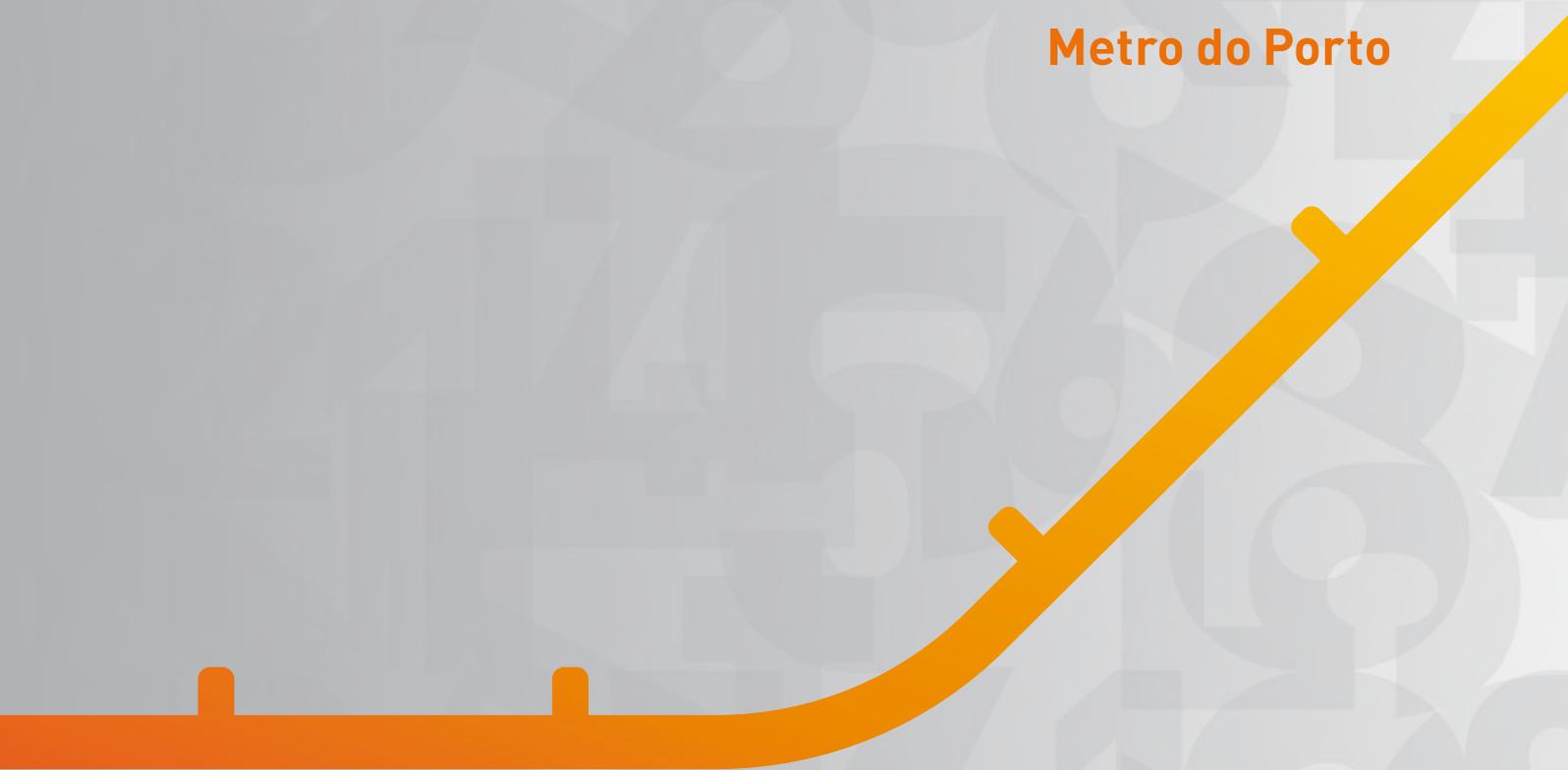


2008

relatório e contas
Metro do Porto



2008

relatório e contas

Metro do Porto





ÍNDICE

MENSAGEM DO PRESIDENTE	4
RELATÓRIO DE GESTÃO	
1. O Metro do Porto em números	6
2. Eventos 2008	8
3. O Metro e o Ambiente	16
4. O Metro e os seus Clientes	18
Clientes	19
Serviço	26
Comunicação e imagem do Metro do Porto	32
5. O Metro e os seus Colaboradores	34
Estrutura Organizacional	35
Recursos Humanos	36
6. O Metro e os seus Accionistas	38
Estrutura Accionista	39
Composição dos Órgãos Sociais	39
7. Princípios de Bom Governo	42
Regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeita	43
Poderes de autoridade	44
Informação sobre outras transacções	44
Avaliação do cumprimento dos princípios de bom governo	46
8. Desempenho Económico e Financeiro	50
Enquadramento Macroeconómico	51
Investimento	52
Financiamento	52
Situação Patrimonial	61
Exploração	63
Resultados	68
9. Perspectivas para 2009	70
10. Proposta de Aplicação dos Resultados	72
CONTAS DO EXERCÍCIO 2008	74
11. CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS	102
12. RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL	106
13. RELATÓRIO DE AUDITORIA	110



MENSAGEM DO PRESIDENTE

O Conselho de Administração eleito em Assembleia Geral de 25 de Março de 2008 assumiu a responsabilidade de dar continuidade ao mais emblemático projecto desenvolvido nas últimas décadas na Área Metropolitana do Porto: o seu Sistema de Metro Ligeiro.

Projecto que soube conquistar a população que serve. Os inquéritos regularmente efectuados mostram não só continuar a haver um elevado índice global de satisfação dos clientes do Metro do Porto mas também uma tendência de crescimento do mesmo.

O sucesso do projecto do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto não se confina ao reconhecimento local do seu mérito. A prestigiada UITP - União Internacional do Transporte Público, em 2008, atribuiu ao Metro do Porto o galardão "Light Rail Award - Best New System", galardão esse que nos foi entregue durante a 9.ª Conferência de Metros Ligeiros realizada em Istambul. Foi o reconhecimento internacional do sucesso da Primeira Fase do desenvolvimento do Metro do Porto.

Sucesso que nos motiva para que a Segunda Fase da expansão tenha idêntico êxito. O facto de a Empresa poder contar praticamente com o mesmo corpo de técnicos que esteve envolvido na Primeira Fase dá-nos a confiança necessária para alcançar esse objectivo.

A expansão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto desenvolver-se-á segundo os princípios estabelecidos num Memorando de Entendimento celebrado entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto em Maio de 2007.

Nos termos desse Memorando procedeu-se a um aumento de capital, inteiramente subscrito pelo Estado, a uma alteração no Modelo de Governo da Sociedade e à definição de um programa de novos investimentos - Segunda Fase do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto - com uma calendarização já comprometida à data da eleição desta Administração.

Em 01 Outubro de 2008 a Comissão Executiva, com o aval do Accionista Estado, apresentou ao Conselho de Administração uma proposta de Expansão da Rede do Metro do Porto e respectivo faseamento da execução com um investimento estimado, só para a Segunda Fase, de 1.125 milhões de euros.

Em 10 de Novembro de 2008 o Accionista Área Metropolitana do Porto apresentou também uma proposta incidindo essencialmente no calendário de execução da Segunda Fase. Tendo-se alcançado consenso em relação à generalidade dos traçados das novas linhas deu-se prioridade máxima à elaboração dos respectivos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental de forma a poder lançar-se no mais breve espaço de tempo o concurso para a subconcessão da construção e manutenção pesada da Segunda Fase da expansão da rede do Metro do Porto.

No exercício de 2008 registaram-se marcos importantes nos indicadores de procura do Metro do Porto. Pela primeira vez ultrapassou-se a meia centena de milhões de validações (51,5 milhões) o que representa um crescimento de cerca de 7% relativamente ao ano anterior. É um marco significativo porque comparamos pela primeira vez valores referentes a uma rede estabilizada, ao contrário de anos anteriores em que a rede estava ainda em fase de expansão. Em Outubro de 2008 registou-se um recorde mensal ao alcançarem-se 5,2 milhões de validações. O anterior máximo reportava-se a Outubro de 2007 com 4,7 milhões de validações.

Naturalmente este aumento da procura aparece reflectido na Conta de Exploração em que se regista um aumento de receitas do tarifário de 9,4% comparativamente com o exercício anterior. Por seu lado uma gestão mais eficiente do programa de oferta permitiu uma redução dos custos directos da operação de 1,9%, melhorando a Margem Bruta de Exploração em 15,4%. A Taxa de Cobertura, rácio que compara as receitas do tarifário com os custos directos de operação, alcançou os 60,8%, registando um crescimento de 6,3 pp relativamente a 2007.

Porém, a redução em 2,4 milhões de euros do défice operacional foi anulada pelo agravamento do défice financeiro em 5,6 milhões de euros. O Resultado do Exercício líquido negativo atingiu os 148,6 milhões de euros, um agravamento de 2,4% relativamente a 2007 para o qual contribuíram mais significativamente os custos financeiros (68,665 milhões de euros) mais 11,5% que em 2007 e os impostos (5,182 milhões de euros) mais 70,6% que em 2007.

O agravamento da situação financeira apesar dos bons resultados conseguidos na política adoptada de gestão da exposição ao risco da taxa de juro, reflecte a carência de financiamento

a fundo perdido do projecto do Metro do Porto, hoje com um nível de endividamento que constitui a nossa principal preocupação. O défice de exploração e o investimento continuaram a obrigar ao recurso a financiamento intercalar, mas agora num enquadramento macro-económico cada vez mais adverso.

O investimento realizado em 2008 totalizou 123,8 milhões de euros em que a parcela mais significativa é a referente à aquisição de novo material circulante. O investimento total do projecto ascende já a 2.236 milhões de euros.

É uma preocupação partilhada com os Accionistas que não nos fará esmorecer no entusiasmo de fazer que o Metro do Porto, nesta Segunda Fase de expansão, alcance o sucesso que a população que serve tem o direito de exigir.

Neste exercício demos um avanço significativo aos dois grandes projectos a lançar em 2009. Os concursos para a subconcessão de operação e gestão e para a subconcessão da construção e manutenção pesada das linhas que integram a Segunda Fase de desenvolvimento do Sistema.

O caminho a percorrer nos próximos anos não será fácil e alcançar o sucesso exige uma conjugação de esforços não só dos trabalhadores e Conselho de Administração como também dos próprios accionistas do Metro do Porto. É confiando nessa vontade colectiva que já começamos a trilhar esse caminho.



Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca





O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Extensão (mts)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	59.593	1,2%
Estações	18	23	45	69	69	70	1,4%

Recursos Humanos	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Efectivo Total (final exercício)	151	134	138	122	129	129	0,0%
Efectivo Total Médio	206	142	138	126	127	128	0,7%

valores em milhares

Procura	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Sistema de Metro							
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	51.481	6,9%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	254.921	259.361	5,5%
Percurso Médio (mts)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	5.038	-1,3%

valores em milhares

Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Sistema Metro							
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6.480	-7,1%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	-7,1%
Velocidade Comercial (km/h)	-	-	-	26,70	27,22	26,75	-1,7%
Taxa de Ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	2,2 pp

Receita e Custo Operacional	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Sistema de Metro							
Receita (m €)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	29.174	9,4%
Receita/Passageiro km (cent €)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	11,25	3,7%
Receita/Lugar km (cent €)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	2,08	17,7%
Custo Operacional (m €)	9.236	11.890	23.792	44.861	48.950	48.007	-1,9%
Custo/Passageiro km (cent €)	34,88	25,57	24,79	22,16	19,90	18,51	-7,0%
Custo/Lugar km (cent €)	3,18	2,84	3,24	3,16	3,25	3,43	5,5%
Taxa de Cobertura	30,0%	44,3%	43,4%	47,4%	54,5%	60,8%	6,3 pp

valores em milhares de euros

Resultados	2003	2004	2005	2006	2007	2008	08/07
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	2,8%
<i>Antes de Amortizações</i>	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	10,9%
<i>Antes de IC's</i>	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	1,7%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-9,2%
Resultados Extraordinários	-110	1.186	636	759	960	673	-29,9%
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-2,4%

2

EVENTOS 2008



RECORDES DE VALIDAÇÕES

Assistiu-se ao longo de 2008 a um crescimento sustentado do número de validações no Sistema. Em termos absolutos, o recorde histórico mensal de validações foi atingido em Outubro, com 5,2 milhões de validações (superando o anterior recorde alcançado em Outubro de 2007 com 4,7 milhões de validações). Ao recorde de validações do sistema equivale uma média mensal diária de 167.192 validações e de 198.671 validações por dia útil.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO GLOBAL DA PRIMEIRA FASE DO METRO DO PORTO

Decorreu a 24 de Março a apresentação do Livro Branco, o estudo «Avaliação do Impacto Global da Primeira Fase do Metro do Porto», levado a cabo pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e pela Universidade Nova de Lisboa. Este documento, disponível para consulta na página Web da Empresa, analisa os principais impactos – económicos, sociais e ambientais –, decorrentes da construção e da entrada em exploração do Sistema de Metropolitano Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

ALTERAÇÕES SOCIETÁRIAS

Dando cumprimento ao previsto no Memorando de Entendimento celebrado em 21 de Maio de 2007 entre a Junta Metropolitana do Porto e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, relativo ao desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, concretizou-se a 25 Março de 2008 a alteração da estrutura accionista da Metro do Porto, através do aumento do capital social em 2.500.000 euros, integralmente subscritos pelo accionista Estado, que passou assim a deter, directa ou indirectamente, a maioria do capital da sociedade.

Na Assembleia-Geral da Metro do Porto, realizada na mesma data, foram eleitos os novos corpos sociais da Empresa para o triénio 2008-10, tendo igualmente sido aprovados os novos estatutos da Metro do Porto.

PRÉMIO UITP “MELHOR NOVO SISTEMA DE METRO LIGEIRO”

A Metro do Porto foi galardoada pela União Internacional do Transporte Público (UITP) com o Light Rail Award – Best New System, galardão que valoriza, essencialmente, questões de arquitectura, design e comunicação. O prémio, um dos mais prestigiados internacionalmente no sector dos transportes, foi entregue a 13 de Junho, em Istambul, durante a 9ª Conferência de Metro Ligeiro da UITP.







ALTERAÇÃO DAS BASES DE CONCESSÃO

O Decreto – Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro aprovou as alterações às Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, reflectindo o preconizado no Memorando de Entendimento de 21 de Maio de 2007 e as alterações estatutárias que resultaram do seu cumprimento.

As principais alterações introduzidas por este diploma respeitam às seguintes Bases:

• **Base VI – Características gerais do sistema:** Passa a incluir-se na composição da rede o reforço das ligações circulares nos concelhos de Matosinhos e Porto.

A Metro do Porto foi incumbida de *“desenvolver os estudos relativos a extensões da rede do sistema, para apresentar ao membro do Governo responsável pela tutela sectorial ... contemplando indicadores quantitativos do grau de concretização dos seguintes objectivos: a) Servir adequadamente a zona ocidental das cidades do Porto e Matosinhos sul, b) Suprimir o estrangulamento de capacidade do troço entre a Senhora da Hora e Trindade, c) Sustentar a decisão entre as alternativas “Venda Nova – Gondomar” e “Campanhã – Gondomar”, d) Servir zonas densamente ocupadas e pólos geradores de viagens maximizando a captação de procura para o sistema e contribuindo para aumentar a sua rentabilidade, e) Contribuir para a estruturação da rede do metro contemplando uma estrutura fundamentalmente radial com elementos circulares que promovam e facilitem a sua articulação e funcionamento em rede”*.

Cabe igualmente à Metro do Porto desenvolver *“estudos relativos a futuras extensões da rede do metro, designadamente: a) Hospital de São João – Maia, b) Desenvolvimento a sul do rio Douro, c) Zonas ocidental e oriental de Vila Nova de Gaia”*.

• **Base XIII - Financiamento das actividades da concessionária:** mantêm-se como principais fontes de financiamento da concessão as *“dotações do Orçamento de Estado, fundos de origem comunitária e empréstimos contraídos”*, com excepção do *“financiamento das actividades respeitantes à construção dos acessos ao sistema dos interfaces e das obras de requalificação urbana”* que será assegurado pelos municípios da Área Metropolitana do Porto.

À concessionária caberá *“suportar os custos relativos às obras de inserção urbana necessárias para a salvaguarda das condições de segurança e de operacionalidade do sistema, bem como as necessárias para o restabelecimento dos serviços, onde se inclui a circulação viária e pedonal das zonas afectadas pela plataforma, paragens e interfaces do metro e para a reposição das condições anteriormente existentes nas zonas adjacentes à plataforma de metro afectadas directamente pela sua construção”*.

Conforme recorrentemente solicitado pela Metro do Porto, foi suprimido o limite de 1.000 milhões de euros à prestação de Garantia da República, prevendo-se agora que caberá aos *“membros do Governo responsáveis pela área das finanças e da tutela sectorial determinar as circunstâncias em que o Estado prestará garantias e avales”*.

• **Base XV – Compensações financeiras (antes Indemnizações Compensatórias pelo serviço público):** as novas Bases de Concessão imputam ao Estado a responsabilidade de atribuir *“à concessionária compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objecto de contratos-programa ou contratos de serviço público”*.

• **Base XXI – Exploração do sistema:** deverá a concessionária *“subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do sistema, bem como a realização do projecto e construção dos troços”*, conforme previsto na Base VI, devendo *“A exploração e manutenção do sistema nos termos previstos no número anterior ... iniciar-se em 1 de Abril de 2009”*.



ABERTURA TROÇO JOÃO DE DEUS – D. JOÃO II

Foi inaugurado a 27 de Maio de 2008 o prolongamento da linha Amarela do então término João de Deus até à estação D. João II. Com um comprimento de 716 metros e uma estação adicional, a rede do Metro Ligeiro do Porto passou a apresentar uma extensão de 59,6 kms servidos por 70 estações. A cerimónia de inauguração contou com a presença do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e da Senhora Secretária de Estado dos Transportes.



ADJUDICAÇÃO E CONSIGNAÇÃO DO TROÇO DRAGÃO - VENDA NOVA

Através do Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicação, de 28 de Setembro de 2007, a Metro do Porto foi autorizada a proceder ao lançamento do Concurso Público para a construção do troço Estádio do Dragão - Venda Nova, da Linha de Gondomar, o que veio a ocorrer em Novembro de 2007.

Por Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicação de 22 de Setembro de 2008, a Metro do Porto recebeu o acordo da Tutela à avaliação apresentada pela Comissão de Análise de Propostas do Concurso Público assim como autorização para adjudicar a empreitada ao consórcio GACE - Somague, Soares da Costa, Mota-Engil, Monte Adriano e Efacec, bem como para realizar as despesas inerentes à sua concretização.

