2.2. DERROGAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO SNC

Não existiram, no decorrer do período a que respeitam estas Demonstrações Financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

2.3. COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Os elementos constantes nas presentes Demonstrações Financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

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

3.1. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS

Entende-se por subsidiárias todas as entidades sobre as quais a Empresa tem o poder de decidir sobre as políticas financeiras ou operacionais, a que normalmente está associado o controlo, direto ou indireto, de mais de metade dos direitos de voto. A existência e o efeito de direitos de voto potenciais que sejam cor-

rentemente exercíveis ou convertíveis são considerados na avaliação do controlo que a Metro do Porto detém sobre uma entidade.

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

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

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

3.2. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os ativos tangíveis encontram-se valorizados ao custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade. Este custo inclui o custo estimado à data de transição para as Normas Contabilísticas de Relato Financeiro (NCRF) e os custos de aquisição para ativos obtidos após essa data.

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

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

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

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

	N.º DE ANOS
Edifícios e outras construções	8 - 50
Equipamento básico	4 - 10
Viaturas	4
Equipamento administrativo	3 - 10
Outros ativos tangíveis	4 - 8

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

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

3.3. ATIVOS INTANGÍVEIS

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

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

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

RECONHECIMENTO INICIAL

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

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

RECONHECIMENTO SUBSEQUENTE

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

AMORTIZAÇÕES

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

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

3.4. IMPARIDADE DE ATIVOS

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

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

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

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

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

3.5. ATIVOS FINANCEIROS

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

(a) Ao custo ou custo amortizado deduzido de qualquer perda por imparidade; ou

(b) Ao justo valor com as respetivas alterações de valor reconhecidas na demonstração de resultados.

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

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

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

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

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

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

3.6. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

Os instrumentos financeiros de derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transação sendo valorizados subsequentemente pelo mesmo método de valorização (justo valor). O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é atribuída aos instrumentos financeiros de derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27 – Instrumentos financeiros,

podendo ser classificados como de cobertura contabilística ou de negociação. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros de derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do período nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros.

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

Numa operação de cobertura de justo valor de um ativo ou passivo (“fair value hedge”), o valor de balanço desse ativo ou passivo, determinado com base na respetiva política contabilística, é ajustado de forma a refletir a variação do seu justo valor atribuível ao risco coberto. As variações do justo valor dos derivados de cobertura contabilística são reconhecidas em resultados, conjuntamente com as variações de justo valor dos ativos ou dos passivos atribuíveis ao risco coberto.

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

3.7. CLIENTES E OUTRAS CONTAS A RECEBER

As rubricas de “Clientes e outras contas a receber” são reconhecidas inicialmente ao justo valor deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em “Perdas por imparidade em dívidas a receber”, sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.8. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

Esta rubrica inclui valores em caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada com maturidades iniciais até 3 meses e descobertos bancários.

3.9. CAPITAL SOCIAL

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



3.10. PASSIVOS FINANCEIROS

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

Os passivos financeiros podem ser classificados / mensurados como:

(a) Ao custo ou custo amortizado menos qualquer perda por imparidade; ou

(b) Ao justo valor com as alterações de justo valor a ser reconhecidas na demonstração de resultados.

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

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

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

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

3.11. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

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

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

3.12. IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

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

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

3.13. PROVISÕES

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

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

Os encargos com a manutenção regular são registados em gastos à medida que são incorridos. Em relação aos investimentos de substituição é aplicada a NCRF 21 – Provisões e Passivos Contingentes isto é, são constituídas provisões resultantes da obrigação contratual de manter ou repor a infraestrutura em condições normais de funcionamento. Tais provisões são constituídas desde o período de entrada em funcionamento dos bens até à sua substituição.

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

3.14. SUBSÍDIOS E APOIOS DO GOVERNO

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

Os recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para financiamento dos ativos afetos ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, nas suas posteriores atualizações, são reconhecidos inicialmente na rubrica de capital próprio “Subsídios ao investimento”, sendo subsequentemente creditados na demonstração dos resultados numa base sistemática em função da amortização do ativo intangível relativo ao direito de exploração do sistema no período da concessão.

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

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

3.15. LOCAÇÕES

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

Os contratos de locação financeira são registados na data do seu início como ativo e passivo, pelo menor entre o justo valor do bem e o valor atual das rendas de locação vincendas. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de “Financiamentos obtidos”. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados são reconhecidos na Demonstração dos Resultados no período a que dizem respeito.

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

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

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

3.16. GASTOS E RENDIMENTOS

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

3.17. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal são reconhecidos quando o serviço é prestado pelos colaboradores independentemente da data do seu pagamento.

De acordo com a legislação laboral em vigor os colaboradores têm direito a férias e a subsídio de férias no ano seguinte àquele em que o serviço é prestado. Assim, foi reconhecido no resultado do exercício um acréscimo do montante a pagar no ano seguinte o qual se encontra refletido na rubrica do balanço “Outras Contas a Pagar”.

3.18. RÉDITO

a) PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE CONSTRUÇÃO

O rédito relativo aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos é reconhecido de acordo com o grau de acabamento da atividade de

construção, conforme disposição da NCRF 19– Contratos de construção: o rédito da construção é mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.

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

b) PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE

Os rendimentos gerados pela utilização do título de transporte intermodal “Andante” quer no Sistema de Metro Ligeiro quer no Funicular dos Guindais, são registados de acordo com as validações obtidas do sistema de gestão de bilhética. Esta informação é prestada pelo TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, entidade responsável pelo tratamento de informação da rede de vendas e pela repartição das correspondentes receitas, de acordo com os critérios definidos pelas agrupadas do referido ACE.

Os rendimentos gerados pela utilização do título “Funi”, de utilização exclusiva no Funicular dos Guindais, são obtidos mensalmente, de acordo com a informação disponibilizada pela entidade operadora do Funicular.

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

Os rendimentos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no período, pela correspondente diminuição do seu gasto.

c) INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS

Durante o ano de 2014 manteve-se a situação transitória motivada pela ausência de contrato programa ou contrato de serviço público, previsto nas Bases de Concessão.

A compensação financeira devida pelo cumprimento das obrigações de serviço público, foi registada mensalmente por 1/12 do montante recebido no ano anterior até publicação da RCM que define os montantes a atribuir no ano às empresas do sector empresarial do Estado, sendo que após a referida publicação foram relevados mensalmente os valores reais atribuídos e ajustados os montantes já registados.

3.19. PRINCIPAIS ESTIMATIVAS E JULGAMENTOS APRESENTADOS

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



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

ESTIMATIVAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES

3.19.1 PROVISÕES

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

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

3.19.2 IMPARIDADE

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

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

3.19.3. JUSTO VALOR DOS INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

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

4. GESTÃO DOS RISCOS FINANCEIROS

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

i. RISCO CAMBIAL

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

ii. RISCO DA TAXA DE JURO

Os empréstimos contratados vencem juros a taxas variáveis e fixas, conforme explicitado na nota 16.

A Empresa detém quatro instrumentos financeiros de derivados, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da Empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado nas notas 16 e 17.

iii. RISCO DE CRÉDITO

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

iv. RISCO DE LIQUIDEZ

O modelo de financiamento da Empresa tem por base fundos públicos com origem no Estado Português e na União Europeia, financiamento de médio e longo prazo com recurso ao Banco Europeu de Investimentos, DGTF e outras instituições financeiras, bem como leasing estruturado.

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

5. FLUXOS DE CAIXA

5. 1. DESAGREGAÇÃO DOS VALORES INSCRITOS NA RÚBRICA DE CAIXA E EM DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2014, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	2014	2013
Depósitos bancários	7.614.080	40.434.551
Caixa	1.525	1.523
Caixa e depósitos bancários	7.615.604	40.436.074
Equivalentes de caixa	0	0
Caixa e equivalentes de caixa	7.615.604	40.436.074

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

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

6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

MOVIMENTOS NOS ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2013

	TERRENOS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CON- STRUÇÕES	EQUIPA- MENTO BÁSICO	EQUIPA- MENTO TRANSPORTE	EQUIPA- MENTO ADMINISTRA- TIVO	O. ATIVOS F. TANGÍVEIS	TOTAL
1 de Janeiro de 2013							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	315.774	2.990.047	177.906	8.402.758
Depreciações acu- muladas	0	(1.449.171)	(243.873)	(313.533)	(2.804.612)	(170.154)	(4.981.343)
Valor líquido	956.585	2.238.065	31.337	2.241	185.435	7.752	3.421.415
Alterações no período							
Adições	0	0	0	0	11.597	0	11.597
Alienação/Abate	0	0	0	(5.903)	0	0	(5.903)
Depreciação - exer- cício	0	(70.458)	(23.204)	(2.241)	(91.564)	(3.009)	(190.476)
Depreciação - alien- ações	0	0	0	5.903	0	0	5.903
Valor líquido	0	(70.458)	(23.204)	(2.241)	(79.967)	(3.009)	(178.878)
31 de Dezembro de 2013							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acu- muladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
Valor líquido	956.585	2.167.607	8.134	0	105.468	4.743	3.242.537