A 24 de Novembro de 2008, foi assinado o respectivo contrato, com um prazo de construção previsto de 560 dias. A consignação de obra ocorreu a 16 de Dezembro de 2008, em cerimónia presidida pelo Senhor Ministro do Transportes, Obras Públicas e Comunicações e pela Senhora Secretária de Estado dos Transportes.

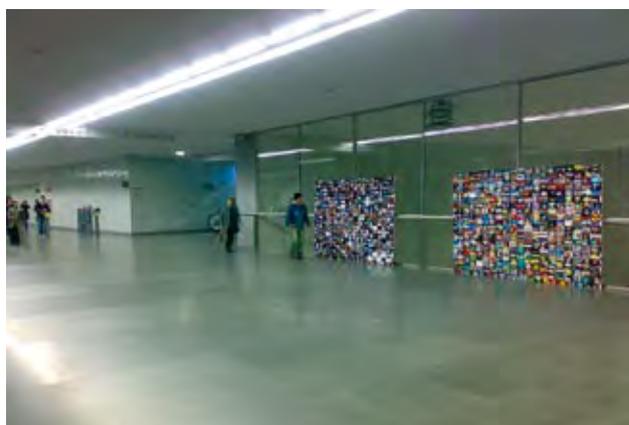
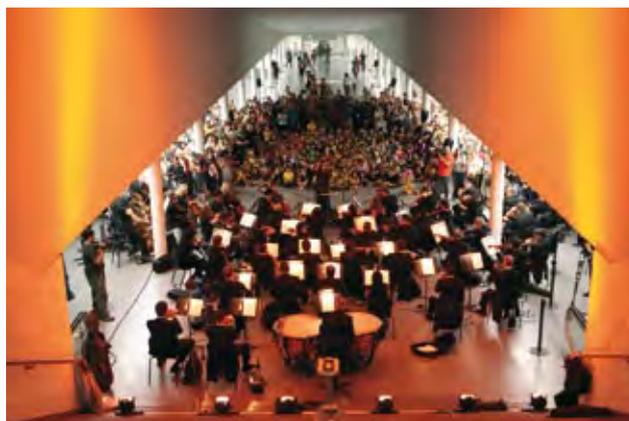
O projecto prevê a ligação entre a estação do Dragão (término da linha Azul, em exploração desde 2004) e a estação da Venda Nova, em Gondomar, numa extensão de 6,8 kms servidos por 10 estações.





LANÇAMENTO CONCURSO PÚBLICO D. JOÃO II - SANTO OVÍDIO

A Metro do Porto foi autorizada, através do Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicação, de 18 de Janeiro de 2008, a proceder ao lançamento do Concurso Público para a construção do troço D. João II - Santo Ovídio, no concelho de Vila de Nova de Gaia, assim prolongando em cerca de 500 metros a linha Amarela. O lançamento do concurso ocorreu a 13 de Junho de 2008, encontrando-se o processo em fase de avaliação de propostas.





PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

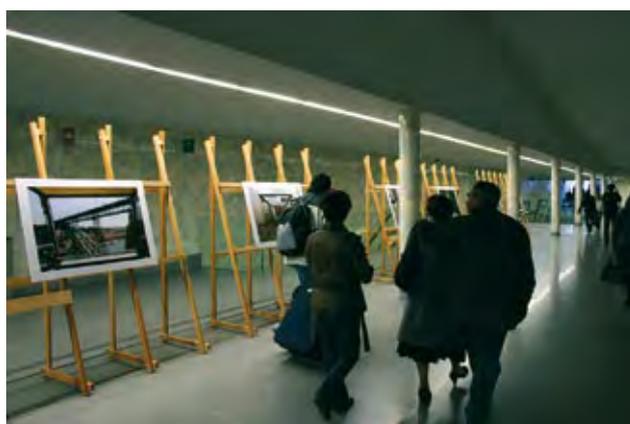
Enquadrada pelas linhas orientadoras para o desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto consagradas no Memorando de Entendimento celebrado a 21 de Maio de 2007 entre o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e a Junta Metropolitana do Porto, foi apresentada em 1 de Outubro de 2008, pela Comissão Executiva, uma proposta de expansão da rede a concretizar em duas fases.

Por seu lado, a Junta Metropolitana do Porto apresentou também, em 10 de Novembro de 2008, uma proposta para o desenvolvimento da rede do Metro.

Na reunião de 10 de Dezembro de 2008, no Conselho de Administração para além da decisão de adjudicação da obra de extensão da Linha Amarela a Sto. Ovídio e do lançamento do concurso para a Linha da Trofa, em via dupla, ficou igualmente decidido incluir no concurso para a subconcessão da construção e manutenção pesada as linhas:

Zona Ocidental do Porto: Matosinhos Sul - S. Bento
Pólo Universitário - Vasco da Gama
Gondomar - Valbom - Campanhã
Extensão Sto. Ovídio - Laborim, reformulada de forma a servir o Hospital de Vila Nova de Gaia e Vila D'Este.

Nessa mesma reunião foi gerado consenso em torno da necessidade de se manter uma estreita colaboração entre as equipas da Metro do Porto, os projectistas contratados e os técnicos das Autarquias envolvidas não só para assegurar a sua qualidade e correcta inserção nos planeamentos urbanísticos, como também para se conseguir uma maior celeridade na execução dos projectos. Assim e à partida, ficaram reunidas as condições para que, quando os projectos sejam submetidos a aprovação do Conselho de Administração da Metro do Porto, se saiba que os mesmos merecem a concordância das Autarquias envolvidas.



3

O METRO E O AMBIENTE



Pelo terceiro ano consecutivo, a Metro do Porto publica o seu Relatório de Sustentabilidade. Um caminho que começou a ser percorrido em 2006 e que continua, ano após ano, a ser melhorado e consolidado.

No Relatório de Sustentabilidade é dada a conhecer a performance da Empresa nos domínios ambiental, social e económico, bem como as várias políticas e práticas implementadas pela Metro do Porto com o objectivo de assegurar uma actuação sustentável na sociedade.

A nível ambiental, são de destacar os esforços contínuos da Metro do Porto na busca da eficiência energética, nomeadamente, através de um projecto piloto que se encontra em fase de estudo e que tem como objectivo proceder a um aproveitamento mais significativo da energia de frenagem regenerativa. Este projecto, uma vez implementado, permitirá o armazenamento temporário da energia ou a sua devolução à rede eléctrica, consoante a tecnologia do sistema a desenvolver e a testar no âmbito da colaboração com a Efacec e com a Universidade do Minho.

O consumo de energia eléctrica em todas as instalações associadas à actividade da Empresa reduziu-se em 1% face a 2007, e o consumo de energia de tracção apresentou uma diminuição de 3%.

Tendo como base os dados contidos no estudo "Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projecto do Metro do Porto" elaborado pela FEUP e pela Universidade Nova de Lisboa, as emissões indirectas associadas à utilização de energia eléctrica para os veículos de Metro foram calculadas em 15 mil toneladas de dióxido de carbono equivalente, para 2008.

Resultante da transferência de passageiros de outros modos de transporte colectivo e do transporte individual para o Sistema de Metro Ligeiro, foi possível reduzir em cerca de 55 mil toneladas de dióxido de carbono equivalente as emissões destes modos de transporte gerando-se, assim, poupanças líquidas de emissões de gases de efeito estufa para a atmosfera na ordem das 40 mil toneladas com um valor monetário de 214 mil euros.

No que se refere à política de paisagismo levada a cabo pela Empresa, é de referir que nos últimos cinco anos foram plantadas cerca de 6.000 árvores e criados mais de 25 hectares de espaço verde, numa área equivalente a 1/3 do Parque da Cidade do Porto.

Para além dos ganhos ambientais inerentes à redução da emissão de gases de efeito estufa, a existência do Metro permite ganhos sociais significativos. Considerando apenas os ganhos de tempo dos clientes Metro e a redução na pressão no estacionamento, atingem-se benefícios na ordem dos 149 milhões de euros. Estima-se que em 2008 tenham deixado de circular, por causa da existência do Metro, 11.750 veículos, o equivalente a 19 milhões de horas de estacionamento.

Do ponto de vista da responsabilidade social e, numa altura de fortes constrangimentos no mercado de trabalho, a actividade da Empresa permitiu criar e/ou manter cerca de 855 postos de trabalho, um valor 9% acima do registado em 2007. Com o arranque das 2ª e 3ª Fases do Metro do Porto, espera-se um contributo bastante significativo para a empregabilidade na Região nos próximos anos.

Detalhes relativamente a todos estes temas podem ser encontrados no Relatório de Sustentabilidade 2008, publicado em simultâneo com este Relatório e Contas.



O METRO E OS SEUS CLIENTES

CLIENTES

PERFIL DO CLIENTE METRO DO PORTO E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2008

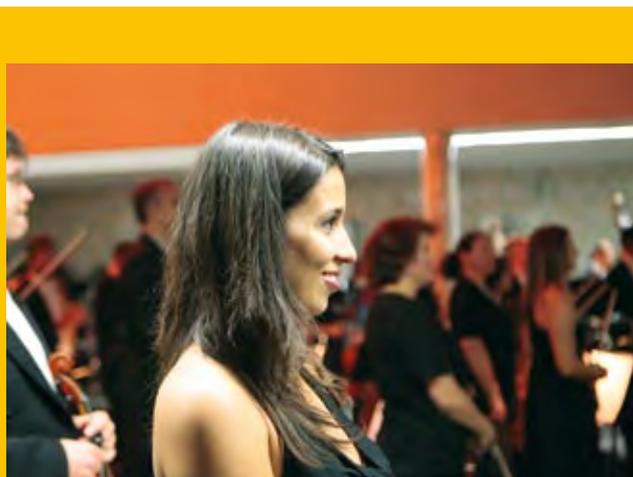
Foi realizado por uma entidade especializada o estudo “Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação 2008” através do qual se pretende aferir das virtualidades do sistema e, mais importante, auscultar os clientes, identificando deste modo os principais pontos que carecem de intervenção correctiva. Este estudo repete o já realizado em 2007, pela mesma entidade, permitindo desta forma aferir da evolução da percepção da qualidade do sistema pelos seus utilizadores. As 1.459 entrevistas de campo decorreram entre 21 e 27 de Novembro de 2008, assumindo-se 85,5% dos inquiridos como utilizadores frequentes do serviço de Metro Ligeiro.

O estudo do “Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação 2008” identificou a rapidez, conforto/comodidade, pontualidade, economia e a frequência dos veículos como os pontos fortes do serviço do Metro do Porto. De acordo com este estudo, o índice global de satisfação atinge 75,9%, o que representa um crescimento de 30 pb face à avaliação do mesmo estudo em 2007. Um dos factores que mais contribuiu para a melhoria deste índice foi o investimento feito na informação aos clientes no que se refere ao zonamento da rede (informação colocada em todas as MVA's de toda a rede).

O “Perfil do Utilizador e Nível de Satisfação 2008” identifica o “cliente tipo” do Metro, como uma mulher, com menos de 24 anos, solteira, pertencente à classe média e residente no concelho do Porto. O sexo feminino continua a representar 55,7% do universo dos clientes, contra 44,3% do sexo masculino. O peso dos jovens no conjunto dos utilizadores é igualmente muito significativo: 36,7% têm entre 15 e 24 anos, 25,5% têm entre 25 e 34 anos e 15,9% têm entre 35 e 44 anos.

Em termos de classes sociais, identifica-se uma maioria de clientes das classes alta e média alta (36,9%), seguidos da classe média (29,4%), da classe média baixa (23,8%) e da classe baixa (9,9%). Relativamente ao concelho de residência, 34,1% dos clientes do Metro habitam no Porto, 19,1% em Vila Nova de Gaia, 16% em Matosinhos e 9,3% na Maia.

O Metro representa uma revolução nos hábitos na vida dos cidadãos da Área Metropolitana do Porto: 62,8% dos inquiridos afirma usar menos o autocarro, 27,6% diz usar menos o automóvel e 6% declararam que passaram a fazer de Metro aquilo que habitualmente faziam a pé. O Metro é preferencialmente utilizado nas deslocações de e para o trabalho (49,9%), para ir para a escola (21,5%) e para passear (12%). Dos inquiridos, 31,5%, afirmam ser utilizadores do metro desde a sua abertura, 51,7% afirmam serem utilizadores do Metro há mais de 1 ano, 6,6% há menos de 6 meses e 6,4% há menos de 1 ano.





PROCURA

A 27 Maio de 2008 entrou em exploração o troço João de Deus – D. João II, prolongando em 716 metros o Sistema de Metro Ligeiro no concelho de Vila Nova de Gaia. O Sistema passou a ter uma extensão de 59,6 kms servidos por 70 estações.

Apesar da redução no ritmo de crescimento da procura do Sistema de Metro Ligeiro a que se assistiu em 2008, ultrapassou-se pela primeira vez a meia centena de milhões de validações, ao atingir-se a marca de 51,5 milhões de validações, mais 6,9% do que no ano anterior. Os 259,4 milhões de passageiros kms apurados representam um crescimento de 5,5% face ao ano anterior e traduzem um percurso médio de 5.038 kms (menos 1,3% que em 2007).

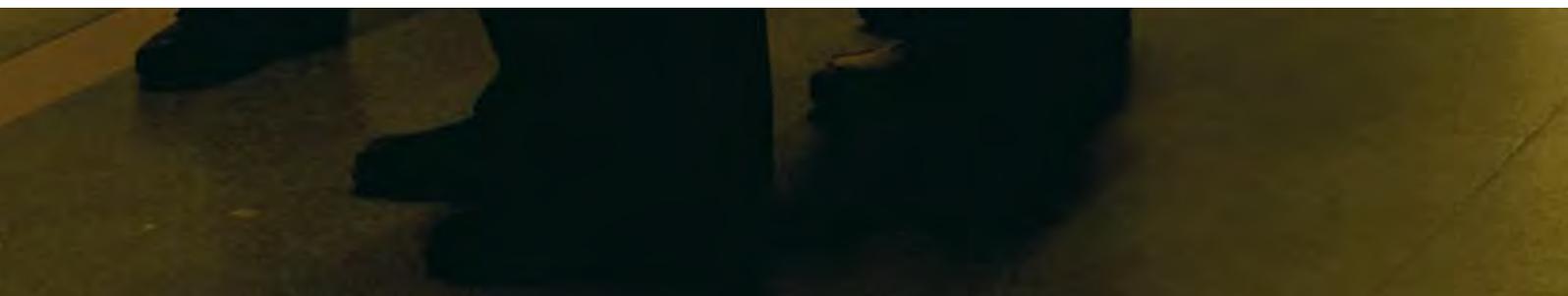
Em Outubro de 2008 foi ultrapassada pela primeira vez a barreira dos 5 milhões de validações mensais, tendo o total de 5,2 milhões de validações superado o anterior recorde absoluto de validações, registado em Outubro de 2007, em 9,3%.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2006 e 2008, bem como a sua evolução ao longo de 2008. Os números do terceiro trimestre evidenciam a sazonal queda de deslocações, resultado do tradicional período de férias.

Média de Validações	2006	2007	2008	1º Trimestre 2008	2º Trimestre 2008	3º Trimestre 2008	4º Trimestre 2008
Dia Útil	128.547	160.085	172.319	171.906	175.685	143.111	185.020
Fim de Semana e Feriados	57.150	70.046	72.422	67.138	77.099	68.678	74.569
Mensal	105.856	131.963	140.658	138.518	142.100	120.301	151.523

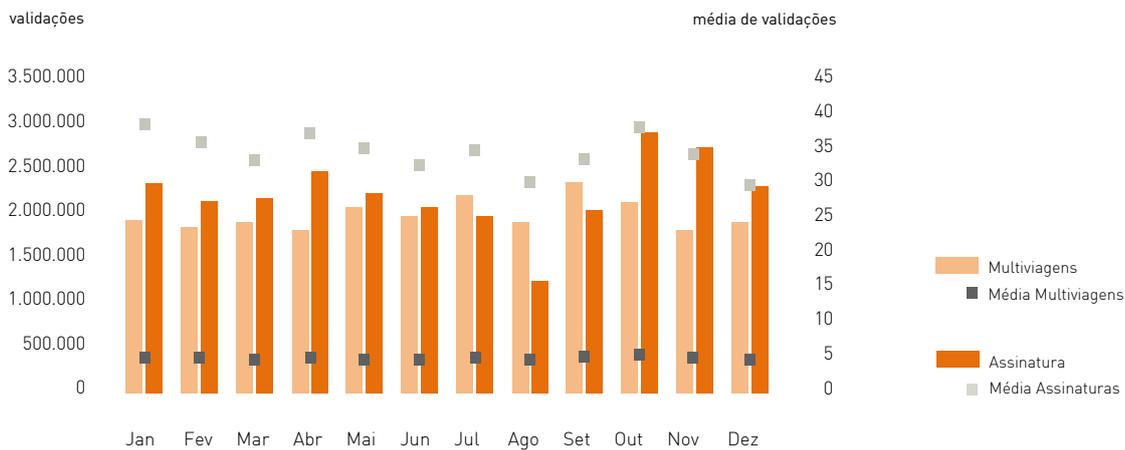
Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes e que o como número de clientes frequentes, corresponde ao número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias:

Média Mensal 2008	Regulares	Frequentes
Metro do Porto	58.542	25.755
Sistema Andante	86.674	51.637





Do total de validações registado no Sistema de Metro Ligeiro, 47,5% são referentes a validações com títulos multiviagem, sendo as restantes referentes a títulos de Assinatura. Em termos médios, constata-se ao longo de 2008 uma média de 5,0 validações no metro por cartão multiviagem utilizado e uma média de 34,8 validações por título de assinatura utilizado.



Foi lançado a 01 de Setembro de 2008, pelo Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações a nível nacional, o novo título de transporte 4_18@escola.tp destinado a todos os estudantes do ensino não superior com idades compreendidas entre os 4 e os 18 anos de idade, inclusive, que não beneficiem de transporte escolar no âmbito do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de Setembro. Esta assinatura mensal atribui um desconto de 50% face ao tarifário base, a assegurar pelo Estado, na utilização regular do transporte público entre a residência e a escola. Desde o lançamento deste título, registou-se, apenas no Sistema de Metro Ligeiro, mais de 1 milhão de validações, número tanto mais significativo se considerarmos que este período abrange dois meses condicionados por férias escolares.

A estação da Trindade, no cruzamento das cinco linhas do Sistema de Metro Ligeiro, é o ponto central do Sistema. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao troço comum das restantes linhas do Sistema, contabilizou-se nessa estação ao longo de 2008 um total de 10,0 milhões de validações, 19,5% das validações anuais e 13,7 vezes o número médio de validações por estação do Sistema. Do total de validações registado na estação da Trindade, cerca de 76,3% são transbordos. Retirando os transbordos, as três principais estações da rede são, além da Trindade (2,3 milhões de viagens), as estações Casa da Música (2,0 milhões) e Bolhão (1,8 milhões).