MOVIMENTOS NOS ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS – 2014

	TERRENOS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CON- STRUÇÕES	EQUIPA- MENTO BÁSICO	EQUIPA- MENTO TRANSPORTE	EQUIPA- MENTO ADMINISTRA- TIVO	O. ATIVOS F. TANGÍVEIS	TOTAL
1 de Janeiro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acu- muladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
Valor líquido	956.585	2.167.607	8.134	0	105.468	4.743	3.242.537
Alterações no período							
Adições	0	0	0	363	6.374	0	6.736
Alienação/Abate	0	0	0	0	0	0	0
Depreciação - ex- ercício	0	(70.289)	(5.032)	(212)	(53.823)	(2.996)	(132.350)
Depreciação - alien- ações	0	0	0	0	0	0	0
Valor líquido	0	(70.289)	(5.032)	151	(47.449)	(2.996)	(125.614)
31 de Dezembro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	310.233	3.008.018	177.906	8.415.188
Depreciações acu- muladas	0	(1.589.917)	(272.108)	(310.082)	(2.949.999)	(176.159)	(5.298.265)
Valor líquido	956.585	2.097.319	3.102	151	58.019	1.747	3.116.923

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

7. ATIVOS INTANGÍVEIS

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

MOVIMENTOS NOS ATIVOS INTANGÍVEIS – 2013

	DIREITOS DE EXPLORAÇÃO	OUTROS	ATIVOS EM CURSO	TOTAL
1 de Janeiro de 2013				
Custo de Aquisição	2.529.813.493	259.315	94.027.478	2.624.100.286
Amortizações acumuladas	(416.230.475)	(196.598)	0	(416.427.072)
Valor líquido	2.113.583.018	62.718	94.027.478	2.207.673.214
Alterações no período				
Adições	2.126.271	14.508	198.158	2.338.937
Alienações	0	0	0	0
Transferências e abates	545.605	0	(545.605)	0
Amortizações do exercício	(58.794.452)	(53.329)	0	(58.847.781)
Provisão	0	0	(1.925.230)	(1.925.230)
Valor líquido	(56.122.576)	(38.821)	(2.272.677)	(58.434.075)
31 de Dezembro de 2013				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Amortizações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
Valor líquido	2.057.460.442	23.896	91.754.801	2.149.239.139

MOVIMENTOS NOS ATIVOS INTANGÍVEIS – 2014

	DIREITOS DE EXPLORAÇÃO	OUTROS	ATIVOS EM CURSO	TOTAL
1 de Janeiro de 2014				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Amortizações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
Valor líquido	2.057.460.442	23.896	91.754.801	2.149.239.139
Alterações no período				
Adições	0	10.675	3.250.026	3.260.700
Alienações	0	0	0	0
Transferências e abates	(2.263.785)	0	2.263.785	0
Amortizações do exercício	(58.848.016)	(17.310)	0	(58.865.326)
Provisão	0	0	(25.012.122)	(25.012.122)
Valor líquido	(61.111.802)	(6.636)	(19.498.311)	(80.616.748)
31 de Dezembro de 2014				
Custo de Aquisição	2.530.221.584	284.497	72.256.490	2.602.762.571
Amortizações acumuladas	(533.872.943)	(267.237)	0	(534.140.180)
Valor líquido	1.996.348.641	17.261	72.256.490	2.068.622.391

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

	2014	2013
Linha Amarela	466.457.738	483.588.155
Tronco Comum	381.792.022	392.882.627
Linha Vermelha	269.836.141	276.989.731
Veículos Eurotram	191.093.355	196.717.881
Linha Verde	177.498.605	182.541.105
Linha Laranja	142.086.233	146.557.576
Veículos Tram-Train	117.160.480	120.435.841
Linha Azul	92.391.599	95.108.848
P.M.O.	84.572.890	87.056.903
Ponte do Infante	30.862.311	31.770.026
Linha Violeta	30.914.458	31.852.492
Geral	11.682.808	11.959.259
	1.996.348.641	2.057.460.442

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

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

	2014	2013
Provisão Processo IVA	20.145.060	40.290.120
Linha Verde	24.716.468	24.084.415
Linha da Boavista	16.894.678	16.894.678
Linha Amarela	4.499.251	4.500.000
Linha Vermelha	2.448.445	2.433.000
Linha de Gondomar	1.917.440	1.917.440
Linha Leça-Exponor	912.048	912.048
Linha Violeta	720.000	720.000
Tronco Comum	3.100	3.100
	72.256.490	91.754.801

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

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

- Desconto dos cash-flows operacionais das diversas unidades geradoras de caixa, considerando uma taxa de juro média de mercado (antes de impostos) ajustada para o risco da atividade da Empresa;
- Inexistência do pagamento de qualquer indemnização compensatória pela prestação de serviço de transporte público conforme previsto no Contrato de Serviço Público celebrado em 8 de agosto de 2014 entre o Estado e a Empresa (entretanto aditado em 10 de dezembro de 2014) e que entrou em vigor em 01 de janeiro de 2015 e perdurará até 31 de dezembro de 2024.
- Atribuição de apoio financeiro por parte do Estado para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura;
- Reposição do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.
- O modelo de imparidade considerou todos os cash-flows operacionais da atividade, incluindo:
- Fluxos de caixa da exploração do serviço público de transporte.
- Fluxos de caixa de outras atividades acessórias desenvolvidas pela Empresa

Não foram considerados no modelo de imparidade as seguintes rubricas:

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

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

Conclui-se não existir imparidade nos ativos analisados.

8. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Em 31 de dezembro de 2014 e em 31 de dezembro de 2013, os investimentos em subsidiárias e associadas apresentavam-se como segue:

	% DETIDA	2014	2013
Transpublicidade, SA	40,00	265.523	250.435
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	1.985	3.491
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	33,33	0	0
		267.508	253.926

Os movimentos em investimentos financeiros em subsidiárias e associadas nos períodos de 2014 e 2013 foram os seguintes:

	METRO PORTO CON- SULT., LDA	TRANSPUBLI- CIDADE, S.A.	TOTAL
1 de janeiro de 2013	4.813	271.029	275.842
Aquisições	0	278	278
Ganhos / (Perdas)	-1.322	-20.873	-22.195
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2013	3.491	250.435	253.926
Aquisições	0	0	0
Ganhos / (Perdas)	-1.506	15.088	13.582
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2014	1.985	265.523	267.508

A 31 de dezembro de 2014, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 4.561.460 (4.622.938 em 2013), tendo sido reduzida a provisão em 20.493 (reforçada em 95.783 em 2013) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação disponibilizada pelas empresas associadas nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2013 e 2014, estas ainda não formalmente aprovadas.

9. IMPOSTOS DIFERIDOS

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

Ainda, de acordo com a legislação fiscal, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de doze anos (seis para períodos anteriores a 2010, quatro para os períodos de 2010 e 2011 e cinco anos para os períodos de 2012 e 2013) após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respetivo.

Em 31 de dezembro de 2014, não foram reconhecidos ativos por impostos diferidos, por não ser provável que venham a ocorrer resultados tributáveis futuros que compensem esses prejuízos no período de reporte.

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

ANO DO PREJUÍZO	VALOR	UTILIZÁVEL ATÉ
2009	135.659.062	2015
2010	288.285.826	2014
2011	324.990.555	2015
2012	389.238.843	2017
2013	3.488.156	2018
2014	248.847.907	2026

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

10. DÍVIDAS A RECEBER DE CLIENTES

No período findo em 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	2014	2013
Clientes c/c – Atividade de exploração	36.570.149	22.955.124
Clientes c/c – Atividade de investimento	53.525	1.943.041
Clientes de cobrança duvidosa	1.930.157	275.371
Perdas por imparidade acumuladas	-1.046.430	-219.037
Total de contas a receber de clientes	37.507.401	24.954.499

11. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos da rubrica “Estado e outros entes públicos” apresentava-se como segue:

	2014		2013	
	ATIVO	PASSIVO	ATIVO	PASSIVO
IVA– Reembolsos pedidos	19.312.974	0	19.330.916	0
IVA– Liquidação antecipada	38.741	0	261.399	0
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)	891.312	82.457	891.312	87.476
IRC – Pagamentos especiais por conta	596.328	0	526.328	0
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	51.654	0	42.272	28
Contribuições p/ segurança social	474	108.906	5.676	117.396
IRC – Tributações autónomas	-45.148	0	-50.721	0
	20.846.335	191.362	21.007.181	204.900

O saldo de IVA registado no Ativo, 19.351.715 euros no final de 2014 (19.592.314 euros no final de 2013), refere-se a IVA liquidado antecipadamente e reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal, dos quais, 16.648.213 euros (16.648.213 euros em 2013) correspondem a pedidos de reembolso pendentes da resolução do litígio que a Empresa mantém com aquela entidade. O referido litígio encontra-se devidamente provisionado conforme referido na nota 15.

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

	2014	2013
Tributações autónomas	45.148	50.721
IRC-Retenções	0	28
	45.148	50.749

12. OUTRAS DÍVIDAS A RECEBER

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013, a decomposição da rubrica “Outras contas a receber”, é a seguinte:

	2014	2013
Autoridade Tributária e Aduaneira	30.568.296	30.568.296
Acréscimos de rendimentos	6.418.973	6.599.629
Tarifário Social	1.122.831	423.671
Outros	808.359	752.157
Outras contas a receber	38.918.459	38.343.753

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

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

13. CAPITAL

CAPITAL REALIZADO

Em 31 de dezembro de 2014, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.500.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada.

AÇÕES PRÓPRIAS

Em 31 de dezembro de 2014 a Metro do Porto não detinha ações próprias em carteira.

14. OUTRAS RUBRICAS DE CAPITAL PRÓPRIO

AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS DERIVADOS

O saldo da rubrica “Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados” refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de dezembro de 2014 da operação de cobertura contratada para o LEP.

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



RESULTADOS TRANSITADOS

A rubrica "Resultados transitados" inclui ajustamentos ocorridos nos capitais próprios do Nortrem no montante de 400 euros (-239.524 euros em 2013) em resultado da participação financeira da Empresa naquele ACE.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

A rubrica "Subsídios ao investimento" é composta por: i) recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para

financiamento de bens de investimento afeto ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e nas suas posteriores atualizações (Prestações do Concedente); e ii) fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC.

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2014 e 2013 foram os seguintes:

	NOTA	PRESTAÇÕES DO CONCEDENTE	SUBSÍDIOS	TOTAL
1 de janeiro de 2013		556.811.752	27.169.326	583.981.077
Adições		10.671.567	0	10.671.567
Deduções		(1.349.559)	0	(1.349.559)
Regularizações por resultados	26	(15.693.113)	(755.091)	(16.448.203)
31 de dezembro de 2013		550.440.647	26.414.235	576.854.882
Adições		2.210.537	0	2.210.537
Deduções		(257.620)	0	(257.620)
Regularizações por resultados	26	(15.769.669)	(755.091)	(16.524.760)
31 de dezembro de 2014		536.623.895	25.659.144	562.283.039

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2014 ascenderam a 2.210.537 euros (10.671.567 euros em 2013) e tiveram origem no Orçamento de Estado (2013 e 2014) e em fundos comunitários-QREN (2013).

Ao montante total recebido foram deduzidos 257.620 euros (1.349.559 euros em 2013) que correspondem a devolução de verbas cofinanciadas em 2012 e 2013 no âmbito dos projetos com a designação "Extensão da Rede de Metro do Porto entre Estádio do Dragão e

Venda Nova" e "Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II". Paralelamente, foi registado o correspondente ajustamento na rubrica "Reconhecimento de subsídios ao investimento" conforme explicitado na nota 26.

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

	AJUSTAMENTOS EM INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS	AJUSTAMENTOS EM PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS	SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO
Parte do capital próprio em 01-01-2013	(19.942.427)	1.455.887	583.981.077
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	4.602.000	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(7.126.195)
Outros	0	(174.206)	0
Parte do capital próprio em 31-12-2013	(15.340.427)	1.281.681	576.854.882
ALTERAÇÕES NO PERÍODO:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	(4.804.289)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(14.571.843)
Outros	0	(136.009)	0
Parte do capital próprio em 31-12-2014	(20.144.715)	1.145.672	562.283.039

15. PROVISÕES

O valor de Provisões refere-se maioritariamente ao montante estimado pela Empresa como necessário para fazer face à obrigação de manter ou restabelecer as infraestruturas afetas à concessão, as quais reverterão para o Estado findo o período de concessão.

Adicionalmente existem outras provisões, resultantes de: (i) eventuais pagamentos no âmbito de processos judiciais em curso, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos juristas internos e externos à Empresa;

(ii) aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP, ACE.

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

	2014	2013
Renovação de Ativos - IFRIC 12	485.753.671	339.904.416
Outras Provisões	49.880.477	78.000.560
	535.634.148	417.904.976

	RENOVAÇÃO ATIVOS (IFRIC 12)	OUTRAS PROVISÕES	TOTAL
A 1 de janeiro de 2013	315.081.974	75.525.491	390.607.465
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	8.939.743	8.939.743
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	41.506.886	0	41.506.886
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	(13.939.221)	0	(13.939.221)
Reversão Provisões	0	(6.464.673)	(6.464.673)
Utilização Provisões	(2.745.223)	0	(2.745.223)
A 31 de dezembro de 2013	339.904.416	78.000.560	417.904.976
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	339.904.416	78.000.560	417.904.976
A 1 de janeiro de 2014	339.904.416	78.000.560	417.904.976
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	3.619.016	3.619.016
Dotação Provisões IFRIC 12 – Operacional	50.410.342	0	50.410.342
Dotação Provisões IFRIC 12 – Financeiro	97.979.757	0	97.979.757
Reversão Provisões	0	(31.739.099)	(31.739.099)
Utilização Provisões	(2.540.844)	0	(2.540.844)
A 31 de dezembro de 2014	485.753.671	49.880.477	535.634.148
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	485.753.671	49.880.477	535.634.148
	485.753.671	49.880.477	535.634.148

As variações registadas no período de 2014 decorrem de:

- i) Necessidade de substituição de ativos afetos à concessão, de modo a garantir a funcionalidade do Sistema, tendo em conta a vida útil dos bens que o compõem, de acordo com o disposto na IFRIC 12, pelo montante de 148.390.099 euros (27.567.665 euros em 2013). Este montante decompõe-se em 50.410.342 euros (41.506.886 euros em 2013) relativos à provisão a constituir pelo decurso de um ano e 97.979.757 euro (-13.939.221 euros em 2013) relativos ao efeito financeiro de: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior;
- ii) Utilização das provisões para substituição de ativos anteriormente constituídas no âmbito de i), para fazer face a gastos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 2014, no montante de 2.540.844 euros (2.745.223 euros em 2013);

- iii) Estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso no montante de 3.619.016 euros (8.843.959 euros em 2013);
- iv) Reversões de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o período de 2014 no montante de 31.718.606 euros (6.464.673 euros em 2013);
- v) Dotação de provisões, no âmbito da aplicação do método da equivalência patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de -20.493 euros (95.783 euros em 2013).

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

	2014	2013
Saldo inicial	417.904.976	390.607.465
Provisões líquidas	47.310.251	45.811.403
Atualização financeira das provisões	97.979.757	(13.939.221)
Utilização da provisão	(2.528.222)	(2.745.223)
Ganhos/Perdas imputados de subs., assoc.e emp. conjuntos	(166.533)	(78.701)
Sub-total em Dem. de Resultados	142.595.253	29.048.257
Ativos intangíveis	(25.012.122)	(1.925.230)
Ajustamentos em participações financeiras	146.041	174.484
Sub-total em Balanço	(24.866.081)	(1.750.746)
Total	535.634.148	417.904.976

A rubrica "Outras provisões" apresenta a seguinte de-composição:

	2014	2013
Processos IVA	25.514.296	50.828.593
Processos relacionados com exploração	15.558.181	12.251.717
Processos expropriativos	3.335.000	8.189.440
Processos diversos	2.356.513	3.593.831
Processos relacionados com empreitadas	1.500.000	1.500.000
Aplicação MEP (TIP)	1.520.487	1.540.979
Outras contingências	96.000	96.000
	49.880.477	78.000.560



16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

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

	2014			2013		
	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL
Empréstimos Mútuos	354.604.191	1.962.805.497	2.317.409.688	407.988.485	1.817.409.688	2.225.398.173
Empréstimos Obrigacionista	50.000.000	0	50.000.000	0	50.000.000	50.000.000
Banco Europeu de Investimentos	44.941.633	620.233.270	665.174.903	44.941.633	665.174.902	710.116.535
Locação Material Circulante - LEP	6.420.935	178.388.215	184.809.150	6.312.522	184.809.149	191.121.671
Bonificação BEI	291.257	642.670	933.927	320.217	933.928	1.254.145
Bonificação LEP	310.549	2.102.540	2.413.088	316.192	2.413.088	2.729.281
Total	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756	459.879.050	2.720.740.756	3.180.619.806

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

	2014			2013		
	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL	CORRENTE	NÃO CORRENTE	TOTAL
Taxa Fixa	372.104.191	1.662.472.164	2.034.576.355	245.488.485	1.534.576.355	1.780.064.840
Taxa Variável	84.464.374	1.101.700.027	1.186.164.401	214.390.564	1.186.164.401	1.400.554.966
Total	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756	459.879.050	2.720.740.756	3.180.619.806

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

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 352.104.191 euros relativos a amortização de empréstimos da DGTF, 44.941.633 euros relativos à amortização do financiamento obtido junto do BEI e 50.000.000 euros relativos à amortização do empréstimo obrigacionista, nos termos contratualmente previstos.

A maturidade dos financiamentos é a seguinte:

MATURIDADES	2014	2013
até 1 ano	456.568.565	459.879.050
entre 2 e 5 anos	1.471.134.227	1.416.877.897
mais de 5 anos	1.293.037.964	1.303.862.859

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de dezembro de 2014, tem a seguinte composição:

a) BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

CONTRATOS	VALOR CONTRATADO	VALOR TOTAL EM DÍVIDA
BEI I		
Tranche A	99.759.579	53.205.109
Tranche B	100.000.000	73.333.333
Tranche C	100.000.000	73.333.333
Tranche D	243.930.128	195.144.103
BEI II		
Tranche A	120.000.000	99.130.435
Tranche B	80.000.000	66.086.957
Tranche C	60.000.000	60.000.000
Total	803.689.708	620.233.270

Os empréstimos contraídos junto do BEI estão contratados em regime de taxa variável BEI, em regime de taxa fixa revisível e em regime de taxa variável, tendo como referencial a Euribor a 3 meses.