CARGAS NA REDE 2008

Cargas médias dos dois sentidos (milhares de passageiros)



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	2.374.175	23,7%
Casa da Música	2.004.298	64,5%
Bolhão	1.804.773	74,6%
João de Deus	1.671.815	82,2%
São Bento	1.525.547	70,5%
Campanhã	1.353.260	63,1%
Estádio do Dragão	1.261.993	76,3%
Sr ^a da Hora	1.116.896	55,5%
Sete Bicas	1.070.633	80,2%
Marquês	1.046.339	78,9%

¹ Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo.



PARK & RIDE

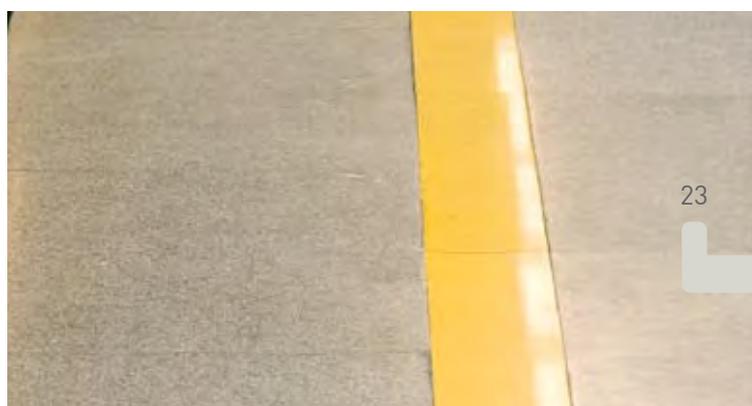
Através do sistema Park & Ride do Metro do Porto é assegurada aos utentes do sistema intermodal Andante disponibilidade de estacionamento nas imediações do sistema, contribuindo para uma acrescida acessibilidade ao sistema de transporte. O sistema Park & Ride oferece a integração total, entre o título de transporte e o título de estacionamento, no mesmo cartão de tecnologia sem contacto Andante.

O sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto conta já, ao longo de toda a rede em exploração, com um total de 24 parques de estacionamento e uma capacidade global real de 2.601 lugares.

O controlo de acessos no interface ParqueMetro da estação Estádio do Dragão encontra-se activo desde 15 de Agosto de 2006, tendo registado em 2008 um total de 107.810 entradas (menos 1,1% que em 2007) e, dentro da sua capacidade de 850 lugares, uma correspondente ocupação média diária de 398 veículos. A taxa de ocupação paga variou em 2008 entre os 30% do mês de Agosto e os 54% no mês de Janeiro.

No que respeita aos restantes parques com interface Park & Ride de utilização gratuita da rede do Metro do Porto, as taxas de ocupação são diferenciadas consoante a localização e sazonalidade: registaram-se comumente valores de ocupação total em dia útil no parque da estação Senhora da Hora; taxas acima de 90% na estação ParqueMaia; acima dos 80% em Botica e 70% em Pedro Hispano, Araújo e Parque Real; e acima ou muito próximas dos 50% nos parques das estações de Crestins, Custóias e Castelo da Maia.

Assinala-se ainda a continuação do protocolo estabelecido em 2007 com a Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.M., com benefícios directos para Clientes frequentes do Metro do Porto aderentes ao sistema intermodal Andante permitindo a utilização do Parque Central da Maia com as condições de preço estipuladas para o tarifário Park & Ride em vigor no Metro do Porto.





FUNICULAR DOS GUINDAIS

Registou-se ao longo de 2008 um total de 422.468 validações no Funicular dos Guindais, o que representa um crescimento de 9,3% face ao total de validações registado no ano transacto. A este valor corresponde um total de 118.291 passageiros km.

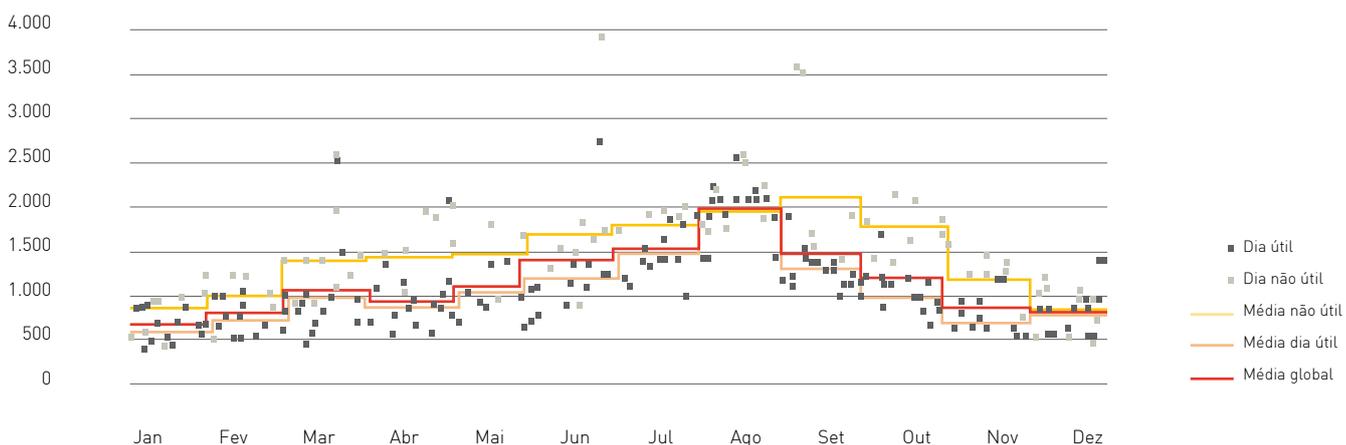
O Funicular dos Guindais mantém-se com um perfil de utilização predominantemente em dia não útil, em que ocorrem 37,9% das validações totais. Constatase no entanto uma redução do peso das validações em dia não útil.

Em termos diários, registou-se um número médio de 1.385 validações em dia não útil (mais 4,0% que em 2007), para um valor médio global de 1.161 validações (mais 9,8% que em 2007). O número médio de validações em dia útil foi de 1.056 validações (mais 13,4% que em 2007), representando 76,3% do valor registado em dia não útil.

Em termos mensais, o pico de utilização ocorreu em Agosto, com 61,5 mil validações, 14,6% da utilização anual do Funicular.

Os picos diários de utilização ocorreram por ocasião da operação especial de S. João, nos dias 24 e 23 de Junho, e nos dias 6 e 7 de Setembro por ocasião da realização da segunda edição da Red Bull Air Race entre as margens de Porto e Vila Nova de Gaia.

Validações Funicular Guindais



SERVIÇO

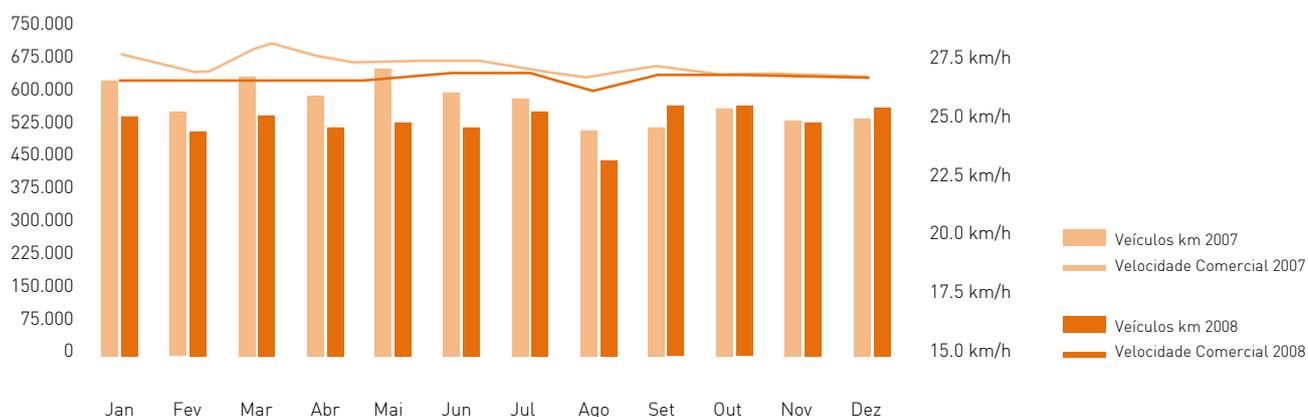
SISTEMA DE METRO LIGEIRO

O novo modelo de exploração (introduzido em Setembro de 2007 fruto da flexibilidade acrescida em termos de gestão da oferta por parte da Metro do Porto alcançada com a revisão do contrato de operação celebrado com o adjudicatário) permitiu otimizar a distribuição da frota de material circulante, através de uma mais eficaz afectação de serviço em veículos duplos às necessidades da procura dos diferentes serviços.

Em resultado deste novo modelo de exploração, registou-se, em 2008 uma redução de 7,1% nos kms percorridos, não afectando os elevados padrões de qualidade do serviço. A mais eficaz gestão dos kms percorridos contribui para melhorias na taxa média de ocupação dos veículos e na taxa de cobertura dos custos operacionais pela receita.

Foram oferecidos 6.480 milhares de veículos km (equivalentes a simples). Dada uma capacidade de transporte de 216 passageiros por carruagem (80 dos quais em lugares sentados), a este valor de oferta correspondem 1.400 milhões de lugares km.

Operação Sistema Metro Ligeiro



A velocidade comercial média global, apurada a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2008 a 26,75 km/h. A velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) ascendeu a 27,87 km/h.

ER. DON'T CROSS

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

Velocidade Comercial	2006	2007	2008
Linha Azul	23,54 km/h	23,18 km/h	22,75 km/h
Linha Vermelha	31,16 km/h	32,17 km/h	32,02 km/h
Linha Verde	27,48 km/h	27,28 km/h	27,69 km/h
Linha Amarela	21,58 km/h	21,47 km/h	20,52 km/h
Linha Violeta	27,02 km/h	27,31 km/h	27,26 km/h
Global	26,70 km/h	27,22 km/h	26,75 km/h
Passageiros	28,03 km/h	28,03 km/h	27,87 km/h

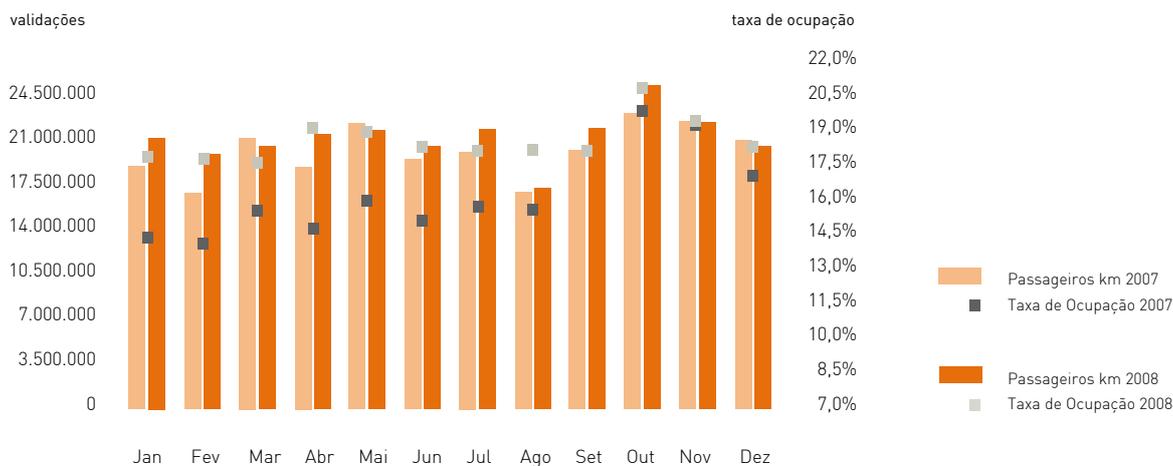
Para o cálculo destas velocidades concorre o tempo de percurso entre estações e o tempo de paragem nas estações (com exceção do tempo de paragem nos terminos).

A taxa de ocupação global ascendeu a 18,5%, representando um crescimento de 2,2 pp face a igual período de 2007. De realçar que esta variação da taxa de ocupação supera o crescimento verificado entre 2007 e 2006, período em que se registou uma subida de 2,0 pp na taxa de ocupação global.

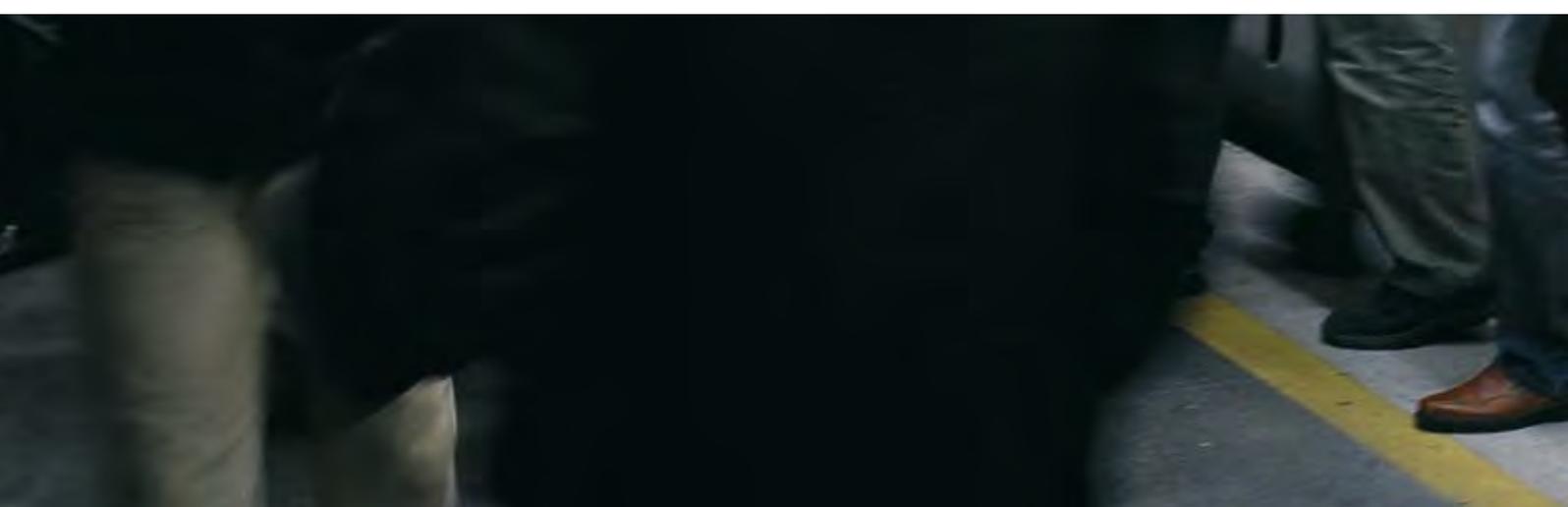




Ocupação Sistema Metro Ligeiro



O pico mensal de ocupação foi alcançado em Outubro, mês em que se registou uma taxa de ocupação recorde de 20,95%. Foi igualmente atingido em Outubro o pico de ocupação média mensal por faixa horária, 33,21%, ocorrido na faixa horária 8h – 9h. Os picos de ocupação média mensal por faixa horária oscilam entre as faixas horárias 8h – 9h e 17h – 19h, bem como entre o pico horário máximo do mês de 33,21% em Outubro e de 26,20% em Dezembro.



Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	17,78%	28,42%	8h - 9h
Fevereiro	17,91%	27,87%	8h - 9h
Março	17,65%	26,87%	18h - 19h
Abril	19,21%	30,47%	8h - 9h
Maio	19,23%	28,49%	18h - 19h
Junho	18,31%	27,90%	8h - 9h
Julho	18,13%	27,03%	18h - 19h
Agosto	18,07%	27,51%	18h - 19h
Setembro	18,15%	26,51%	18h - 19h
Outubro	20,95%	33,21%	8h - 9h
Novembro	19,93%	32,15%	8h - 9h
Dezembro	16,97%	26,20%	17h - 18h

De realçar que estas taxas de ocupação representam médias mensais, considerando quer dias úteis quer dias de fim-de-semana e feriados, assim como todos os troços da rede em ambos os sentidos. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente taxas de ocupação acima dos 60% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis).

Ocorreram ao longo do ano setenta e cinco acidentes de circulação, menos catorze que os registados em 2007. Ponderando estes números pelo nível de oferta, regista-se uma taxa de 0,12 acidentes por 10.000 kms percorridos em 2008, taxa 9,3% inferior à verificada em 2007.

TAXA DE OCUPAÇÃO 2008

Taxa de ocupação média dos dois sentidos

- █ Até 5%
- █ Entre 5% e 10%
- █ Entre 10% e 15%
- █ Entre 15% e 20%
- █ Entre 20% e 25%
- █ Entre 25% e 30%
- █ Entre 30% e 35%



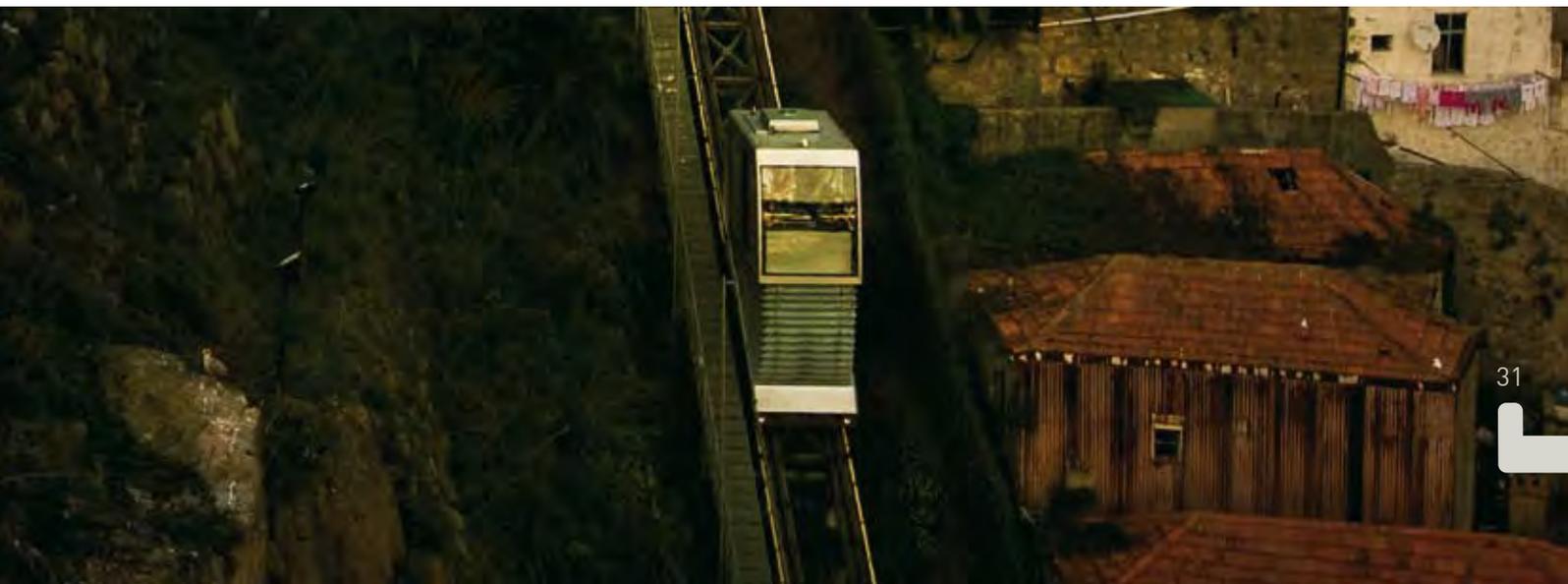


FUNICULAR DOS GUINDAIS

Em 2008 foram realizadas 38.217 viagens, a que correspondeu uma oferta de 535.038 lugares km, 2,9% superior ao valor registado em 2007. Ao volume de oferta de 2008 correspondeu uma taxa média de ocupação de 22,1%, superior em 1,29 pontos percentuais à taxa de ocupação registada em 2007.