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

Os empréstimos contratados junto do BEI classificados em não corrente apresentam o seguinte plano de reembolsos:

CONTRATO BEI I

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

CONTRATO BEI II

- Tranche A: 13 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2012
- Tranche B: 13 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2012
- Tranche C: 12 prestações anuais consecutivas com início no ano de 2016

b) CONTRATOS DE MÚTUO

Durante o período de 2014 foram contratados, junto da DGTF sob a forma de mútuo, dois empréstimos no montante de 500.000.000 euros com vencimento em 2021.

Em 31 de dezembro de 2014 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

ENTIDADE ORIGINAL	MONTANTES EM DÍVIDA	MATURIDADES
DGTF	148.250.000	2016
Barclays	75.000.000	2017
DGTF	154.476.971	2017
DGTF	633.078.526	2020
DGTF	500.000.000	2021
J .P. Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	80.000.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	126.000.000	2028
Total	1.962.805.497	

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

Em 31 de dezembro de 2014 os instrumentos financeiros



de derivados afetos aos contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam o seguinte detalhe:

FINANCIAMENTO BANCÁRIO		INSTRUMENTO FINANCEIRO DE DERIVADO			
ENTIDADE	ENTIDADE	TIPO	CAPITAL (M EUR)	CONTRATO	MATURIDADE
DEPFA	Santander	Interest Rate Swap	48	13/08/2007	15/09/2027
DEPFA	DEPFA	Interest Rate Swap	32	13/08/2007	15/09/2027

c) LEASING (LOCAÇÃO ESTRUTURADA)

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

CONTRATO	VEÍCULOS	MONTANTE CON-TRATO	MONTANTE DÍVIDA	MATURIDADE
Tranche 2002	28	97.222.222	68.024.250	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	87.139.944	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	23.224.020	2024
Totais	72	250.000.000	178.388.214	

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

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

Em 31 de dezembro de 2014 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de locação operacional apresentavam o seguinte detalhe:

INSTRUMENTO FINANCEIRO DE DERIVADO				
ENTIDADE	TIPO	CAPITAL (M EUR)	CONTRATO	MATURI-DADE
MillenniumBCP	Plain Vanilla	68	27/03/2003	13/12/2022
Santander	Interest Rate Swap	68	11/01/2007	13/12/2022

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

	2014	2013
No ativo corrente		
Outros ativos financeiros	7.948.540	9.106.513
	7.948.540	9.106.513
No passivo corrente		
Outros passivos financeiros	179.137	408.740
	179.137	408.740

17. INSTRUMENTOS FINANCEIROS DE DERIVADOS

Em 31 de dezembro de 2014 a Metro do Porto detinha em carteira quatro instrumentos financeiros de derivados.

Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros de derivados utilizados pela Empresa, as condições necessárias para realização de “hedge accounting” não são satisfeitas na generalidade destes instrumentos, encontrando-se apenas um derivado,

referente à operação de cobertura contratada para o LEP, classificado como de cobertura contabilística, registado conforme referido na Nota 14.

As variações de justo valor dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística encontram-se reconhecidas em resultados do período, conforme evidenciado abaixo.

	NOTA	COBERTURA CONTABILÍSTICA	NÃO COBERTU- RA CONTABILÍS- TICA	TOTAL
Justo Valor a 1 de janeiro de 2013		-20.361.276	-869.296.756	-889.658.032
Variação Justo Valor - Reservas. Instr. Financeiros		5.020.849	0	5.020.849
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	28.536.220	28.536.220
Parcela imputável a custo de financiamento	28	-160.511	-1.681.025	-1.841.536
Diminuição instrumentos financeiros de derivados por liquidação		0	456.084.455	456.084.455
Parcela imputável a custo de financiamento dos derivados liquidados		0	-10.023.409	-10.023.409
Justo Valor a 31 de dezembro de 2013		-15.500.938	-396.380.515	-411.881.453
Variação Justo Valor - Reservas Instr Financeiros		-4.643.777	0	-4.643.777
Variação Justo Valor - Resultados Período		0	-116.596.183	-116.596.183
Parcela imputável a custo de financiamento	28	-143.678	-1.915.827	-2.059.505
Justo Valor a 31 de dezembro de 2014		-20.288.393	-514.892.525	-535.180.918

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2014, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos instrumentos financeiros de derivados avaliadas individualmente.

Os valores dos instrumentos financeiros de derivados a 31 de dezembro de 2014 e 31 de dezembro de 2013 apresentam-se como segue:

	2014	2013
Instrumentos Financeiros		
Derivados - Cobertura Contabilística	-20.288.393	-15.500.938
Instrumentos Financeiros		
Derivados - sem Cobertura Contabilística	-514.892.525	-396.380.515
Total Justo Valor	-535.180.918	-411.881.453

A Empresa encontra-se em litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística e que compõem a carteira da Empresa a 31 de dezembro de 2014.

Em Maio de 2013, foram intentadas pelo Banco Santander Totta, S.A., duas ações contra a Empresa junto do Tribunal de Comércio Inglês cujo objeto é a validade dos contratos outorgados em 2007.

O processo encontra-se atualmente na fase processual denominada Disclosure, que consiste na recolha e tratamento de toda a documentação que as partes têm em sua posse e que seja potencialmente relevante para o litígio.

A audiência de julgamento está agendada para Outubro de 2015.

18. FORNECEDORES

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

ENTIDADE	2014	2013
Prometro, S.A.	9.269.744	5.365.812
Eulen Portugal de Segurança, SA	356.211	220.615
Bombardier Transport. Portugal, S.A	344.957	282.074
Refer Património, S.A.	310.984	195.100
Efacec - Serviços de Manutenção e A	124.781	124.781
TIP - Transportes Intermodais do	106.816	217.004
Outros	624.000	419.041
Total fornecedores - saldos correntes	11.137.492	6.824.427

19. FORNECEDORES DE INVESTIMENTOS

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

ENTIDADE	2014	2013
Normetro, ACE	15.016.653	15.016.653
Câmara Municipal do Porto	59.518	59.518
Tecnasol FGE	56.660	0
FDO - Construções, S.A.	42.201	42.201
Outros	157.213	600.631
Total saldo fornecedores - correntes	15.332.246	15.719.004

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

20. OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2014 e 2013, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (saldo corrente) é o seguinte:

	2014	2013
Acréscimos de gastos		
Instr. Derivados a liquidar	52.820.090	15.253.019
Juros de empréstimos	11.455.835	16.496.297
Operação comercial	7.074.874	6.591.401
Devolução verbas QREN	1.600.954	1.349.559
Comissões de garantias	511.917	809.341
Remunerações	570.831	605.024
Outros	174.487	152.149
Outros credores	339.844	307.392
Pessoal	57.664	57.402
Outras contas a pagar	74.606.495	41.621.584

Nesta rubrica foi incluído o montante de 1.600.954 euros (1.349.559 euros em 2013) relativo a devolução de verbas do QREN conforme explicitado na nota 14.

21. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

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

	NOTA	2014	2013
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS – MERCADO INTERNO			
Serviços prestados (transporte)		39.646.000	38.503.104
Serviços prestados (transporte) - Regularização Tarifário Social		441.499	0
Serviços prestados (direitos de utilização)		8.357.751	8.850.811
Serviços prestados (construção)	23	3.237.404	399.199
Outros		790.732	756.279
Prestação de serviços		52.473.386	48.509.393

A rubrica “Serviços prestados (direitos de utilização)” contempla na sua totalidade os direitos de utilização das instalações fixas e do material circulante no âmbito do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Foram registados na rubrica “Serviços prestados (transporte)”, durante o período de 2014, 441.499 euros que refletem o ajustamento, em 2014, decorrente da entrada em vigor da Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante conforme explicitado na nota 26.

22. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

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

	NOTA	2014	2013
Subcontratos (operação e manutenção)		41.167.776	41.058.042
Subcontratos (direitos de utilização)		8.357.751	8.850.811
Subcontratos (construção)	23	3.237.404	399.199
Outros subcontratos		2.532.067	2.448.420
Vigilância e segurança		1.343.726	1.194.866
Rendas		1.085.728	873.447
Conservação e reparações		676.577	-283.311
Honorários		334.887	356.720
Outros		1.034.523	805.249
Fornecimentos e serviços externos		59.770.438	55.703.442

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

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

	2014	2013
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	3.237.404	399.199
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	3.237.404	399.199
FSE'S - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos com Pessoal - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos imputáveis à Construção	3.237.404	399.199
Margem Construção - IFRIC 12	0	0

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

24. SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

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

	2014	2013
Indemnizações compensatórias	8.038.440	11.535.895
Subsídios de outras entidades	7.737	0
8.046.177	11.535.895	

Durante o período foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 8.038.440 euros (11.535.895 euros em 2013), de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar a diminuição da receita pela prestação de um serviço público, tal como previsto nas Bases de Concessão. Estes montantes foram atribuídos pela RCM n.º 52/2014 de 29 de agosto.

25. GASTOS COM PESSOAL

Os gastos com pessoal, incorridos durante os períodos de 2014 e 2013, foram como segue:

	2014	2013
REMUNERAÇÕES		
Órgãos sociais	190.014	195.179
Pessoal	3.218.862	3.638.110
3.408.876	3.833.289	

	2014	2013
ENCARGOS SOCIAIS		
Encargos sobre remunerações	871.053	902.355
Custos de ação social	40.374	64.501
Outros	386.788	92.229
1.298.214	1.059.084	
Gastos com o pessoal	4.707.090	4.892.373

O número médio de colaboradores da Empresa foi, em 2014, de 83 (88 em 2013)

No ano de 2014 foi criado um programa de saídas voluntárias de colaboradores ao qual aderiram nove trabalhadores (um dos quais destacado no TIP, ACE), o que representou um custo com rescisões do contrato de trabalho no montante de 340.021 euros (apresentados no quadro anterior na rubrica "Outros").

26. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

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

	NOTA	2014	2013
Reconhecimento de subsídios ao investimento	14	16.524.760	16.448.203
Benefício de penalidades contratuais		9.030.189	6.702.391
Correções relativas a períodos anteriores		742.165	0
Coimas recebidas de clientes		200.843	438.375
Outros		41.734	47.008
Outros rendimentos e ganhos		26.539.692	23.635.977

O montante registado em "Correções relativas a períodos anteriores", na parte respeitante a exercícios anteriores a 2014, reflete o ajustamento decorrente da entrada em vigor da Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante celebrada em 17 de dezembro de 2014.

A referida adenda veio formalizar e uniformizar as taxas de comparticipação devidas pelo Estado, conforme cálculo transmitido pela entidade responsável pela gestão da bilhética e, em consequência, corrigir o ajustamento efetuado, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos a 1 de fevereiro de 2012, da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais.

A rubrica "Reconhecimento de subsídios ao investimento" inclui ajustamentos de 56.569 euros (70.313 euros em 2013) determinados pela devolução de verbas cofinanciadas em 2012 e 2013, conforme explicitado na nota 14.



27. OUTROS GASTOS E PERDAS

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

	2014	2013
Correções relativas a períodos anteriores	177.533	2.927.752
Impostos	405.555	495.919
Coimas entregues ao IMTT	120.489	128.944
Quotizações	29.434	26.260
Outros	15.000	3.475
Outros gastos e perdas	748.012	3.582.352

Os montantes registados em “Correções relativas a períodos anteriores” refletem, essencialmente, os ajustamentos decorrente da alteração das taxas de comparticipação que se consideram devidas pelo Estado, na sequência da tomada de decisão de ajustar, nas contas de 2013 e com efeitos retroativos, o reconhecimento da compensação a atribuir à empresa pela prática de tarifários sociais.

28. JUROS E GASTOS SIMILARES SUPORTADOS

O detalhe dos “Juros e gastos similares suportados” dos períodos de 2014 e 2013 é como segue:

	2014	2013
Juros suportados	97.680.755	107.348.183
Comissões de garantias	1.733.063	1.815.215
Outros	75.153	32.187.705
	99.488.970	141.351.104

Do montante total de “juros suportados” registados no final do período, 97.915.809 euros correspondem a juros de financiamentos obtidos dos quais 41.552.072 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados (107.346.279 euros em 2013 dos quais 56.630.502 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados).

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

As alterações no justo valor de instrumentos financeiros de derivativos e outros ativos e passivos financeiros, poderão ser estimadas descontando os fluxos de caixa futuros de valores atuais líquidos, utilizando taxas de mercado do final do ano. Com esta base, variações, positivas ou negativas, de 1% nas taxas de juro de referência utilizadas nos financiamentos e nas estruturas de instrumentos financeiros de derivativos contratadas, teriam, por referência a 31 de dezembro de 2014, os impactos apresentados no quadro resumo seguinte:

	VARIAÇÃO DA EURIBOR	
Análise de sensibilidade	+ 1%	-1%
Impacto nos Gastos	-8.882.207	+8.882.207
Financeiros		
Impacto no MTM dos		
Instrumentos Financeiros de Derivados	154.457.741	-179.407.732
Total	145.575.535	-170.525.525

	VARIAÇÃO DA EURIBOR	
Análise de sensibilidade	+ 1%	-1%
Impacto no Capital	5.076.665	-5.210.742
Próprio		
Impacto nos Resultados do Exercício	140.498.870	-165.314.783
Total	145.575.535	-170.525.525

Impacto nos Gastos Financeiros: Positivo-Diminuição dos gastos, negativo-aumento dos gastos

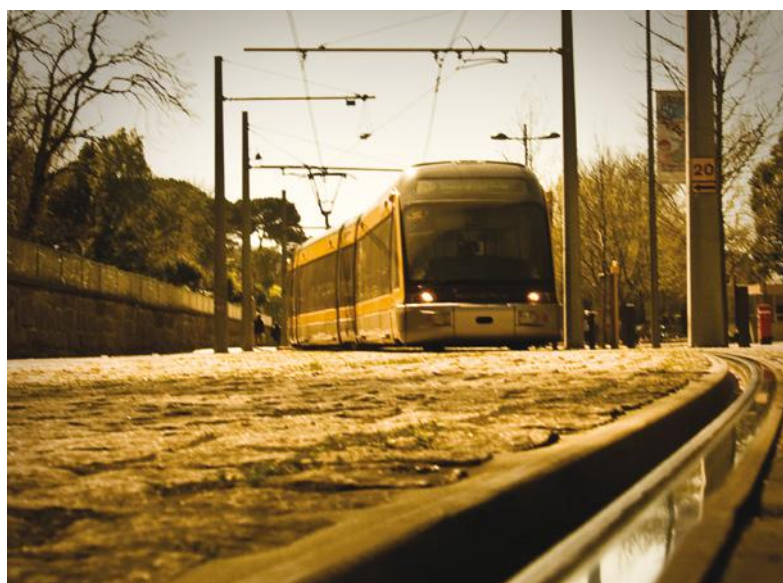
Impacto no MTM (passivo) dos IFD: Positivo-Diminuição do passivo, negativo-aumento do passivo.

Em virtude do litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivativos classificados como de não cobertura contabilística, conforme referido na nota 17, a Empresa suspendeu os pagamentos dos respetivos cupões desde junho de 2013. O montante total acumulado dos cupões com pagamento suspenso ascendia no final de 2014 a 52.820.089 euros (15.253.019 euros em 2013) e encontra-se totalmente relevado nestas demonstrações financeiras.

29. JUROS E RENDIMENTOS SIMILARES OBTIDOS

O detalhe dos “Juros e rendimentos similares obtidos” dos períodos de 2014 e 2013 é como segue:

	2014	2013
Juros de depósitos (Incl. Participadas)	290.778	235.903
Liquidação Instrum. Financeiros de Derivados	0	145.595.133
Outros	3	1
	290.780	145.831.037



30. COMPROMISSOS

Os compromissos financeiros mais relevantes assumidos pela Empresa dizem respeito aos contratos de Operação do Sistema de Metro Ligeiro e de Manutenção do Material Circulante. Assumem no final do período a seguinte composição:

ENTIDADE	ÂMBITO	VALOR DO CONTRATO	VALOR REALIZADO	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Operação Manutenção SMLAMP	228.770.118	223.603.452	98%
EMEF	Manutenção Material Circulante (TT)	969.000	323.000	33%

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2014 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A.

31. CONTINGÊNCIAS

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

	OBJETO	2014	2013
Tribunal do Porto	Processos Expropriativos	1.084.716	1.084.716
Tribunal de Vila do Conde	Processos Expropriativos	619.533	697.976
Tribunal de Vila Nova de Gaia	Processos Expropriativos	210.760	210.760
Tribunal de Gondomar	Processos Expropriativos	180.530	327.392
Tribunal da Maia	Processos Expropriativos	54.636	54.636
Tribunal da Póvoa de Varzim	Processos Expropriativos	12.000	46.500
Tribunal de Matosinhos	Processos Expropriativos	5.788	5.788
		2.167.963	2.427.768

32. PARTES RELACIONADAS

32.1 TRANSAÇÕES ENTRE PARTES RELACIONADAS

(a) NATUREZA DO RELACIONAMENTO COM AS PARTES RELACIONADAS:

Acionistas:

Estado
Área Metropolitana do Porto
STCP
CP – Comboios de Portugal

Associadas/Subsidiária:

TIP – Transportes Intermodais do Porto ACE
Metro do Porto Consultoria, Lda.
Transpublicidade, S.A.