Reflectindo o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, as taxas de ocupação mostram-se superiores nos dias não úteis, com uma taxa de ocupação anual média de 25,5%, 5,1 pontos percentuais superior à taxa de ocupação média de 20,4% registada em dia útil.

Ocupação Funicular dos Guindais



COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

Manteve-se em 2008 o forte plano de comunicação relacionado com abertura e desenvolvimento de frentes de obras de expansão da rede e trabalhos de inserção urbana, essencialmente nos concelhos de Vila Nova de Gaia, Maia e Vila do Conde.

Procurou-se assegurar uma maior divulgação das operações especiais levadas a cabo na Área Metropolitana do Porto, nas quais se destacam as operações especiais Queima das Fitas, Senhor de Matosinhos, S. João, Red Bull Air Race, Natal e Passagem de Ano, os serviços especiais associados aos jogos de futebol no Estádio do Dragão, concertos, bem como o lançamento dos Horários de Verão e de Inverno.

Em parceria com a Rádio Nova, foi lançado em 2008 o Serviço de informação Parques de Estacionamento Metro. Trata-se de um produto de comunicação totalmente inédito e que consiste na informação diária nessa emissora de rádio, da localização e capacidades dos diversos parques de estacionamento existentes ao longo da rede Metro do Porto, com menção ao tempo de viagem entre cada um deles e o centro do Porto.

O ano de 2008 marcou a consolidação da rede do Metro do Porto como um dos mais relevantes pólos de dinamização cultural da Área Metropolitana do Porto, palco de eventos culturais únicos e em parceria com as principais instituições da região. Em 2008, as estações do Metro registaram um total de 198 dias de animação cultural, através da realização de mais de 30 eventos distintos. A programação artística

do ano incluiu eventos de música, dança, teatro, fotografia, instalação, pintura, desenho, poesia, literatura e cinema, em parceria, entre outros, com o Festival Internacional de Teatro de Expressão Ibérica (FITEI), Universidade Católica, Porto Lazer, Junta Metropolitana do Porto, Fundação de Serralves, Museu da Imprensa, Ordem dos Arquitectos, Casa da Música, Espaço T, FIMP e Jornal de Notícias.

Do vasto conjunto de eventos levados a cabo, merece uma referência especial a Comemoração do Dia Mundial da Música (1 de Outubro). A celebração, a cargo da Casa da Música, foi totalmente centrada na rede do Metro. Dezenas de músicos da Orquestra Nacional do Porto, executaram excertos da 5ª Sinfonia de Beethoven, em diversas composições em circulação em todas as linhas da rede. Em algumas estações, membros do serviço educativo da Casa da Música incentivaram a participação dos clientes do Metro, através da apresentação de momentos musicais, nestas comemorações. Ao final da tarde, ocorreu o ponto alto do programa: os músicos que actuaram no interior dos veículos convergiram para a Estação de S. Bento, onde a Orquestra Nacional do Porto, dirigida pela maestrina Joana Carneiro, executou a 5ª Sinfonia, perante uma entusiasmada audiência de centenas de pessoas.

A Metro do Porto, em conjunto com a FEUP – Faculdade de Engenharia do Porto e ACAPO – Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal, organizou a 28 de Março o Seminário “A Acessibilidade nos Transportes Públicos”. Este evento reuniu um conjunto de especialistas do sector dos transportes, visando a promoção da Acessibilidade nos Transportes



Públicos, seja pelos projectos em desenvolvimento, seja pelas soluções já adoptadas, contando com a participação de várias Associações ligadas às pessoas com capacidades físicas ou mentais diminuídas.

A Metro do Porto aderiu em Novembro à Carta da Sustentabilidade da UITP. Com este acto, a Metro do Porto foi formalmente reconhecida a nível internacional como uma entidade que assume como prioridade a integração dos princípios de desenvolvimento sustentável na sua estratégia empresarial. A Metro do Porto assume ainda perante os seus parceiros internacionais a responsabilidade de prosseguir os esforços no sentido de ir ao encontro das necessidades das gerações de clientes presentes e futuras, assim como dos *stakeholders*, tendo sempre presente como linhas orientadoras da sua actividade o desenvolvimento económico estável, a protecção ambiental e a conservação dos recursos ao nível nacional e global, assim como o bem estar social e a equidade para com os colaboradores da empresa, clientes e comunidade em geral.

O II Curso de Marketing – Transportes e Mobilidade, organizado pela Metro do Porto em parceria com a Carris, contou com a participação de mais de 50 gestores e técnicos do sector, em representação de cerca de 10 empresas/entidades. Com um programa assente na apresentação e discussão de casos práticos, a estrutura curricular do curso esteve a cargo de Alan Carle, consultor canadiano, e Patrick Vautier, responsável de Marketing e Comunicação da francesa RATP.

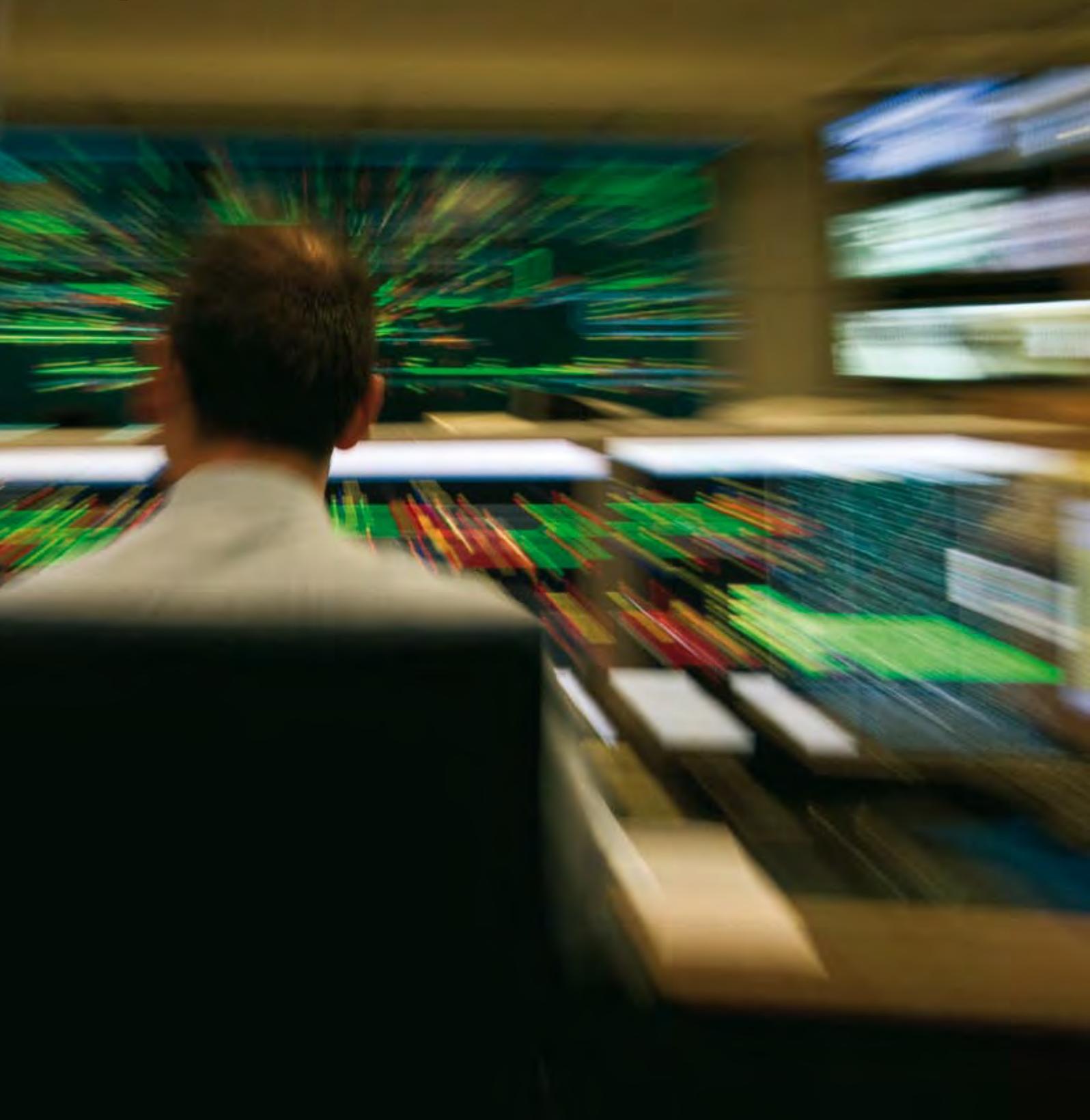
A Metro do Porto participou no Portugal Tecnológico, que, entre 18 e 23 de Novembro, reuniu na Feira Internacional de Lisboa os principais agentes, públicos e privados, de inovação e desenvolvimento tecnológico no nosso país. No stand conjunto com o Metropolitano de Lisboa estiveram em destaque o projecto NAVMetro – Navegação e Encaminhamento para invisuais na rede do Metro do Porto e o novo veículo *Flexity Swift*.

Em conjunto com os parceiros do projecto intermodal, a STCP e a CP, a Metro do Porto lançou a candidatura da cidade do Porto à organização do 60º Congresso Mundial da União Internacional do Transporte Público (UITP), que terá lugar em 2013. Formalizada em Setembro, a candidatura mereceu total acolhimento por parte daquela organização, tendo sido escolhida, juntamente com as candidaturas apresentadas por Bruxelas e por Genebra, para a fase final de selecção. O congresso da UITP, com periodicidade bienal, é o principal evento do mundo dos transportes públicos e movimenta cerca de 4 mil pessoas, das mais variadas nacionalidades e em representação dos principais operadores, reguladores e fornecedores do sector.



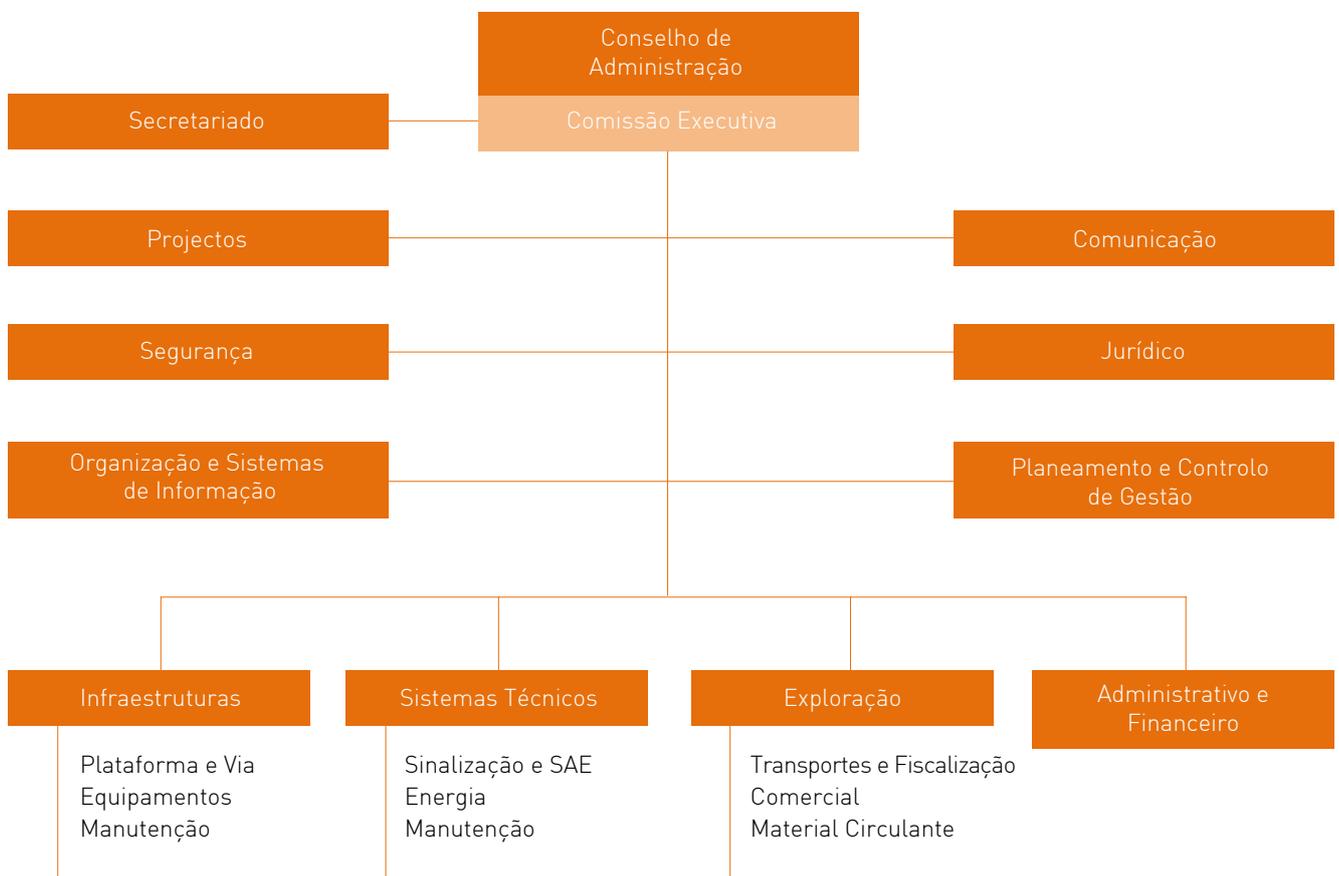
5

O METRO E OS SEUS COLABORADORES



ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O organigrama é o seguinte:



RECURSOS HUMANOS

A Metro do Porto contava, no final de 2008, com 129 colaboradores (dos quais 102 exerciam funções na Empresa), para um efectivo médio de 100 colaboradores em funções ao longo do ano.

	2006	2007	2008
Efectivo Total (31 Dez)	122	129	129
Excluindo CP/REFER	106	113	113
Excluindo CP/REFER & destacados no TIP, ACE ou em comissão de serviço	93	101	102
Efectivo Total Médio	126	127	128
Quadros Técnicos	71,8%	71,3%	71,3%

No efectivo total a 31 de Dezembro de 2008, estão incluídos 8 colaboradores que exercem funções no TIP, ACE, 3 colaboradores que se encontram destacados noutras empresas do Sector Público, assim como estão incluídos 16 casos pendentes de funcionários da CP e da REFER, transferidos para a Metro do Porto no âmbito de protocolo assinado, em Setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER. Decorrente deste protocolo, a Metro do Porto suportou até esta data um custo total de 14,971 milhões de euros (em salários e indemnizações por rescisão). Este protocolo contempla a cobertura financeira por parte do Estado *"para custear as acções objecto deste protocolo"*.

Durante 2008, foram envolvidos 83 colaboradores em actividades de formação, contemplando 1.041 horas de formação (27% superior ao valor do ano anterior).

Os colaboradores da Metro do Porto possuem um elevado nível de qualificação, sendo que a 31 de Dezembro de 2008, 78,4% dos seus Colaboradores em funções possuem licenciatura ou graduação superior. A idade média em 2008 era de 38 anos de idade.

Prosseguindo a colaboração com o Centro de Reabilitação Profissional de Gaia, foram realizados dois estágios na Metro do Porto, tendo um dos beneficiários sido integrado nos quadros da Empresa.

No âmbito do acordo de cooperação com a AIESEC Porto, da Faculdade de Economia do Porto, a Metro do Porto acolheu durante os três primeiros trimestres do ano, um estagiário internacional.



O METRO E OS SEUS ACCIONISTAS



Dr.ª Maria Gorete Rato



Dr. Ricardo Fonseca



Prof. Doutor Jorge Delgado



Dr.ª Fernanda Meneses



Dr. Rui Rio



Eng. Mário de Almeida



Dr. Marco António Costa

ESTRUTURA ACCIONISTA

O Memorando de Entendimento celebrado a 21 de Maio de 2007, entre a Junta Metropolitana do Porto e o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações previa a alteração da estrutura accionista da Metro do Porto. A alteração aí prevista consistia no aumento do capital social de 5.000.000,00 euros para 7.500.000,00 euros, a subscrever integralmente pelo accionista Estado, o que foi concretizado a 25 de Março de 2008.

Com a subscrição do aumento de capital, o Estado Português passou a deter uma participação directa na Sociedade de 40,0%, posição idêntica à do accionista Área Metropolitana do Porto. À participação directa do Estado no capital da Sociedade, acresce a participação indirecta através das participações da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (16,7% do capital social) e os Caminhos de Ferro Portugueses (3,3% do capital), empresas igualmente detidas pelo Estado e parceiros estratégicos da Metro do Porto no projecto intermodal da Área Metropolitana do Porto.

O capital social passou a ser representado por 1.500.000 acções de valor nominal de 5 euros, distribuído da seguinte forma:

Accionista	Acções	% accionista
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto ¹	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	50.000	3,3%

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

COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Na reunião da Assembleia-Geral de 25 de Março foram eleitos os órgãos sociais para o mandato do triénio 2008 a 2010, reflectindo o novo modelo de governo da Sociedade. Este modelo prevê a acumulação na mesma pessoa das funções de Presidente do Conselho de Administração e de Presidente da Comissão Executiva, a nomeação pelo Estado da maioria dos Administradores e a instituição de um Conselho Fiscal.