(b) TRANSAÇÕES E SALDOS PENDENTES

i) Acionistas e partes relacionadas:

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

	2014	2013
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	2.795.314	2.034.223
STCP	54.053	51.900
	2.849.366	2.086.123
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1.733.063	1.815.215
STCP	320.072	221.353
CP - Comboios de Portugal	757	18.016
	2.053.892	2.054.584
Juros pagos		
Estado (DGTF)	39.227.802	31.623.914
Financiamentos obtidos		
Estado (DGTF)	274.511.515	611.444.232
	313.739.317	643.068.146

No final do período de 2014 e 2013, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	2014	2013
SALDOS DEVEDORES		
Estado	1.122.831	423.671
Estado (IGCP)	6.838.847	39.846.248
STCP	13.503	58.671
	7.975.180	40.328.589
SALDOS CREDITORES		
Estado (IGCP)	1.788.421.605	1.514.207.514
STCP	16.694	16.340
CP - Comboios de Portugal	803	0
	1.788.439.102	1.514.223.855

ii) Associadas/Subsidiária:

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

	2014	2013
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	36.888.326	36.090.575
Transpublicidade, S.A.	210.271	175.694
	37.098.597	36.266.270
AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	1.385.555	1.741.933
	1.385.555	1.741.933

No final do período de 2014 e 2013, os saldos resultantes de transações efetuadas com entidades associadas são como se segue:

	2014	2013
SALDOS DEVEDORES		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	3.982.115	7.106.953
Metro do Porto Consultoria, Lda.	5.758	4.838
Transpublicidade, S.A.	307.721	202.574
	4.295.593	7.314.365
SALDOS CREDITORES		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	268.133	218.400
	268.133	218.400



33. INFORMAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

MESA DA ASSEMBLEIA GERAL

MANDATO	CARGO	NOME	VALOR DA SENHA FIXADO (€)	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
				BRUTO (1)	REDUÇÕES RE- MUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
2012-2014	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575	575	0	575
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470	0	0	0
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar	375	375	45	330

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

MANDATO	CARGO	NOME	DESIGNAÇÃO		OPRLO	
			FORMA. (1)	DATA	(IDENTI- FICAÇÃO ENTIDADE)	PAGADO- RA (O/D)
2012-2014	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	D	13-jul-12		
	Vogal Executivo	António José Lopes	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Trofa	Origem ²
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	13-jul-12	Câmara Municipal do Porto	Origem ²
	Vogal não Executivo	Aires Henrique do Couto Pereira	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Póvoa de Varzim	Origem
	Vogal não Executivo	António Domingos da Silva Tiago	Cooptação	12-nov-14	Câmara Municipal da Maia	Origem ³

Legenda:

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

¹ Em 03 de março de 2014, informou que, por Despacho n.º 3450-A/2014 foi nomeado para o cargo de Vogal do Conselho Diretivo do IAPMEI, ficando a acumular as 2 funções, motivo pelo qual deixou de auferir remunerações na MP.

² Em 21 de outubro de 2013 cessou funções na entidade de origem, passando, desde essa data, a auferir remuneração na Metro do Porto, S.A..

³ Em 12 de novembro de 2014, por cooptação, substituiu o Senhor Eng. Aires Henrique do Couto Pereira

Nota:

OPRLO – Opção pela Remuneração de Origem; O/D: Origem/Destino

MEMBRO DO CA (NOME)	ACUMULAÇÃO DE FUNÇÕES		
	ENTIDADE	FUNÇÃO	REGIME (PÚBLICO/PRIVADO)
João Velez Carvalho	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente não Executivo do Conselho de Administração	Público
António José Lopes	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal não Executivo do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.	Gerente	Público
	Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria, Lda	Gerente	Público
	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação

MEMBRO DO CA (NOME)	EGP			
	FIXADO	CLASSIFICAÇÃO	VALORES MENSAIS BRUTO €	
	(S/N)	(A/B/C)	REMUNERAÇÃO BASE	DESPESAS REPRESENTAÇÃO
João Velez Carvalho	Sim	Empresa do Grupo B	4.864,34	1.945,74
António José Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3.891,47	1.556,59
Rui Miguel Faria de Sá Pinto1	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00
António Domingos da Silva Tiago	sim	Empresa do Grupo B	972,87	0,00

Nota: EGP – Estatuto do Gestor Público

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL						
	VARIÁVEL	FIXA **	OUTRA***	REDUÇÃO LEI 12-A/2010	O. REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS	REDUÇÃO ANOS ANTERIORES*	BRUTA APÓS REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	16.025,68	4.572,48	6.580,51	0,00	86.593,65
António José Lopes	0,00	65.376,72	13.317,94	3.657,98	5.255,94	0,00	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	2.122,46	2.469,76	168,18	320,70	0,00	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	214,61	0,00	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	11.674,44	1.945,74	681,01	986,20	0,00	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Nota: Redução de anos anteriores: refere as remunerações regularizadas no ano em referência pertencentes a anos anteriores * Indicar os motivos subjacentes a este procedimento ** Incluir a remuneração + despesas de representação (sem reduções) *** Inclui Subsídio de Férias e Natal, Rendimento em espécie. Não inclui Subsídio de Refeição – ver quadro infra



MEMBRO DO CA	REMUNERAÇÃO ANUAL (€)				
	VARIÁVEL	FIXA **	BRUTO (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
João Velez Carvalho	0,00	81.720,96	97.746,64	11.152,99	86.593,65
António José Lopes		65.376,72	78.694,66	8.913,92	69.780,74
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	2.122,46	4.592,22	488,88	4.103,34
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	11.674,44	13.620,18	895,62	12.724,56
Gonçalo Nuno de Sousa Ma- yan Gonçalves	0,00	11.674,44	13.620,18	1.667,21	11.952,97
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00

MEMBRO DO CA (NOME)	BENEFÍCIOS SOCIAIS (€)								
	SUBSÍDIO REFEIÇÃO		REGIME DE PROTEÇÃO SOCIAL		SEGURO DE SAÚDE	SEGURO DE VIDA	SEGURO DE ACIDENTES PESSOAIS	OUTROS	
	VALOR/ DIA	MONTANTE PAGO ANO	IDENTIFI- CAR	VALOR				IDENTIFI- CAR	VALOR
João Velez Carvalho	6,41	1.544,81	Seg. Social	14.285,98	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T.	330,09
António José Lopes	6,41	1.512,76	Seg. Social	16.692,87	393,15	0,00	0,00	Seguro A.T	273,92
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	0,00	Seg. Social	974,54	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	17,21
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	0,00	Seg. Social	3.022,02	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	53,38
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	0,00	Seg. Social	2.838,77	0,00	0,00	0,00	Seguro A.T	50,14
Aires Henrique do Couto Pereira	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00
António Domingos Silva Tiago	n.a	0,00	n.a	0,00	0,00	0,00	0,00	n.a	0,00

MEMBRO DO CA (NOME)	GASTOS COM COMUNICAÇÕES MÓVEIS (€)		
	PLAFOND MENSAL DEFINIDO	VALOR ANUAL	OBSERVAÇÕES
João Velez Carvalho	80,00	416,86	
António José Lopes	80,00	370,39	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	

MEMBRO DO CA (NOME)	ENCARGOS COM VIATURAS								
	VIATURA ATRIBUÍDA (S/N)	CELEBRAÇÃO DE CONTRATO (S/N)	VALOR DE REFERÊNCIA DA VIATURA (€)	MODALIDADE (1) (IDENTIFICAR)	ANO INÍCIO	ANO TERMO	VALOR DA RENDA MENSAL	GASTO ANUAL COM RENDAS	N.º PRESTAÇÕES CONTRATUAIS REMANESCENTES
João Velez Carvalho	Sim	Sim	69.967	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
António José Lopes	Sim	Sim	61.500	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Não								
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Não								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Não								
Aires Henrique do Couto Pereira	Não								
António Domingos Silva Tiago	Não								

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

MEMBRO DO CA (NOME)	PLAFOND MENSAL DEFINIDO PARA COMBUSTÍVEL	GASTOS ANUAIS ASSOCIADOS A VIATURAS (€)				
		COMBUSTÍVEL	PORTAGENS	OUTRAS REPARAÇÕES	SEGURO	OBSERVAÇÕES
João Velez Carvalho	486,44	1.894,75	568,45	1.303,00	634,00	
António José Lopes	389,15	3.807,99	638,35	4.397,00	512,00	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

	GASTOS ANUAIS ASSOCIADOS A DESLOCAÇÕES EM SERVIÇO					
MEMBRO DO CA	DESLOCAÇÕES EM SERVIÇO	CUSTO COM ALOJAMENTO	AJUDAS DE CUSTO	IDENTIFICAR	OUTRAS VALOR	GASTO TOTAL COM VIAGENS (A)
João Velez Carvalho	0,00	0,00	0,00	Refeições	324,01	324,01
António José Lopes	0,00	0,00	0,00	Refeições	301,58	301,58
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Joana Fernanda Fer- reira de Lima	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gon- çalves	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aires Henrique do Couto Pereira	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
António Domingos Silva Tiago	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

FISCALIZAÇÃO CONSELHO FISCAL

MANDATO	CARGO	NOME	DESIGNAÇÃO		ESTATUTO REMUNERATÓRIO FIXADO (MENSAL)
			FORMA ⁽¹⁾	DATA	
2012-2014	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1.362,01
	Vogal Efectivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,50
	Vogal Efectivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	0,00
	Vogal suplente (ROC)	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0,00

Legenda:(1) indicar AG/DUE/Despacho

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
	BRUTA (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	1.416,49	17.651,65
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira ¹	16.551,52	242,18	16.309,34

¹ Em Fevereiro de 2015, a MP procedeu ao pagamento de retroactivos de vencimento desde 12 de outubro de 2013 até 31 de dezembro de 2014.