Mesa da Assembleia Geral

Presidente da Mesa: Major Valentim dos Santos de Loureiro
Vice-Presidente: Prof. Alberto João Coraceiro de Castro
Secretário: Dr. Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar

Conselho de Administração

Presidente: Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca
Vogal Executivo: Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato
Vogal Executivo: Prof. Jorge Moreno Delgado
Vogal não Executivo: Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes
Vogal não Executivo: Dr. Rui Fernando da Silva Rio
Vogal não Executivo: Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida
Vogal não Executivo: Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

Conselho Fiscal

Presidente: Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins
Vogal Efectivo: Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto
Vogal Efectivo (ROC): Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos, em representação da "António Magalhães & Carlos Santos – SROC"
Vogal Suplente (ROC): Dr. José Rodrigues de Jesus

Comissão de Fixação de Remunerações

Presidente: Dra. Filomena Maria Amaro Vieira Martinho Bacelar
Vogal Efectivo: Dra. Sara Alexandra Ribeiro Pereira Simões Duarte Ambrósio
Vogal Efectivo: Dr. Manuel Castro de Almeida

A auditoria externa das contas de 2008 é assegurada pela Empresa PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

Presidente

Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Presidente do Conselho de Administração
Presidente da Comissão Executiva

Pelouros:

- Gabinete Jurídico
- Gabinete de Planeamento e Controlo de Gestão
- Gabinete de Segurança
- Gabinete de Organização e Sistemas de Informação
- Gabinete de Comunicação e Imagem

Cargos em empresas participadas:

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

Licenciatura em Economia, pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto

Experiência Profissional:

- Presidente do Conselho de Administração, APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA
- Presidente da APP – Associação dos Portos de Portugal
- Director-geral, STCP
- Vice-presidente, TDM – Televisão de Macau
- Vogal do Conselho de Administração, STCP
- Coordenador da Auditoria Interna, Grupo ITT – Oliva/Rabor

Vogal Executivo

Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato

Vogal do Conselho de Administração
Vogal da Comissão Executiva
Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento

Pelouros:

- Departamento de Exploração
- Departamento Administrativo e Financeiro

Cargos em empresas participadas:

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

Licenciatura em Economia, Faculdade de Economia da Universidade do Porto

MBA executivo, pelo Instituto de Estudos Superiores Financeiros e Fiscais

Pós-Graduação em Ciências Jurídico – Empresariais, pela Universidade Católica do Porto

Experiência Profissional:

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

Vogal Executivo
Prof. Doutor Jorge Moreno Delgado

Vogal do Conselho de Administração
Vogal da Comissão Executiva

Pelouros:

- Departamento de Infraestruturas
- Departamento de Sistemas Técnicos
- Gabinete de Projectos

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

Mestrado em Estruturas de Engenharia Civil, pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Doutoramento em Engenharia Civil, pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto

Experiência Profissional:

- Professor-adjunto, ESTG/Instituto Politécnico de Viana
- Vice-Presidente do Conselho Directivo da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Membro do Conselho Administrativo Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Coordenador do Curso de Engenharia Civil e do Ambiente da Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Viana
- Consultor, NEWTON – Consultores de Engenharia Lda.

Vogal não Executivo
Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Vogal do Conselho de Administração
Presidente do Conselho de Administração da STCP

Licenciatura em Direito

Curso de pós-graduação em Ciências Político Económicas, pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra

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

Experiência Profissional:

- Metro do Porto, SA - Directora- encontrando-se com funções suspensas
- Metro do Porto, SA - Consultora
- STCP, SA - Vogal do Conselho de Administração
- Coelima, SA - Vogal não executivo do Conselho de Administração
- Norcrédito, SA - Presidente do Conselho de Administração
- Parvir, SA - Presidente Conselho de Administração
- Socifa Investimento, SA - Vogal do Conselho de Administração
- Crédito Predial Português - Directora
- Banco da Agricultura - Comissão de Gestão
- Banco Borges & Irmão - Técnica
- Gabinete de Estudos do Comissariado de Turismo - Técnica

Vogal não Executivo
Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Vogal do Conselho de Administração
Presidente da Câmara Municipal do Porto
Presidente da Junta Metropolitana do Porto

Licenciado em Economia, pela Faculdade de Economia da Universidade do Porto

Experiência Profissional:

- Vice-Presidente do Partido Social Democrata
- Presidente do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular
- Secretário Geral do Partido Social Democrata
- Presidente do Conselho Fiscal da CIN
- Vogal do Conselho Fiscal da CGD
- Deputado à Assembleia da República
- Director Financeiro da CIN, Corporação Industrial do Norte, S.A.
- Economista, Banco Comercial Português
- Consultor, empresas têxteis e metalúrgicas

Vogal não Executivo
Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Vogal do Conselho de Administração
Presidente da Câmara Municipal de Vila de Conde

Licenciado em Engenharia Civil

Experiência Profissional:

- Presidente da Associação Nacional de Municípios Portugueses
- Vice-Presidente do Conselho de Municípios e Regiões da Europa
- Vice-Presidente da Organização Ibero-Americana para a Cooperação Intermunicipal

Vogal não Executivo
Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

Vogal do Conselho de Administração
Vice-Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia

Licenciatura em Direito, pela Universidade Católica do Porto

Experiência Profissional:

- Vice-Presidente da Câmara Municipal de Valongo
- Membro do conselho de Administração da Agência de Desenvolvimento Regional - PRIMUS S.A
- Deputado IX e Vice-Presidente da Bancada Parlamentar do Partido Social Democrata na Assembleia da República
- Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Segurança Social da Família e da Criança do XVI Governo Constitucional
- Deputado à Assembleia da República, na X Legislatura (mandato suspenso)
- Administrador não Executivo da Empresa Águas do Douro e Paiva

7

PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO



REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA

- Directiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais;
- Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão;
- Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de Março – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva 2005/81/CE da Comissão, de 28 de Novembro, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados membros e as empresas públicas);
- Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de Julho – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Directiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de Julho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas);
- Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março (Estatuto do Gestor Público);
- Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro (Regime jurídico do Sector empresarial do Estado e Empresas Públicas);
- Lei n.º 28/2006, de 04 de Julho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros);
- Decreto-Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro (Bases da Concessão e Estatutos da Metro do Porto);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 01 de Fevereiro (Princípios do Bom Governo das Empresas do Sector Empresarial do Estado)
- Decreto-Lei n.º 371/2007, de 06 de Novembro de 2007 (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações).
- Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de Julho (Segurança Ferroviária)

PODERES DE AUTORIDADE

Dando cumprimento ao estatuído na alínea g) do artigo 13.º-A do Decreto-Lei 300/2007 de 23 de Agosto, a Metro do Porto, S.A. exerceu efectivamente os poderes que se encontram enunciados no art. 14.º do mesmo diploma, tal como lhe foram conferidos no âmbito da concessão atribuída pelo Estado, através de diploma legal – Bases da Concessão da Metro do Porto, S.A. - instituídas e aprovadas por via do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro.

Dispõe a Base XI, no seu n.º 1, que compete à Metro do Porto, S.A. como entidade expropriante, actuando em nome do Estado, e no uso de poderes de autoridade, realizar as expropriações e constituir as servidões necessárias à construção do sistema, nos termos da legislação em que assenta a Concessão, e bem assim do Código das Expropriações.

Nessa sequência, a Metro do Porto, S.A. sempre que leva a cabo processos expropriativos para a construção de partes do Sistema, cuja construção e exploração lhe foi cometida, apresenta oportunamente ao Estado, aqui representado pela Secretaria de Estado dos Transportes, todos os elementos e documentos necessários à prática do acto de declaração de utilidade pública, de acordo com a legislação em vigor e assegura a gestão administrativa dos processos até final.

Relativamente ao domínio público ferroviário, estatui a Base VIII que as infra-estruturas existentes desde a Trindade até à Póvoa de Varzim e até à Trofa, nelas se incluindo as linhas, estações, outras instalações imobiliárias e direitos inerentes ao transporte ferroviário, assim como a faixa de terreno na estação de Campanhã, são afectadas à Metro do Porto, S.A., verificando-se assim, uma transferência de domínio no que concerne às referidas infra-estruturas, pelo período de duração da concessão.

Estabelece o n.º 1 da Base X que o Estado pode ainda facultar à Metro do Porto, S.A. o direito de utilização do domínio público abrangido pelo sistema para efeitos de implantação e exploração das infra-estruturas mediante despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Tutela Sectorial.

No âmbito da concessão que lhe foi atribuída a Metro do Porto, S.A. tem mantido com regularidade e eficácia o serviço de transporte público de passageiros, suportado num contrato que consagra, entre outros, a subconcessão da operação, celebrado em 16 de Dezembro de 1998, com o Consórcio Normetro–Agrupamento Metropolitano do Porto, ACE, com utilização efectiva de todos os direitos acima enunciados.

INFORMAÇÃO SOBRE OUTRAS TRANSACÇÕES

A Metro do Porto, S.A. segue os procedimentos legalmente estabelecidos em matéria de aquisição de bens e serviços. Excepcionalmente, dada a complexidade e urgência na execução de alguns trabalhos, ocorreram em 2007 e 2008 adjudicações de valor superior aos limites normalmente aplicáveis para a forma de contratação usada. A adopção desses procedimentos ficou a dever-se a pelo menos uma das razões que seguidamente se enunciam:

- Urgência na execução do trabalho;
- Haver vantagens económicas significativas pela selecção do adjudicatário;
- Inexistência de outro adjudicatário possível.

As adjudicações realizadas nessas circunstâncias foram as seguintes:

TRABALHO	FORNECEDOR	VALOR
Empreitada de execução de infraestruturas e obras de IU na Rua Dr. António Bernardino de Almeida	ABB - Alexandre Barbosa Borges, S.A.	1.290
Empreitada de execução da cobertura provisória da tincheira do términus de S.João	ABB - Alexandre Barbosa Borges, S.A.	264
Remontagem do Parque de Estacionamento da Trindade	ABB - Alexandre Barbosa Borges, S.A.	749
Medidas mitigadoras contra a invasão do canal de metro na Ponte Luis I e Túnel de S. Bento	ABB - Alexandre Barbosa Borges, S.A.	25
Trabalhos de decapagem na variante à Rua do Corgo, na Linha Vermelha	ACA CONSTRUÇÕES - Alberto Couto Alves, SA	7
Linha Campanhã - Gondomar (Via Valbom) Estudo Prévio	ATKINS-WS ATKINS PORTUGAL-Cons. e Proj. Inter.Lda	788
Linha Campanhã - Marquês - Casa da Música Estudo Prévio	ATKINS-WS ATKINS PORTUGAL-Cons. e Proj. Inter.Lda	676
Prestação de Serviços de Consultadoria e Assessoria Financeira à Metro do Porto, S.A. - Project Finance	BANCO SANTANDER DE NEGÓCIOS PORTUGAL, SA.	600
Concepção e Execução do Sistema de Sinalização para a Extensão do Terminus de Santo Ovídio na Linha Amarela - Estação D. João II	Bombardier Transportation Portugal, S.A.	981
Concepção e Execução do Sistema de Sinalização para a Extensão do Terminus de Santo Ovídio na Linha Amarela - Santo Ovídio	Bombardier Transportation Portugal, S.A.	1.607
Expansão para Sul da Linha Amarela	COBA, SA.	487
Melhoramento da drenagem da Estação Campo 24 de Agosto	DOMINGOS DA SILVA TEIXEIRA, S.A.	84
Reparação de fachadas de edifícios por danos resultantes da Construção da Estação de Faria Guimaraes	EDIMARANTE - Soc. de Construções, Lda.	39
Obras Inserção Urbana na Rua Simão Bolivar	FDO - Construções, S.A.	599
Estudos Prévios para as linhas / troços Casa da Música - S. Bento, Pólo Universitário - Vasco da Gama e Santo Ovídio - Laborim	GEG- GAB. ESTRUTURAS E GEOTECNIA, LDA.	829
Estudo Prévio do Troço Pólo Universitário - Vasco da Gama	GEG- GAB. ESTRUTURAS E GEOTECNIA, LDA.	743
Estudo Prévio do Troço Matosinhos Sul - S. Bento	GEG- GAB. ESTRUTURAS E GEOTECNIA, LDA.	794
Análise da situação actual e estudo prévio da estabilização da plataforma e muros da Avenida no encontro sul do Viaduto Maia Norte	GRID-Cons. Estudos e Projectos de Engenharia, Lda.	49
Tratamento de fissuras e reparação do empolamento no pavimento da PIR da Sh ^a da Hora	MOTA ENGIL - Engenharia e Construções, S.A.	18
Protecção Pedonal do Passeio Norte da Trincheira dos Verdes	OFM - OBRAS PÚBLICAS, FERROV. E MARIT. SA.	15
Prorrogação do Contrato de prestação de serviços de Fiscalização e Controlo dos Títulos de Transporte nas Linhas da Rede de Metro Ligeiro da AMP até Novembro de 2007	PROSEGUR - COMP. DE SEGURANÇA, LDA.	723
Prorrogação do Contrato de prestação de serviços de Fiscalização e Controlo dos Títulos de Transporte nas Linhas da Rede de Metro Ligeiro da AMP por um ano até Agosto de 2009	PROSEGUR - COMP. DE SEGURANÇA, LDA.	686
Via Rodoviária de ligação entre as ruas de Serpa Pinto, Choupêlo e General Torres, em Vila Nova de Gaia - Ligação à rua de Serpa Pinto - Desvio de infra-estrutura REFER	REFER, E.P.	154
Empreitada de Execução dos Trabalhos de Ripagem do traçado da Via 2 na Secção Trindade / Lapa	SOMAFEL	196
Impermeabilização da laje de cobertura do Parque de Estacionamento do Aeroporto FSCarneiro	STAP - Rep., Consolid. e Modif. de Estruturas, S.A	45

AValiação DO CUMPRIMENTO DOS PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO

Com a alteração da estrutura accionista ocorrida a 25 de Março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Resolução do Conselho de Ministros 49/2007, de 28 de Março de 2007, que define os princípios de bom governo do Sector Empresarial do Estado, passou assim, a partir dessa data, a ser-lhe aplicável.

Essa Resolução emite um conjunto de princípios com o objectivo de fomentar a adopção de modelos de governo que atinjam elevados níveis de desempenho, incluindo a adopção de estratégias concertadas de sustentabilidade nos domínios económico, social e ambiental. São também consagrados princípios no que diz respeito à prestação de informação pelas empresas públicas aos cidadãos e contribuintes.

Muitos dos princípios consagrados nesse diploma eram já seguidos pela Empresa por vontade própria decorrente do reconhecimento do valor desses princípios e práticas, em harmonia com a cultura própria que a Empresa foi desenvolvendo. Para os restantes princípios a Empresa adoptou as medidas necessárias ao seu cumprimento, o que na generalidade dos casos se torna efectivo com a publicação do presente Relatório e do Relatório de Sustentabilidade 2008.

O quadro seguinte apresenta a localização da informação publicada, de acordo com a referida Resolução do Conselho de Ministros 49/2007, de 28 de Março de 2007:

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas

Missão, Objectivos e Políticas

Indicação da missão e da forma como é prosseguida essa missão	Ponto A.2. do Relatório Sustentabilidade
Indicação dos objectivos e do grau de cumprimento dos mesmos	Ponto A.2. do Relatório Sustentabilidade

Modelo de Governo e identificação dos Órgãos Sociais

Identificar todos os membros dos órgãos sociais	Ponto 6. do Relatório e Contas
Identificar as respectivas funções e responsabilidades no âmbito da empresa	Ponto 6. do Relatório e Contas
Identificar a eventual existência de comissões especializadas integrando membros do Conselho de Administração	Ponto 6. do Relatório e Contas
Identificar o auditor externo, caso exista	Ponto 6. do Relatório e Contas

Remunerações dos membros dos Órgãos Sociais

Referenciar individualmente, todos os membros dos órgãos de administração (executivos e não executivos), do órgão de fiscalização e da mesa da AG que tenham exercido funções ao longo do ano, especificando o período concreto, caso este seja inferior a um ano	Anexo às Contas do Relatório e Contas
Indicar a globalidade das remunerações auferidas e dos demais benefícios e regalias concedidos pela empresa	Anexo às Contas do Relatório e Contas

Regulamentos Internos e Externos

Referência sumária aos regulamentos em causa, com apresentação dos aspectos mais relevantes e de maior importância	Ponto 7. do Relatório e Contas
--	--------------------------------

Informação sobre transacções relevantes com entidades relacionadas

Procedimentos adoptados em matéria de aquisição de bens e serviços	Ponto 7. do Relatório e Contas
Universo das transacções que não tenham ocorrido em condições de mercado	Ponto 7. do Relatório e Contas
Lista de fornecedores que representem mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos (no caso de esta percentagem ultrapassar 1 M€)	Anexo às Contas do Relatório e Contas

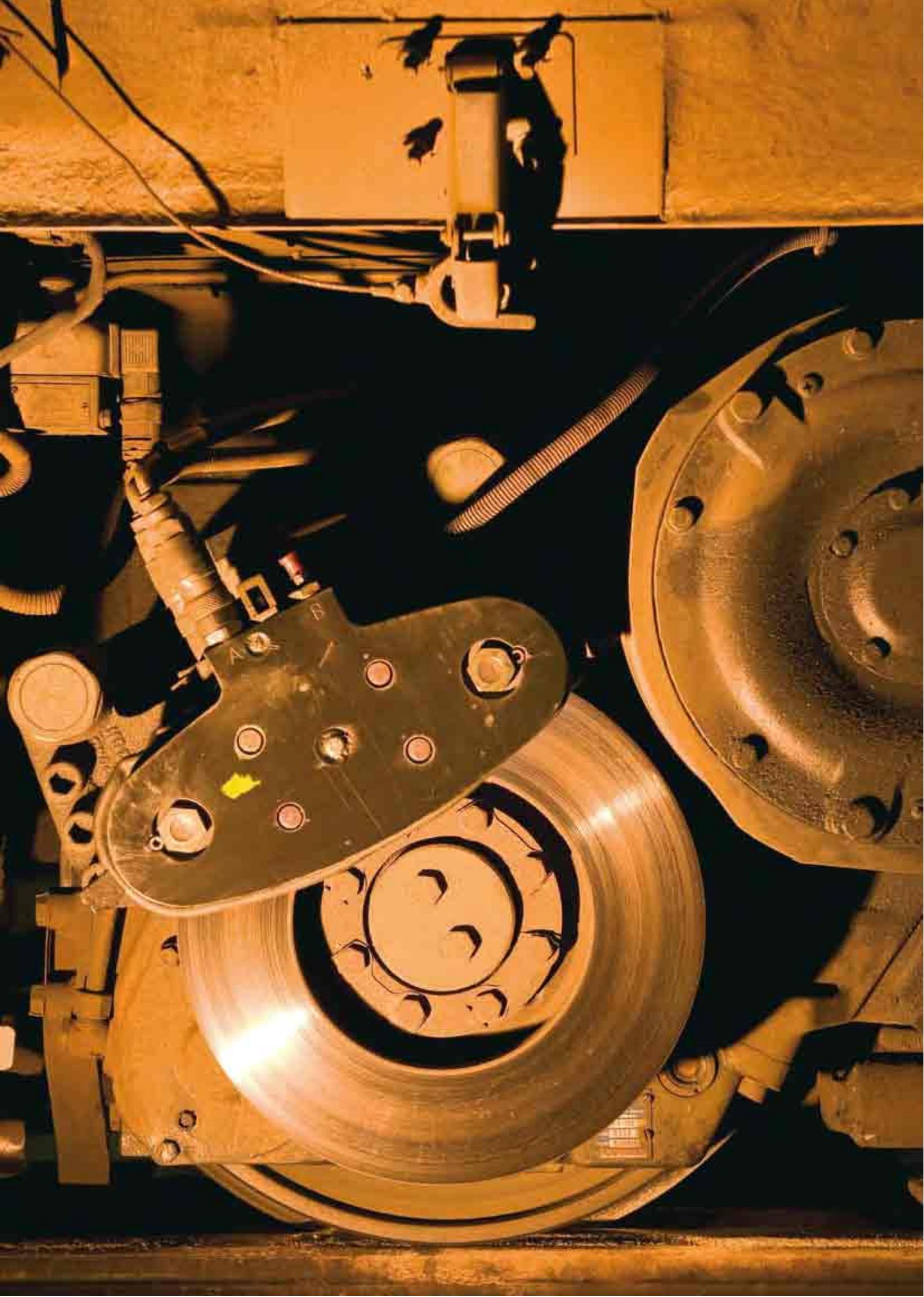
Em 2009 a Empresa publicará o plano de igualdade e o código de ética. Ainda em 2009 será nomeado um provedor do cliente, de acesso livre e gratuito, junto do qual pode ser exercido o direito de reclamação dos clientes e dos cidadãos em geral, bem como a apresentação de sugestões.