REVISOR OFICIAL DE CONTAS

MANDATO	CARGO	IDENTIFICAÇÃO SROC/ROC		DESIGNAÇÃO			N.º MANDATOS EXERCIDOS NA SOCIEDADE
		NOME	NÚMERO	FORMA (1)	DATA	CONTRATADA	
2012-2014	Vogal Efectivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	SROC nº 53 ROC nº 179	Despacho	13-jul-2012	Prestação Serviços	1
	Vogal Suplente	José Rodrigues de Jesus	201	Despacho	13-jul-2012	n.a.	n.a.

Nota: Deve ser identificado o efetivo (SROC e ROC) e suplente (SROC e ROC)

Legenda:(1)Indicar AG/DUE/Despacho (D)

NOME	REMUNERAÇÃO ANUAL 2014 (€)		
	BRUTA (1)	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS (2)	VALOR APÓS REDUÇÕES (3) = (1)-(2)
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	18.387,24	1.532,26	16.854,97
José Rodrigues de Jesus	0,00	0,00	0,00

AUDITOR EXTERNO

IDENTIFICAÇÃO DO AUDITOR EXTERNO (SROC/ROC)			DATA DA CONTRATAÇÃO		REMUNERAÇÃO ANUAL (€)		
NOME	N.º DE INSCRIÇÃO NA OROC	N.º REGISTO NA CMVM	DATA	PERÍODO	VALOR DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS CONTRATADA	REDUÇÕES REMUNERATÓRIAS	VALOR APÓS REDUÇÕES
Ernst & Young Audit & Associados – SROC, S.A.	178	9011	24-11-2014	Exercício 2014	14.450,00	0,00	14.450,00

34. EVENTOS SUBSEQUENTES

Em de 30 de março de 2015 foi celebrado, entre a Empresa e a subconcessionária Prometro, o segundo aditamento ao contrato de subconcessão inicial celebrado em 26 de fevereiro de 2010.

Este aditamento veio prolongar a subconcessão por um período de três meses com final a 30 de junho de 2015 (com possibilidade de prorrogação por mais um mês até 31 de julho de 2015) em termos e condições idênticos ao do anterior aditamento.



A nighttime aerial photograph of a city waterfront. In the foreground, a bridge with a railing and streetlights is visible. Below the bridge, a harbor area with several boats is shown. In the background, a city skyline is illuminated by lights, with a large body of water in the center. The sky is a deep blue with a hint of orange from the setting or rising sun.

04

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da "**Metro do Porto, S.A.**", as quais compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2014, que evidencia um total de 2.184.879.920 euros e um total de capital próprio negativo de 2.208.122.634 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 400.631.880 euros, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data e o correspondente Anexo.

RESPONSABILIDADES

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

ÂMBITO

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



5. O nosso exame abrangeu ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com os restantes documentos de prestação de contas, bem como as verificações previstas nos números 4 e 5 do artigo 451º do Código das Sociedades Comerciais.
6. Entendemos que o exame efetuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

OPINIÃO

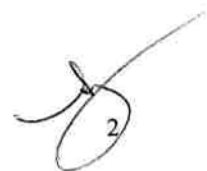
7. Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da "**Metro do Porto, S.A.**" em 31 de dezembro de 2014, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

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

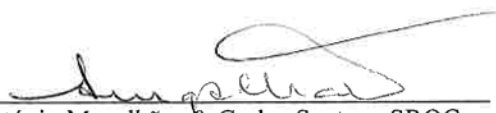
ÊNFASES

9. Sem afetar a opinião expressa no parágrafo nº 7 acima, chamamos a atenção para as seguintes situações:
 - 9.1 Conforme referido no relatório de gestão, o capital próprio da sociedade que consta do balanço é negativo, estando a empresa, por conseguinte, abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que os acionistas deverão deliberar em conformidade. De salientar que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro por parte dos acionistas e/ou a obtenção de resultados positivos no futuro.



- 9.2 Como consta do anexo às demonstrações financeiras, foram efetuados testes de imparidade aos direitos de concessão reconhecidos no balanço, cujo saldo ascende a cerca de 1.996 milhões de euros, os quais pressupõem a manutenção do apoio financeiro do acionista Estado, conforme previsto nas Bases de Concessão. De referir que este apoio financeiro tem sido concretizado através da concessão de financiamento, que ascendeu em 2014 a cerca de 500 milhões de euros (760 milhões de euros em 2013), e pela atribuição de indemnizações compensatórias, cujo montante totalizou 8 milhões de euros em 2014 (11,5 milhões de euros em 2013). Nos termos do contrato de serviço público celebrado com o Estado, a empresa deixará de beneficiar da atribuição de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das obrigações de serviço público, com efeitos a 1 de janeiro de 2015.

Porto, 19 de maio de 2015


António Magalhães & Carlos Santos - SROC
representada por António Monteiro de Magalhães
R.O.C. n.º 179

The background of the page is a photograph of a row of yellow file folders hanging from a metal rack. The folders are slightly out of focus, creating a sense of depth. The lighting is warm and soft, highlighting the texture of the folders and the metallic sheen of the rack.

05

RELATÓRIO E
**PARECER DO
CONSELHO
FISCAL**



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

Senhores Acionistas,

Conforme previsto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por Metro do Porto) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, é da nossa competência elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2014.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas, que compreendem a Demonstração da Posição Financeira Consolidada, a Demonstração dos Resultados Consolidados, a Demonstração do Rendimento Integral Consolidado, a Demonstração das Alterações nos Capitais Próprios Consolidados, a Demonstração dos Fluxos de Caixa Consolidados e as Notas às Demonstrações Financeiras Consolidadas, foram elaboradas de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS), adotadas pela União Europeia.

As entidades que integram o perímetro de consolidação são discriminadas na nota 35 das Notas às Demonstrações Financeiras. De referir que a participação financeira detida na subsidiária foi mantida pelo método de equivalência patrimonial, dado o impacto decorrente da sua consolidação não ser materialmente relevante nas contas consolidadas.

Deste modo, e mantendo o procedimento adotado em períodos anteriores, as contas consolidadas correspondem às contas individuais da Metro do Porto, tendo sido introduzidos os ajustamentos necessários para a sua transposição para as normas IAS/IFRS. Deste modo, o montante dos subsídios ao investimento foi reclassificado da rubrica de capital próprio para a rubrica do ativo financiado (ativo intangível), sendo o rendimento reconhecido no período evidenciado na demonstração dos resultados consolidada como um abatimento aos gastos de depreciações e amortizações.



No decurso do exercício, acompanhamos a gestão das sociedades que integram o perímetro de consolidação e tomámos conhecimento da atividade por estas desenvolvida, procedendo à leitura das atas das reuniões dos órgãos sociais e realizando reuniões com a Administração e demais responsáveis pelos serviços, nas quais nos foram prestados todos os esclarecimentos e informações solicitados. Procedemos igualmente às validações e controlos que por lei nos são cometidos, designadamente, examinando registos contabilísticos e testando, por escolha aleatória, a conformidade dos lançamentos com os documentos que lhes serviram de suporte e demais informação disponível, apreciando o cumprimento do normativo legal e estatutário aplicável, nomeadamente quanto à divulgação da informação anual sobre governo das sociedades, conforme previsto no artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários, a qual se encontra divulgada no Relatório de Gestão das contas individuais da Metro do Porto.

Apreciámos o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas, elaborados em conformidade com as disposições legais aplicáveis, os quais refletem, no essencial, a posição dos registos contabilísticos e apresentam a posição financeira do Grupo, o resultado das suas operações e os seus fluxos de caixa. Procedemos igualmente à apreciação da Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria relativa às contas consolidadas, emitida pelo Revisor Oficial de Contas membro deste Conselho, a qual merece a nossa concordância.

Não obstante o resultado operacional apurado registar uma reduzida melhoria face a 2013, a evolução do resultado líquido consolidado do período evidencia uma redução de 353,0 ME, decorrente essencialmente do impacto do agravamento dos gastos com a atualização financeira das provisões e da flutuação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos, justo valor esse que foi determinado por um avaliador independente.

Continua-se a verificar uma deterioração da posição financeira consolidada do Grupo, face ao apuramento sucessivo de resultados líquidos negativos, situação que, em nosso entender, deverá ser devidamente analisada pelos acionistas.

Face aos trabalhos efetuados e como corolário do que precede, somos de PARECER que sejam aprovados o Relatório Consolidado de Gestão e as Demonstrações Financeiras Consolidadas relativos ao período findo em 31 de Dezembro de 2014.

Declaração de Responsabilidade

De acordo com o disposto no nº 1 da alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante do Relatório Consolidado de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas consolidadas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados do grupo.



Mais, entendem que o Relatório Consolidado de Gestão, através da remissão para o Relatório de Gestão das contas individuais, expõe a evolução dos negócios, do desempenho e da posição do Grupo e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que se defronta.

Porto, 20 de maio de 2015

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins – Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira – Vogal

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



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

Senhores Acionistas,

Nos termos do disposto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por Metro do Porto) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, compete-nos elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e respetivo anexo, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2014.

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

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



Análise da atividade e do desempenho económico e financeiro

O ano de 2014 registou um acréscimo da procura, verificando-se um recorde anual do número de validações, que atingiu os 56,9 milhões, o que representa um crescimento de 1,8% do face ao ano anterior. Ao nível do indicador passageiros.Km, foi registado um aumento de 0,9% face a 2013. Esta evolução favorável da procura permitiu um crescimento da receita em 2,1%, que gerou uma melhoria da taxa de cobertura média anual da operação do Sistema em 1,6 p.p., de 89,2% em 2013 para 90,8% em 2014, não obstante o aumento de 0,2% ocorrido ao nível dos custos operacionais.

No que respeita aos resultados apurados, o ano de 2014 registou um resultado operacional negativo de 85,1 M€, o que traduz uma melhoria de 0,2 M€ face ao ano anterior. Contudo, ao nível do resultado líquido do período, a evolução foi desfavorável (cerca de 353 M€), decorrente essencialmente do impacto do agravamento dos gastos com a atualização financeira das provisões e a flutuação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos, justo valor esse que foi determinado por um avaliador independente.

Em termos patrimoniais, conforme consta do balanço da Metro do Porto, registou-se uma redução do ativo para 2.185 M€ face ao ano anterior (-4,4%). O capital próprio deteriorou-se, com uma diminuição de cerca de 420 M€ (-23,5%), apresentando um valor negativo de 2.208 M€. Para esta diminuição contribuiu, essencialmente, o resultado líquido negativo apurado no período. Ao nível do passivo, será de destacar o aumento registado de cerca de 318 M€, em virtude do reforço das provisões reconhecidas e das responsabilidades decorrentes da carteira de instrumentos financeiros derivados detida.

De salientar, que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro dos acionistas, designadamente do Estado. Nos termos do contrato de serviço público celebrado com o Estado em agosto de 2014, relativo à prestação dos serviços de transporte público de passageiros, que produz efeitos a 1 de janeiro de 2015, a Metro do Porto deixa de beneficiar de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público.

Foi mantida a política de contração do nível do investimento, a qual se restringiu à conclusão dos projetos em curso. O investimento em 2014 ascendeu a 3,2 M€ (sem considerar a redução das provisões constituídas em anos anteriores), inferior em cerca de 15,8% ao objetivo previsto no orçamento para 2014.

Conforme consta do balanço reportado a 31 de dezembro de 2014, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando, assim, a empresa abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. Por conseguinte, deverão os acionistas deliberar sobre esta matéria, conforme decorre da legislação referida.

Na medida em que, por decisão da Entidade Estatística da União Europeia, a Metro do Porto integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, o seu orçamento fez parte do Orçamento do Estado para 2014. Estando, ainda, a decorrer o prazo para encerramento das contas de gerência, não se mostra possível apresentar comentários quanto aos resultados da execução orçamental da empresa, numa ótica de caixa, a qual integrará a Conta Geral do Estado.



No que respeita ao concurso público para subconcessão do sistema de metro ligeiro do Porto, os atrasos verificados no referido processo inviabilizaram a entrada em funcionamento da nova concessão, inicialmente prevista para 1 de janeiro de 2015, tendo sido prorrogado o contrato de subconcessão em vigor em 2014 com o anterior operador.

Cumprimento de obrigações legais

Constata-se a preocupação da empresa com o cumprimento das obrigações legais e regulamentares a que se encontra vinculada, enquanto empresa pública, tal como é especificado no relatório de gestão.

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

No que respeita aos objetivos de apuramento de um EBITDA nulo e às metas de redução de custos operacionais, estabelecidos pelo Ofício Circular nº 7035, de 21 de novembro de 2013, da DGTF, que emitiu instruções quanto aos instrumentos previsionais de gestão para 2014, verifica-se que estes objetivos não foram genericamente cumpridos, salvo no que respeita à evolução dos gastos com ajudas de custo, comunicações e frota automóvel, que registaram uma redução face ao valor registado em 2013.

Em matéria de endividamento remunerado, foi respeitado o limite do acréscimo de endividamento fixado no Ofício Circular referido no parágrafo anterior (4,0%), já que o acréscimo registado situou-se nos 1,28%.

(valores em milhares de euros)				
Passivo remunerado (€)	2013	2014	Var. Absol.	Var. %
Dívida bruta	3 180 620	3 220 741	40 121	1,26%
Bonificação de juros	3 983	3 347	-636	-15,98%
Dívida líquida/remunerada	3 176 636	3 217 394	40 757	1,28%

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

Foi submetido novo pedido de dispensa do cumprimento do princípio da unidade de tesouraria, ao abrigo do regime de exceção previsto na legislação em vigor, o que foi concedido pelo Despacho nº 2588/14-SET, de 19 de dezembro.



O prazo médio de pagamento a fornecedores (PMP), calculado nos termos da RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, registou em 2014 um decréscimo de 21 dias (-24%), situando-se em 65 dias, sendo, por conseguinte, considerado cumprido o objetivo definido na referida RCM¹. De referir que, no apuramento do PMP, não foi incluída a dívida à Normetro, no valor de 15,1 M€ faturada em 2010, a qual será regularizada em fevereiro de 2015, conforme acordo celebrado com aquele consórcio.

Ao nível das dívidas em atraso² foi registada uma redução significativa de cerca de 0,8 M€ face a 2013, fixando-se o montante de dívidas em atraso em 7,9 m€ no final do período de 2014.

Parecer

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

- 1º que podem ser aprovados o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e o seu Anexo, relativos ao período findo em 31 de dezembro de 2014;
- 2º que pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão;
- 3º que devem os acionistas proceder à apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade nos termos e para os efeitos previstos no artigo 455º do Código das Sociedades Comerciais.

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

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



Declaração de Responsabilidade

De acordo com o disposto no nº 1 da alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quanto é do seu conhecimento, a informação constante do Relatório de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada do ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados da Metro do Porto. Mais entendem que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição da sociedade e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que esta se defronta.

Porto, 20 de maio de 2015

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins – Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira – Vogal

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



06

RELATÓRIO DE
AUDITORIA



Relatório de Auditoria

Introdução

1. Examinámos as demonstrações financeiras anexas de Metro do Porto, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2014 (que evidencia um total de 2.184.879.920 Euros e um total de capital próprio negativo de 2.208.122.634 Euros, incluindo um resultado líquido negativo de 400.631.880 Euros), a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do exercício findo naquela data, e as Notas.

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, as alterações no seu capital próprio e os seus 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 Directrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objectivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame incluiu:
 - a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
 - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adoptadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
 - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
 - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do Relatório de Gestão com as demonstrações financeiras.
6. Entendemos que o exame efectuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.

Opinião

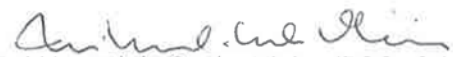
7. Em nossa opinião, as demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira de Metro do Porto, S.A., em 31 de Dezembro de 2014, o resultado das suas operações, as alterações no seu capital próprio e os seus fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Ênfase

8. Sem afectar a opinião expressa sobre as demonstrações financeiras, chamamos a atenção para o facto do capital próprio, em 31 de Dezembro de 2014, se encontrar negativo em resultado dos prejuízos acumulados, aplicando-se o disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. Não obstante, e tal como divulgado na nota 1 das Notas às demonstrações financeiras e no Relatório de Gestão, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, a qual está dependente do reequilíbrio económico e financeiro da concessão e do continuado apoio do Estado, conforme definido nas Bases de Concessão e no Contrato de Serviço Público. Adicionalmente, o teste de imparidade aos direitos de concessão registados no activo (mencionado na nota 7 das Notas às demonstrações financeiras), no montante de 1.996 Milhões de Euros, foi igualmente preparado no pressuposto do referido apoio financeiro do Estado, o qual se tem concretizado através de financiamentos concedidos pela Direcção Geral do Tesouro e Finanças (2014: 500 Milhões de Euros; 2013: 760 Milhões de Euros) e de indemnizações compensatórias (2014: 8 Milhões de Euros; 2013: 11 Milhões de Euros).

Porto, 21 de Maio de 2015

Ernst & Young Audit & Associados - SROC, S.A.
Sociedade de Revisores Oficiais de Contas (nº 178)
Representada por:



Rui Manuel da Cunha Vieira (ROC nº 1154)

METRO DO PORTO, S.A.
Av. Fernão Magalhães, 1862 - 7º andar
4350 -158 Porto
Tel. 225 081 000
Fax. 225 081 001
www.metrodoporto.pt
metro@metrodoporto.pt
Nº de Contribuinte: 503278 602
Registado com o nº: 51498/41018 (2ª CRCP)
Capital Social: 7.500.000 euros
Edição e Propriedade: METRO DO PORTO, S.A.
Design: Garra Publicidade, SA
Fotografia: Arquivo Metro do Porto e fotografias de
clientes/ seguidores do Metro do Porto no Facebook,
com créditos atribuídos em cada uma das imagens.
Restantes imagens,também creditadas, gentilmente
cedidas por António Chaves.
Gráfica: Empresa Diário do Minho
Exemplares: 25
Ano de Edição: 2015
ISSN: 1645:1694