Análise de sustentabilidade

Estratégias adoptadas	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Grau de cumprimento das metas fixadas	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Políticas prosseguidas com vista a garantir a eficiência económica, financeira, social e ambiental e a salvaguardar normas de qualidade	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Identificação dos principais riscos para a actividade e para o futuro da empresa	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Garantia de promoção da igualdade de oportunidades, de respeito pelos direitos humanos, e de não discriminação	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Gestão adequada do capital humano da empresa, com promoção da valorização individual dos recursos humanos, instituição de sistemas que garantam o bem-estar e premeiem o mérito dos colaboradores	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Adopção de práticas ambientalmente correctas	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Criação de valor para o accionista (aumento da produtividade, orientação para o cliente, redução da exposição a riscos decorrentes dos impactes ambientais, económicos e sociais das actividades, etc.)	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Promoção da protecção ambiental	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Contribuição para a inclusão social (empregabilidade)	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Serviço público e de satisfação das necessidades da colectividade	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Moldes em que foi salvaguardada a competitividade da empresa, designadamente, pela via de investigação, da inovação, do desenvolvimento e da integração de novas tecnologias no processo produtivo	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Planos de acção para o futuro	Ponto C. do Relatório Sustentabilidade
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos PBG (Indicação sobre se a empresa, em razão da sua dimensão ou especificidade, não está em condições de cumprir com alguns dos PBG, explicitando as razões pelas quais tal ocorre, indicando: Cumprimento Total/Cumpr	Este ponto do Relatório e Contas

Código de Ética

Referência à existência ou aderência a um Código de Ética	Ponto 7. do Relatório e Contas
Indicação de onde este se encontra disponível para consulta	Ponto 7. do Relatório e Contas



Alínea i) do art. 13.º - A do DL 300/2007, de 2 de Agosto de 2007

Apresenta-se de seguida a informação relevante para o cumprimento do disposto na alínea i) do art. 13.º - A do Decreto-Lei 300/2007, de 2 de Agosto de 2007, que prevê que os relatórios anuais das Empresas do Sector Empresarial do Estado contenham “a indicação do número de reuniões do conselho de administração com referência às decisões mais relevantes adoptadas pelo conselho de administração no exercício em causa”.

Durante 2008 o Conselho de Administração reuniu 20 vezes (13 com o Conselho de Administração eleito em Março), destacando-se as seguintes deliberações:

- Aprovação da contratação de novas linhas de financiamento;
- Adjudicação à Bombardier do fornecimento da sinalização para as extensões do troço entre as estações João de Deus e D. João II, e entre as estações D. João II e Santo Ovídio;
- Aprovação do Relatório e Contas e do Relatório de Sustentabilidade do exercício de 2007;
- Aprovação da construção de infraestruturas no PMO de Guifões com a finalidade de viabilizar o estacionamento e manutenção da nova frota de 30 veículos *Tram-Train*;
- Aprovação de diversas obras de compatibilização urbana contíguas à rede construída;
- Adjudicação do projecto de execução do prolongamento da Linha Verde até à Trofa ao grupo formado pelas firmas IDOM Engenharia – Serviços de Engenharia e Consultoria, Lda. e ETECLDA – Escritório Técnico de Engenharia Civil, Lda.
- Adjudicação à EFACEC – Engenharia, S.A. do fornecimento e instalação de equipamentos e sistemas para ajuste da rede eléctrica de tracção do Metro do Porto para introdução de veículos *Tram - Train*;
- Lançamento do concurso público para a construção do prolongamento da Linha Amarela a Santo Ovídio, incluindo o Interface na Estação D. João II;
- Adjudicação à Empresa Thales – Security Solutions and Services, S.A. do fornecimento de sistema de sinalização e controlo remoto e local para o Parque de Máquinas e Oficinas (PMO) de Guifões;
- Adjudicação ao Consórcio: Somague Engenharia, S.A.; Sociedade de Construções Soares da Costa, S.A.; Mota Engil, Engenharia e Construções, S.A.; Monte Adriano, Engenharia e Construções, S.A.; Efacec Sistemas de Electrónica, S.A., da construção da linha Porto - Gondomar, troço Estádio do Dragão - Venda Nova;
- Aprovação da elaboração de diversos estudos prévios para construção de futuras linhas;
- Adjudicação à PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos trabalhos de auditoria externa da Sociedade;
- Renegociação do Contrato de Prestação e Serviços de Assessoria Técnica à Gestão, Controlo, Fiscalização e Recepção da Construção do Sistema de Metro Ligeiro (Conclusão da 1.ª Fase e Execução da 2.ª Fase) com o Consórcio Consulgal / Ferconsult / Sener;
- Aprovação da minuta do 8.º Aditamento ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, com o consórcio Normetro;
- Aprovação do Plano de Actividades e Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2009
- Adjudicação directa à Bombardier do fornecimento de ATP - *Automatic Train Protection* para veículos *Tram - Train*;
- Lançamentos dos concursos públicos para a Segunda e Terceira Fase da Inserção Urbana no Troço Vila do Conde - Póvoa de Varzim e Interface de Vila do Conde;
- Lançamento do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Prestação de Serviços de Fiscalização e Controlo de Títulos de Transporte no Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto;



DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO



ENQUADRAMENTO MACROECONÓMICO

Apesar dos aturados esforços de fornecimento de liquidez por parte das principais autoridades financeiras mundiais, nomeadamente europeias e norte-americana, o ano de 2008 ficou marcado pelo espectro de uma crise financeira mundial sem precedentes. A crise financeira emergiu no segundo semestre de 2007, com a crise no mercado hipotecário nos Estados Unidos da América. Alastrou sucessivamente, contaminando outros mercados e produtos, a toda a economia mundial, não estando ainda esgotadas as suas repercussões à escala global. A tendência de contracção da economia mundial no seu conjunto acentuou-se no segundo trimestre de 2008 com o agravamento das condições de solvência de algumas das principais instituições financeiras internacionais e de alguns países, forçando diversos movimentos de fusão no sector da banca e a volumosa intervenção pública directa por parte de vários Estados europeus e dos Estados Unidos da América.

No mercado monetário, o adensamento da crise financeira mundial, a persistência dos problemas de liquidez e o nível dramático das perdas no balanço de várias instituições financeiras forçaram a adopção de diversas medidas de carácter excepcional, numa tentativa de recuperar a confiança e o normal funcionamento do sistema financeiro, assistindo-se à intervenção activa dos principais bancos centrais e autoridades nacionais.

Desde Setembro de 2007, que a Reserva Federal Americana tem vindo a anunciar sucessivos cortes nas taxas de juro de referência. Durante o ano de 2008, reflectindo as crescentes preocupações com a deterioração da economia norte-americana provocadas pela turbulência dos mercados financeiros, a Reserva Federal Americana anunciou, por sete vezes, cortes nas taxas de juro, sendo que a taxa do fed-fund encerra o ano numa banda compreendida entre 0% e 0,25%, valor mais baixo de sempre. Na União Europeia, e durante o segundo trimestre de 2008, o Banco Central Europeu inverteu o ciclo gradual de subida das taxas de juro que durava desde 2005. Depois de ter atingido os 4,25%, em Julho de 2008, a principal taxa de financiamento do eurosistema terminou o ano de 2008 nos 2,5% após duas revisões de 50pb em Outubro e Novembro, e de uma de 75pb em Dezembro. Assistiu-se já em Janeiro de 2009 a novo corte na refi rate para um mínimo histórico de 2%. O Banco de Inglaterra, seguiu a mesma tendência de corte nas taxas de juro, reduzindo ao longo de 2008 a sua taxa de referência para os 2% (5,5% em Janeiro de 2008).

De acordo com a revisão de Novembro de 2007 das previsões publicadas no *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional, estima-se que o PIB mundial cresça cerca de 3,7% em 2008 e 2,2% em 2009, contra os 5,0% registados em 2007, reflectindo uma significativa desaceleração da actividade económica e comércio mundiais, com maior impacto na generalidade das economias avançadas. A forte contracção do consumo privado e do investimento mundial, os principais pilares de sustentação do crescimento na última década, a par do ajustamento em baixa dos preços do mercado imobiliário em várias economias avançadas não impediu a escalada do preço das matérias primas e da energia nos mercados internacionais, com destaque para o aumento do preço do petróleo, muito embora se tenha verificado uma inversão desta tendência no quarto trimestre de 2008. Segundo a mesma fonte, a inflação estimada para 2008 situa-se dentro dos 3,6% nas economias avançadas, com expectativas de forte regressão em 2009.

As economias avançadas, como as dos EUA, Japão e do euro-sistema, evidenciaram um fraco dinamismo. Na economia norte-americana, propulsora da economia mundial, agravam-se os sinais de ruptura da actividade económica, não obstante terem já sido implementados planos de relançamento económico e outros estarem iminentes, com recurso a significativo investimento do Estado em infraestruturas e no sistema de saúde. As previsões publicadas na revisão de Novembro de 2007 do *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional estimam um crescimento do PIB norte-americano na ordem dos 1,4% em 2008, seguida de uma redução de -0,7% em 2009. No Japão, o arrefecimento da economia resulta em larga medida da anemia da procura interna, do declínio da procura externa e do fraco nível investimento privado. Segundo a mesma instituição, o crescimento estimado para o PIB japonês situou-se nos 0,5% em 2008 prevendo-se uma redução de -0,2% para 2009.

Na área euro, e de acordo com as previsões publicadas na revisão de Novembro de 2007 do *World Economic Outlook* do Fundo Monetário Internacional, o crescimento do PIB em 2008 das economias que integram o eurosistema ter-se-á situado nos 1,3%, estimando-se para o ano de 2009 uma estagnação do PIB em torno dos 0,1%. Para o arrefecimento das economias da área euro concorrem os efeitos adversos do abrandamento económico internacional, pressionando negativamente as exportações, e a desaceleração da procura interna, agravada não só pelas dificuldades de financiamento



das empresas e particulares mas também pelo impacto negativo das expectativas dos agentes económicos e da sua situação financeira. Entre as consequências mais relevantes da desaceleração verificada, encontram-se problemas sérios nas finanças públicas, com muitos países a adoptarem medidas de política orçamental no sentido de reforçar a confiança e a estabilidade da actividade económica, e a manutenção da taxa de desemprego em níveis elevados.

À semelhança dos seus pares da área euro, a evolução da economia portuguesa ressentiu-se da actual conjuntura internacional, caracterizada pelo abrandamento da actividade económica, com consequências na redução do crescimento e procura mundiais, e pelo elevado grau de incerteza quanto à magnitude e duração desse ciclo económico. A persistência de um conjunto de debilidades de natureza estrutural e o chamado problema orçamental tornam a economia portuguesa mais vulnerável a choques exteriores, explicando a excessiva dependência da evolução negativa do contexto internacional. De acordo com o Boletim de Inverno de 2008 publicado pelo Banco de Portugal, prevê-se um crescimento de 0,3% do PIB português em 2008 e uma redução de -0,8% em 2009, interrompendo a trajectória de recuperação ligeira registada nos dois anos anteriores. De acordo com a mesma fonte, a taxa de inflação terá aumentado de 2,4% em 2007 para 2,7% em 2008, consequência sobretudo da evolução da componente energética.

INVESTIMENTO

Face a 2007, assistiu-se em 2008 a um crescimento no montante de investimento no projecto do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente na conclusão das obras complementares ao sistema, na aquisição do novo material circulante e no arranque das obras de expansão do sistema.

O nível de investimento da Metro do Porto ascendeu em 2008 a 123,8 milhões de euros. Em termos acumulados, o investimento realizado no projecto alcançou os 2.236 milhões de euros.

FINANCIAMENTO

As carências de financiamento a fundo perdido e estruturado do projecto condicionam significativamente os resultados financeiros da Metro do Porto. A inadequada comparticipação a fundo perdido ao projecto conduz a um elevado nível de endividamento da Empresa, com impacto no seu desempenho financeiro, particularmente agravado num exercício marcado pela subida significativa dos custos de financiamento.

Apesar dos resultados alcançados com a política de gestão activa de risco de taxa de juro, os encargos financeiros suportados pela Metro do Porto (não incluindo os custos com a operação de locação operacional sobre o material circulante) ascenderam em 2008 a 68,7 milhões de euros, o que reflecte um agravamento de 11,5% face a 2007.

Apesar dos esforços desenvolvidos pela Metro do Porto no sentido de ver aumentado o nível de financiamento a fundo perdido (proveniente quer do PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central quer de Fundos Comunitários), cujo peso, inicialmente previsto para os projectos agora em conclusão, foi reduzido dos 43,9% para 26,2%, o nível de comparticipação previsto no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007 – 2013 revela-se manifestamente exíguo face à dimensão dos investimentos previstos para esse período.

FEDER – FUNDO EUROPEU DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O ano de 2008 ficou marcado pelo desfecho dos processos de auditoria e reprogramação do projecto de Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto financiado pelo FEDER no âmbito do QCA III.

Em relação à auditoria, a Comissão Europeia comunicou no final do ano, a aplicação de uma correcção financeira global de 11.726.009,22 euros, resultante das correcções de 25% do montante das despesas consideradas irregulares ao nível das regras de contratação pública (9.504.078,19 euros de comparticipação) e de 100% do montante das restantes despesas contestadas (2.221.930,03 euros de comparticipação).

A Comissão Europeia aprovou também o pedido de reprogramação instruído pela Metro do Porto a 19 de Outubro de 2007, o qual sofreu diversas actualizações, a última das quais a 4 de Março de 2008. O investimento elegível passou assim e finalmente de 821,1 milhões de euros para 832,8 milhões de euros, mantendo-se a taxa de comparticipação nos 38,45%, resultando num aumento da comparticipação em 4,5 milhões de euros.

Durante o ano de 2008 foram instruídos os 18º e 19º pedidos de pagamento, com os quais se atingiu o limite de despesa elegível aprovada pela reprogramação referida acima, incluindo já as correcções financeiras resultantes do processo de auditoria.

O investimento elegível desses dois pedidos é de 11,9 milhões de euros, a que corresponde uma comparticipação de 4,5 milhões de euros, a qual não foi ainda liquidada.

Encontra-se ainda em dívida a comparticipação referente à totalidade dos 15º e 16º pedidos de pagamento (apresentados em 2006) e parte do 14º pedido (reportado em 2005). No total, a comparticipação ainda não reembolsada ascendia, no final de 2008, a 35,7 milhões de euros.

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

valores em milhares de euros

Pedidos	Investimento elegível	Comparticipação	Desembolso	Valor em Dívida
Situação a 31.12.2007	821.957	315.708	284.482	31.227
18º Pedido	0	0	0	0
19º Pedido	11.926	4.516	0	4.516
	833.882	320.224	284.482	35.743

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

Até 31 de Dezembro de 2008, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 136,8 milhões de euros.

A 31 de Agosto de 2007 foi comunicada a atribuição de uma dotação ao projecto *Tram-Train* de 8 milhões de euros no quadro PIDDAC 2008. Esta verba foi posteriormente cativada em 7,5%, conforme comunicado à Metro do Porto a 14 de Janeiro de 2008.

A 29 de Julho de 2008 a Metro do Porto apresentou um pedido de alteração de dotação orçamental, transferindo a verba de 7,4 milhões de euros disponível do PIDDAC 2008 para o projecto Sistema de Metro Ligeiro, pedido aprovado, tendo a participação PIDDAC sido recebida em Dezembro de 2008.

A 03 de Setembro de 2008 foi comunicada a atribuição de uma dotação de 8 milhões de euros ao projecto “Troço Antas – Gondomar (Dragão – Venda Nova)” no quadro do PIDDAC 2009, tendo sido comunicada a 06 de Janeiro de 2009 a cativação de 7,5% da dotação atribuída.

valores em milhares de euros

Projecto	1996/04	2005	2006	2007	2008	Total
Sistema de Metro Ligeiro	66.139	12.252	9.250	0	7.400	95.041
Ponte Infante	33.760	0	0	0	0	33.760
Tram Train	0	0	0	8.000	0	8.000
Total	99.898	12.252	9.250	8.000	7.400	136.800

FUNDO DE COESÃO

A Empresa tomou conhecimento, no final do ano, da decisão final da Comissão Europeia relativa ao processo de auditoria que decorria sobre o projecto “Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada” candidatado ao Fundo de Coesão. Esta decisão fixou a aplicação de uma correcção financeira de 25% do montante das despesas consideradas irregulares ao nível das regras de contratação pública, o que representa 7.855.327,83 euros de participação, e de 100% do montante das restantes despesas contestadas, o que representa 156.277,50 euros de participação. Em suma, a correcção financeira total aplicada foi de 8.011.605,33 euros.

Quanto ao processo de reprogramação que decorre sobre este projecto, foi apresentada a 30 de Dezembro, depois de conhecida a decisão sobre a auditoria, uma nova versão da proposta de reprogramação, a qual prevê a prorrogação do prazo para a conclusão do projecto para 31 de Dezembro de 2009, mantendo o investimento elegível e a taxa de participação que se encontram aprovados actualmente

(90,2 milhões de euros e 75%, respectivamente). O pedido foi reencaminhado para a Comissão Europeia, cuja decisão se aguarda.

Durante o ano, foram instruídos três pedidos de pagamento, tendo-se procedido às correcções financeiras decorrentes da decisão final da auditoria referida, o que representa 1,6 milhões de euros de participação, montante que se encontra integralmente por desembolsar. Está também em dívida a participação relativa às despesas apresentadas do 10º ao 15º pedidos de pagamento, num montante total que ascende a 13,3 milhões de euros (líquido do adiantamento prestado em Setembro de 2004).

Face à participação máxima prevista, de 67,7 milhões de euros, o projecto apresenta, no final do ano, uma execução financeira de 85%.

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

valores em milhares de euros

Pedidos	Investimento elegível	Participação	Desembolso	Valor em Dívida ¹
Situação a 31.12.2007	74.879	56.159	35.417	13.341
Correcção Auditoria ²	-10.474	-7.855	0	-7.855
16º Pedido	7.798	5.848	0	5.848
17º Pedido	1.318	988	0	988
18º Pedido	3.453	2.589	0	2.589
	76.973	57.730	35.417	14.911

¹ Este valor inclui o adiantamento prestado em Setembro de 2004.

² O montante de 156.277,50 euros já tinha sido corrigido no 11º pedido de pagamento.

QREN

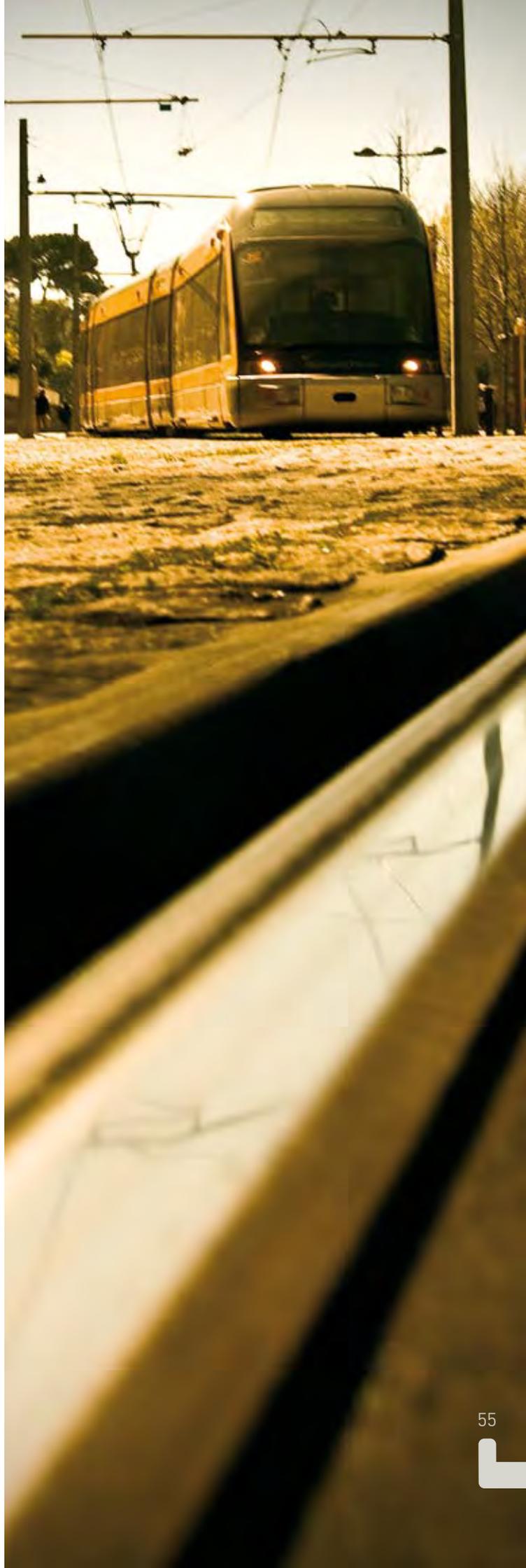
No âmbito do QREN - Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007 - 2013, os programas nacionais vocacionados para o financiamento de projectos em infraestruturas de transportes, são o Programa Operacional para a Valorização do Território (POVT), Programa Operacional do Norte (PO NORTE) e os Programas Operacionais da Cooperação Transfronteiriça Portugal - Espanha, Espaço Atlântico e do Espaço Sudoeste Europeu, este último sem aplicação a projectos da Metro do Porto, atendendo à área geográfica a que se destina.

Relativamente ao Programa Operacional para a Valorização do Território (POVT) não é conhecida qualquer intenção de apoio a projectos que a Metro do Porto, S.A. tenha desenvolvido ou que esteja ou venha a desenvolver. O financiamento no âmbito do QREN a projectos da Empresa fica assim reduzido ao PO NORTE que refere concretamente uma participação, através do Eixo Prioritário IV - Qualificação do Sistema Urbano, no projecto do Sistema do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto com um custo total estimado em 200 milhões de euros.

A 28 de Outubro de 2008 foi publicado o aviso para apresentação de candidaturas no domínio dos "Sistemas ferroviários ligeiros (metro)", no âmbito do referido Eixo Prioritário IV - Qualificação do Sistema Urbano.

Essa publicação era aguardada para apresentação da candidatura do projecto de extensão da rede de metro à estação D. João II (que se encontrava em operação já desde Maio de 2008), o que veio a ser formalizado a 7 de Novembro de 2008. A participação esperada deste projecto é de 3,4 milhões de euros, resultante da candidatura de um investimento de 6,4 milhões de euros, dos quais 4,9 milhões de euros são elegíveis.

No âmbito deste quadro de referência a Metro do Porto, S.A. espera ainda apresentar candidaturas para os projectos de extensão da linha Amarela à estação Santo Ovídio, do troço Estádio do Dragão - Venda Nova e do prolongamento da linha Verde até à Trofa.





POS_CONHECIMENTO

Os projectos Infometro e Navmetro, candidatados ao POS_Conhecimento, têm como objectivo auxiliar os cidadãos com dificuldades visuais a aceder às estações do Metro do Porto e foram promovidos em regime de parceria entre a Metro do Porto, a FEUP e a ACAPO. A comparticipação aprovada é de 100% repartida entre 45% FEDER e 55% Orçamento de Estado para um nível de despesa elegível de 150.000 euros por projecto.

A Metro do Porto enquanto promotora do Infometro e a FEUP enquanto promotora do NAVMetro procederam, durante o ano de 2008, ao encerramento de ambos os projectos, com envio dos Relatórios Finais no segundo semestre.

No projecto Infometro foram já transferidos 110.503,93 euros, encontrando-se em dívida 23.010,34 correspondente à componente de retenção e a parte do 4º Pedido de Pagamento. Da totalidade da verba recebida, foram transferidos para a FEUP 41.818,94 euros e para a ACAPO 2.509,98 euros.

valores em milhares de euros

Pedidos de Pagamento	Montante Elegível Total	Componente Metro do Porto	Componente FEUP e ACAPO	Montante Recebido Total	Componente Metro do Porto	Transferido para FEUP e ACAPO	Montante em Dívida Metro do Porto	Montante em Dívida FEUP e ACAPO
1	8.186,68	4.640,22	3.546,46	7.777,35	4.408,21	3.369,14	232,01	177,32
2	18.304,85	4.640,22	13.664,63	17.389,61	4.408,21	12.981,40	232,01	683,23
3	39.546,58	14.744,96	24.801,62	37.569,25	14.007,71	23.561,54	737,25	1.240,08
4	75.491,73	65.159,95	10.331,78	47.767,71	43.350,88	4.416,84	21.809,07	5.914,94
Total	141.529,85	89.185,35	52.344,50	110.503,93	66.175,01	44.328,92	23.010,34	8.015,58

No projecto NAVMetro, cabem à Metro do Porto 47.656,88 euros de investimento elegível, tendo sido já recebido cerca de 48% desse montante. O valor em dívida ascende a 24.811,25 euros respeitantes a parte do 4º Pedido de Pagamento e à componente de retenção.

valores em milhares de euros

Pedidos de Pagamento	Componente Metro do Porto	Montante Recebido	Montante em Dívida
1	5.081,14	4.827,08	254,06
2	5.081,14	4.827,08	254,06
3	11.599,24	11.019,28	579,96
4	25.895,36	2.172,19	23.723,17
Total	47.656,88	22.845,63	24.811,25



PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL

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

valores em milhares de euros				
2001	2002	2003	2004	Total
7.482	12.470	14.964	14.964	49.880

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

BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

A contratação dos 60 milhões de euros remanescentes do segundo contrato de financiamento junto do Banco Europeu de Investimento encontrava-se pendente da atribuição de garantia da República, condição indispensável para a atribuição de financiamento por parte desta instituição.

Com a supressão do limite de 1.000 milhões de euros à prestação de Garantias da República a financiamentos contraídos pela Metro do Porto, conforme previsto no Decreto – Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro que aprovou as alterações às Bases de Concessão do projecto, e obtido parecer favorável à atribuição de Garantia por parte dos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, foi possível desbloquear a contratação desta verba.

Os contratos de financiamento e de garantia foram assim formalizados a 29 de Outubro de 2008 e 11 de Novembro de 2008, respectivamente, tendo sido utilizado em Dezembro metade do valor contratado.

valores em milhares de euros			
Contrato	Data do Contrato	Valor	Disponível
BEI I			
Tranche A	16-Nov-98	99.760	0
Tranche B	26-Mar-01	100.000	0
Tranche C	05-11-2001	100.000	0
Tranche D	15-11-2001	243.930	0
Sub-Total		543.690	0
BEI II			
Tranche A	29-11-2004	120.000	0
Tranche B	16-12-2004	80.000	0
Tranche C	29-10-2008	60.000	30.000
Sub-Total		260.000	30.000
Total		803.690	30.000



FINANCIAMENTO INTERCALAR

Tal como em exercícios anteriores, a Metro do Porto teve necessidade de recorrer a soluções de financiamento intercalar para o financiamento da sua actividade de investimento assim como para o financiamento do seu défice de exploração.

A insuficiência de comparticipação de fundo perdido ao projecto, acrescida da não libertação das comparticipações dos fundos comunitários já atribuídas em face da indefinição, até perto do final do ano, quanto às conclusões dos processos de auditoria iniciados em 2005, no caso do QCA, e em 2006, no caso do Fundo de Coesão, agravou as restrições ao financiamento do projecto.

O investimento global em 2008 de 123,8 milhões de euros foi financiado com recurso a financiamento intercalar, com excepção da comparticipação de 7,4 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2008.

A este valor acrescem custos financeiros de 68,7 milhões de euros referentes a encargos financeiros (incluindo-se aqui os resultantes de financiamentos contratados com o Banco Europeu de Investimento e de operações de financiamento intercalar) e 12,1 milhões de euros suportados com as rendas de locação operacional dos veículos Eurotram.

Em 2008 foram efectuadas quatro operações de médio e longo prazo, no montante global de 472 milhões de euros, com maturidades entre 10 e 20 anos. Destes, 252 milhões de euros foram contratados para garantia do reembolso de cinco financiamentos de igual montante, cujo vencimento ocorria ao longo de 2008.

A Empresa dispunha, no final do exercício, de 112,4 milhões de euros de facilidades de curto prazo, incluindo adiantamento por conta de fundos comunitários, encontrando-se utilizados 22,9 milhões de euros (face a 231,7 milhões de euros utilizados a 31 de Dezembro de 2007).

CONTRATO PROGRAMA

Por iniciativa da Metro do Porto, e na sequência de uma apresentação informal em Julho de 2002, foi apresentada em Setembro de 2002 uma primeira proposta formal de contrato programa que visava dar cumprimento ao disposto nas Bases de Concessão do projecto, de acordo com a sua formulação aprovada pelo Decreto – Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro. Esta proposta veio a ser reformulada ainda em 2002.

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

As novas Bases de Concessão do projecto, aprovadas pelo Decreto – Lei n.º 192/2008, de 01 de Outubro, introduzindo alterações à figura do contrato programa e timings de celebração, reforçam a necessidade da sua celebração, estando previsto no n.º 1 da Base XV que *“O Estado prestará à concessionária compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objecto de contratos-programa ou contratos de serviço público”*.



POLÍTICA DE GESTÃO DA EXPOSIÇÃO AO RISCO DE TAXA DE JURO

O exercício de 2008 foi caracterizado por uma elevada volatilidade dos mercados financeiros, com variações bastante amplas dos mercados e das políticas monetárias seguidas pelos bancos centrais das moedas de referência.

No exercício em apreço foi por isso prosseguida com maior vigor a estratégia de gestão activa da exposição ao risco de taxa de juro de forma a procurar otimizar a política de cobertura seguida. Em particular, foi acompanhado o desempenho das estruturas de cobertura de risco em carteira, monitorizando-se a sua evolução e procurando soluções de optimização. Em resultado dessa permanente monitorização, foi reestruturada em Maio de 2008 uma operação de cobertura contratada em Agosto de 2006.

Associado às quatro operações de financiamento a longo prazo celebradas em 2008, foi contratado igual número de operações de cobertura, nos montantes e prazos das operações subjacentes.

No seu conjunto, as operações contratadas tendo em vista a gestão da exposição ao risco de taxa de juro permitiram, em 2008, uma redução do custo de financiamento de 14,9 milhões de euros.





SITUAÇÃO PATRIMONIAL

A par da evolução do património imobilizado da Empresa, em virtude do investimento realizado durante o ano de 2008, assistiu-se a um esforço de consolidação da dívida da Metro do Porto, destacando-se a redução das dívidas bancárias a curto prazo em 209 milhões de euros por contrapartida de linhas de crédito com maturidades mais adequadas a financiamento de projectos com prolongada vida útil.

O contínuo atraso na implementação de um perfil mais adequado de financiamento do projecto, concretamente, o reforço há muito reclamado pela Metro do Porto da componente a fundo perdido, condiciona a performance financeira da Empresa (via custos financeiros), encerrando-se o ano de 2008 com uma situação líquida negativa de 68,3 milhões de euros.

valores em milhares de euros

Situação Patrimonial	2005	2006	2007	2008	08/07
Imobilizado (líquido)	1.434.112	1.690.847	1.722.600	1.794.607	4,2%
Existências	162	272	0	0	-
Dívidas de Terceiros - Curto Prazo	63.890	52.329	28.139	24.479	-13,0%
Disponibilidades	5.061	2.565	3.294	1.150	-65,1%
Acréscimos e Diferimentos	286.698	272.674	258.186	240.772	6,7%
Activo	1.789.923	2.018.688	2.012.220	2.061.008	2,4%
Capital Social	5.000	5.000	5.000	7.500	50,0%
Prestações Acessórias	179	179	179	179	0,0%
Ajustamentos Capital em Filiais e Associadas	0	0	55	55	0,0%
Prestações do Concedente	402.883	463.561	471.561	478.961	1,6%
Resultados Transitados	-67.581	-138.916	-261.188	-406.377	-55,6%
Resultado Líquido do Exercício	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-2,4%
Situação Líquida	269.146	207.669	70.418	-68.301	-197,0%
Provisões	10.766	10.766	12.556	14.418	14,8%
Dívidas a Terceiros - Médio e Longo Prazo	970.948	1.341.246	1.453.090	1.917.957	32,0%
Dívidas a Terceiros - Curto Prazo	423.396	343.213	371.925	92.724	-75,1%
Acréscimos e Diferimentos	115.667	115.794	104.230	104.211	0,0%
Passivo	1.520.777	1.811.019	1.941.802	2.129.309	9,7%
Situação Líquida e Passivo	1.789.923	2.018.688	2.012.220	2.061.008	2,4%

As demonstrações financeiras de 2008 foram preparadas no pressuposto da continuidade da actividade da Sociedade - dependente da manutenção do apoio das instituições financeiras, e do Estado através de adequadas indemnizações compensatórias, uma vez que, apesar dos esforços desenvolvidos pela Sociedade e do aumento de capital social, a estrutura patrimonial continua desequilibrada. Torna-se assim indispensável, conforme determina o artº 35º do Código das Sociedades Comerciais, equacionar uma solução agora, por se verificar que a situação líquida é inferior a metade do capital social. O Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Accionistas de modo a adoptarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social, conforme determina o referido preceito do Código das Sociedades Comerciais.

Do lado do activo, registou-se um crescimento de 6,6% do imobilizado bruto (crescimento de 4,2% do imobilizado líquido). Nas dívidas de terceiros a curto prazo, destaca-se a redução em 7,8 milhões de euros de dívidas de clientes, sendo o saldo final de 8,2 milhões de euros constituído na sua quase totalidade por valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE. Em sentido contrário, constata-se um crescimento de 3,6 milhões de euros nas dívidas do Estado e outras entidades públicas, em consequência do pedido de reembolso de pagamentos de IRC sobre rendimentos pagos a não residentes e que foram posteriormente alvo de isenção e de um alargamento no prazo de recebimento dos reembolsos de IVA.

Do lado do capital próprio, regista-se o aumento de capital em 2,5 milhões de euros assim como a variação da rubrica Prestações do Concedente, resultado da comparticipação de 7,4 milhões de euros ao abrigo do PIDDAC 2008 ao projecto Sistema de Metro Ligeiro.

A evolução do endividamento a longo prazo reflecte as operações de financiamento intercalar e as contratadas junto do Banco Europeu de Investimento no montante global de 502 milhões de euros, liquidadas da transferência para curto prazo dos montantes a liquidar em 2009, onde se inclui uma primeira amortização de capital das linhas de financiamento BEI.

Em termos agregados, e excluindo a dívida junto do Banco Europeu de Investimento (que registou um crescimento de 30 milhões de euros em 2008 com a utilização de metade da terceira tranche do segundo contrato de financiamento), o endividamento bancário da Metro do Porto ascende a 992,4 milhões de euros, incluindo adiantamentos por conta de fundos comunitários a receber.

Na sequência da existência de passivos contingentes, os quais podem representar perdas futuras, foi reforçada a rubrica provisões em 14,8%, face ao montante de 2007.

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



EXPLORAÇÃO

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta face ao ano transacto uma melhoria da margem bruta de exploração de 15,4%, sustentada num aumento da taxa de ocupação média global. Em termos absolutos, o ano de 2008 conclui com uma margem bruta deficitária em 18,8 milhões de euros e uma margem líquida negativa de 75,1 milhões de euros (que por sua vez apresenta uma melhoria de 7,0% face ao ano transacto).

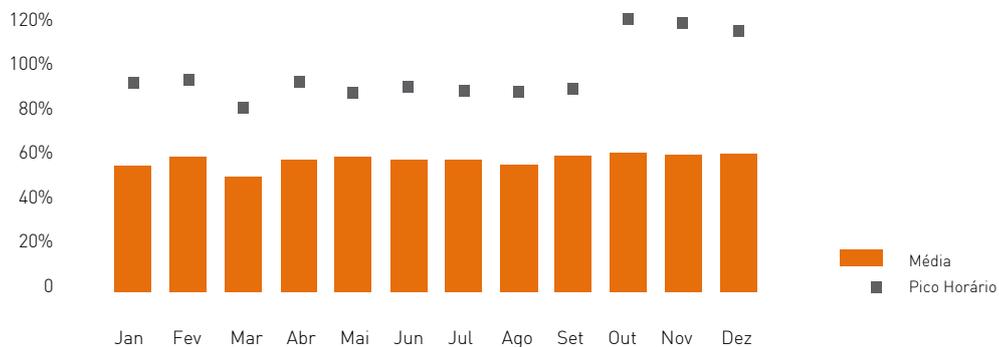
valores em milhares de euros

Conta Exploração Metro	2005	2006	2007	2008	08/07
Venda e Prestações de Serviço	10.326	21.263	26.678	29.174	9,4%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	23.792	44.861	48.950	48.007	-1,9%
Margem Bruta	-13.466	-23.598	-22.272	-18.833	15,4%
<i>Taxa de cobertura</i>	<i>43,4%</i>	<i>47,4%</i>	<i>54,5%</i>	<i>60,8%</i>	<i>6,3 pp</i>
Margem Líquida	-43.143	-78.811	-80.772	-75.090	7,0%
Resultado Exploração	-60.458	-121.357	-141.475	-146.695	-3,7%

Em resultado do aumento da procura dirigida ao Sistema, associado a uma mais eficiente gestão do programa de oferta, com o conseqüente impacto a nível da taxa de ocupação média global, concluiu-se o ano de 2008 com uma taxa de cobertura média anual de 60,8%, evidenciando um crescimento de 6,3 pp face ao valor registado no ano anterior. Este rácio compara as receitas de tarifário com os custos directos de operação, onde se incluem os custos de operação, o custo com a equipa de fiscalização da operação assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TIP, ACE.

A taxa de cobertura acima é uma taxa média anual do Sistema. Analisando esta taxa por faixa horária, verificamos taxas de cobertura médias mensais, nas horas de ponta, consistentemente acima dos 80%. Em termos médios mensais, a taxa de cobertura ultrapassa, na faixa horária das 8h – 9h, o ponto de *break even*.

Taxa de Cobertura



Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% no ramal de ligação ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro e nos extremos das linhas, com exceção do extremo Norte da linha Vermelha. As maiores taxas de cobertura, que excedem os 70%, atingem-se nos troços mais centrais da rede, nomeadamente em grande parte do tronco comum.



TAXA DE COBERTURA 2008

Taxa de cobertura média dos dois sentidos

- Até 30%
- Entre 30% e 50%
- Entre 50% e 70%
- Entre 70% e 100%





A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2008 a 29,2 milhões de euros, apresentando um crescimento de 9,4% face ao ano anterior. A este valor correspondem receitas de 56,67 cêntimos por validação (subida de 2,3% face ao período homólogo), 11,25 cêntimos por passageiro km (subida de 3,7%) e 2,08 cêntimos por lugar km (subida significativa de 17,7%).

O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 48,0 milhões de euros, dos quais 91,9% relativos ao contrato de operação Normmetro, 5,1% relativos ao contrato de fiscalização da operação e os restantes relativos a comissões pagas ao TIP, ACE. Face a 2007, regista-se uma redução de 1,9% dos custos das vendas e prestações de serviços, para o que contribuíram as reduções de 1,6% dos custos com o contrato de operação Normmetro e de 11,3% dos custos do contrato de fiscalização da operação. Em sentido contrário, evoluíram as comissões pagas ao TIP, ACE, que sendo calculadas em função da utilização do sistema apresentaram um crescimento de 8,0%.

O Sistema de Metro Ligeiro apresenta, em 2008, um custo operacional por lugar km oferecido de 3,43 cêntimos (mais 5,5% que em igual período de 2007) e de 18,51 cêntimos por passageiro km (redução de 7,0%).

A repartição por linha da conta de exploração do sistema mostra as margens líquidas apresentadas na tabela infra:

Margem Líquida	valores em milhares de euros	
	2008	%
Linha Azul	-15.790	21,0%
Linha Vermelha	-19.656	26,2%
Linha Verde	-13.827	18,4%
Linha Amarela	-16.369	21,8%
Linha Violeta	-9.448	12,6%

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2008, uma margem bruta negativa de 402,3 mil euros e uma margem líquida negativa em 416,9 mil euros (melhorias face a 2007 de 3,2% e 4,7%, respectivamente).

valores em milhares de euros

Conta Exploração Funicular	2005	2006	2007	2008	08/07
Venda e Prestações de Serviço	137,9	175,7	212,2	238,6	12,5%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	356,0	588,6	627,8	640,9	2,1%
Margem Bruta	-218,1	-412,8	-415,6	-402,3	3,2%
<i>Taxa de cobertura</i>	38,7%	29,9%	33,8%	37,2%	3,4 pp
Margem Líquida	-410,2	-427,6	-437,6	-416,9	4,7%
Resultado Exploração	-659,3	-792,0	-1.004,2	-1.032,4	-2,8%

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 238,6 mil euros, a que corresponde um valor de 44,60 cêntimos por lugar km e 2,02 euros por passageiro km (crescimentos face ao período homólogo de 9,3% e 2,9%, respectivamente).

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,20 euros por lugar km oferecido e de 5,42 euros por passageiro km transportado, em termos acumulados (reduções face ao período homólogo de 0,8% e 6,6%, respectivamente).

A margem bruta de exploração do Parque Metro, na estação Estádio do Dragão, ascendeu a 43,2 mil de euros. Embora continue apenas marginalmente positiva, o seu valor em 2008 representa uma melhoria significativa (53,6%) face a 2007. A margem líquida foi negativa em 384,8 mil euros.

valores em milhares de euros

Conta Exploração Parque Metro	2006	2007	2008	08/07
Venda e Prestações de Serviço	25,0	71,0	86,1	21,2%
Custo Vendas e Prestações de Serviço	17,9	42,9	42,9	0,0%
Margem Bruta	7,1	28,1	43,2	53,6%
<i>Taxa de cobertura</i>	139,6%	165,5%	200,5%	35,1 pp
Margem Líquida	-154,3	-402,0	-384,8	4,3%
Resultado Exploração	-218,3	-562,5	-568,7	-1,1%

RESULTADOS

A continuada melhoria da taxa de cobertura da operação do Sistema de Metro Ligeiro, sustentada quer pelo crescimento da receita do serviço de transporte quer pela implementação de um novo modelo de exploração que permitiu a redução da produção quilométrica sem impactos na qualidade do serviço, foi anulada pela deterioração da função financeira da Empresa.

De facto, verificou-se em 2008 que a redução em 2,4 milhões do défice operacional, sustentada na redução da generalidade das rubricas de custos de exploração, foi mais que anulado pela agravamento do défice financeiro em 5,6 milhões de euros, encerrando-se o exercício de 2008 com um resultado líquido negativo de 148,6 milhões de euros.

valores em milhares de euros

Resultados	2005	2006	2007	2008	08/07
Fornecimentos e Serviços Externos	58.098	75.130	79.240	78.806	-0,5%
Custos com Pessoal	5.965	5.708	6.301	5.886	-6,6%
Amortizações	22.659	40.815	50.475	51.888	2,8%
Custos Financeiros	26.532	42.334	61.561	68.665	11,5%
Impostos	1.216	4.048	3.037	5.182	70,6%
Outros Custos	467	304	110	90	-18,4%
Custos	114.936	168.339	200.724	210.517	4,9%
Prestações de Serviços	14.435	25.854	30.995	33.988	9,7%
<i>Transporte Público de Passageiros</i>	<i>10.350</i>	<i>21.272</i>	<i>26.555</i>	<i>29.374</i>	<i>10,6%</i>
<i>Manutenção Veículos LEP</i>	<i>3.609</i>	<i>3.728</i>	<i>3.801</i>	<i>3.827</i>	<i>0,7%</i>
<i>Publicidade em Espaços Comerciais</i>	<i>183</i>	<i>269</i>	<i>366</i>	<i>350</i>	<i>-4,4%</i>
<i>Outras</i>	<i>294</i>	<i>585</i>	<i>273</i>	<i>437</i>	<i>60,2%</i>
Subsídios à exploração	2.246	2.403	10.359	11.138	7,5%
<i>Exploração Sistema Metro Ligeiro</i>	<i>2.246</i>	<i>2.403</i>	<i>10.359</i>	<i>11.138</i>	<i>7,5%</i>
<i>Renda de Infraestrutura</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-</i>
Trabalhos para a Própria Empresa	24.920	15.789	12.128	13.611	12,2%
Proveitos Financeiros	836	877	870	2.418	178,0%
Proveitos Suplementares	59	47	163	30	-81,5%
Outros Proveitos	1.105	1.214	1.021	714	-30,1%
Proveitos	43.601	46.184	55.536	61.898	11,5%
Resultado Líquido	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-2,4%



As Prestações de Serviços apresentaram um crescimento de 9,7% face ao período homólogo, sendo de realçar o crescimento de 10,6% das receitas decorrentes do serviço de transporte de passageiros.

O orçamento da Metro do Porto para 2008, remetido à tutela em Dezembro de 2007, previa a atribuição de indemnizações compensatórias no montante de 246,0 milhões de euros, repartido em duas componentes:

1. Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte, no valor de 156,1 milhões de euros (dos quais 100,2 milhões referentes a acertos do valor efectivo do período 2003/07 face ao preconizado na nova proposta de contrato programa remetida à tutela em Dezembro de 2005);
2. Renda pela disponibilização da infraestrutura, no valor de 90,0 milhões de euros.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 165/08, de 09 de Outubro, cabendo à Metro do Porto indemnizações compensatórias pelo serviço de transporte no montante de 11.689.943,49 euros. O montante atribuído à Metro do Porto corresponde a uma contribuição média de 4,5 cêntimos por passageiro km transportado.

Em termos absolutos, a principal evolução nas rubricas de custos ocorreu ao nível dos custos financeiros, cujo agravamento decorreu em grande medida do elevado recurso a endividamento para financiar a construção do Sistema de Metro Ligeiro. A isso acresceu a forte subida das taxas de juro iniciada no final de Janeiro de 2008, e apenas invertida no último trimestre de 2008.

Não obstante os resultados positivos alcançados com a política de gestão de risco de taxa de juro, registaram-se em 2008 custos financeiros liquidados de 66,2 milhões de euros, 5,6 milhões acima do valor registado em igual período do ano anterior.

Igualmente significativa foi a evolução da rubrica Impostos, com um agravamento de 70,6% (2,1 milhões de euros). Esta variação é explicada pelo imposto de selo suportado na contratação de novos financiamentos e nos pagamentos de juros dos restantes.

De destacar os esforços de contenção da Empresa nas rubricas de Custos com Pessoal e Fornecimentos e Serviços Externos, que apresentaram reduções face a 2007, de 6,6% e 0,5%, respectivamente.



9

PERSPECTIVAS PARA 2009



Serão concluídas ao longo de 2009 diversas intervenções de compatibilização urbana do sistema actualmente em exploração, bem como de empreitadas de melhoria das condições de segurança de operação do sistema, como o caso da eliminação das passagens de nível nas linhas Vermelha e Verde. Prevê-se igualmente a conclusão das obras de adaptação do PMO de Guifões tendo em vista dotar esta infra-estrutura de capacidade para receber os novos veículos *Tram-Train* em fornecimento.

Irão prosseguir as actividades para identificação de melhorias à rede em exploração, destacando o melhoramento das condições de conforto e funcionalidade das estações Senhora da Hora e Brito Capelo e a avaliação da construção da estação Modivas Norte.

Será lançado em 2009 o concurso para a construção da extensão ISMAI – Trofa, cujo processo de adjudicação se espera concluir no mesmo exercício. Será também concluído em 2009 o processo de concurso para a construção do troço D. Joao II – Santo Ovídio, iniciado em 2008.

Pretende-se igualmente lançar em 2009 o concurso público para a atribuição, em regime de subconcessão, da construção da segunda fase do sistema, exceptuando as obras entretanto inicializadas ou contratualizadas de forma autónoma. Será também lançado o concurso de operação e gestão do sistema, o que deverá ocorrer ainda durante o primeiro trimestre.

De acordo com o cronograma de fornecimento da nova frota de material circulante estará concluído no segundo semestre de 2009, o fornecimento das trinta unidades de *Tram-Train*. Os veículos serão entretanto equipados com o sistema ATP, prevendo-se que no primeiro semestre de 2010 estejam já todos em operação.

Em cumprimento do novo Código da Contratação Pública, a Metro do Porto irá aderir em 2009 à plataforma electrónica para lançamento, publicitação e gestão de todos os procedimentos concursais.

Prosseguirá em 2009 a apresentação de projectos à participação do Quadro de Referência Estratégico Nacional 2007-2013, com vista ao reforço do financiamento a fundo perdido ao projecto.

Aguarda-se autorização da Tutela para a formalização de quatro aditamentos já negociados com o consórcio construtor do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente:

- Quinto aditamento: referente à duplicação da linha da Trofa entre Fonte do Cuco e ISMAI, cuja cerimónia de inauguração do troço parcelar Fonte do Cuco – Fórum da Maia, realizada em Julho de 2005, contou com a presença do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- Sexto aditamento: referente aos trabalhos a menos do traçado em via simples do troço ISMAI – Trofa;
- Sétimo aditamento: referente à renegociação do contrato de operação, que se tornou necessária por na componente de exploração do contrato inicial não estarem previstas as alterações ao traçado posteriormente aprovadas pela Tutela;
- Oitavo aditamento: referente à permuta e compensação global dos valores dos trabalhos a mais e a menos que, na execução do contrato, foram sendo determinados e cujo regime não ficou coberto pelos anteriores aditamentos ao contrato, e ainda à extensão de garantias para os veículos e equipamentos oficiais.

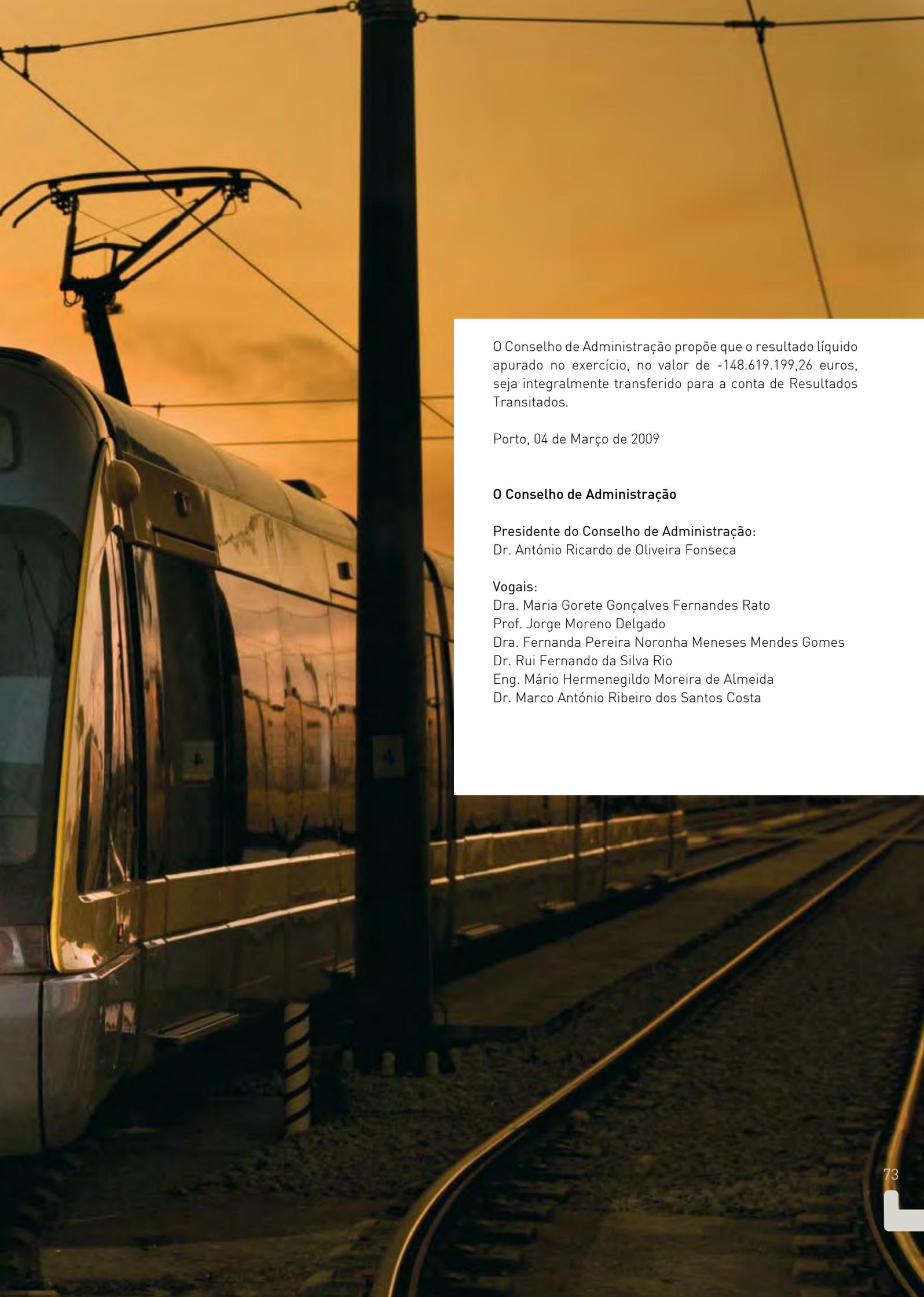
Mantendo-se prevista a sua celebração na nova versão das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, aguarda-se Contrato Programa que regule a atribuição de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado pela Metro do Porto.

Na prossecução dos objectivos de dinamização da utilização do transporte público e promoção da intermodalidade do sistema de transportes da AMP, base da criação do sistema de metro ligeiro, serão instaladas nas principais estações, baias para bicicletas, procurando trazer novos utilizadores ao sistema.

10

PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS





O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -148.619.199,26 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 04 de Março de 2009

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração:

Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais:

Dra. Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato

Prof. Jorge Moreno Delgado

Dra. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Dr. Rui Fernando da Silva Rio

Eng. Mário Hermenegildo Moreira de Almeida

Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa

BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008

Unidade: Euros

Código das Contas	POC	Nota Anexo	Exercícios	
			2008	2007
Situação Líquida e passivo				
51	Capital próprio:			
	Capital		7.500.000	5.000.000
53	Prestações Acessórias		179.033	179.033
55	Ajust. Partes Capital em Filiais e Associadas		54.687	54.687
59	Resultados transitados		-406.377.060	-261.188.494
	<i>Subtotal</i>		-398.643.340	-255.954.773
88	Resultado líquido do exercício		-148.619.199	-145.188.566
	<i>Subtotal</i>		-547.262.539	-401.143.340
581	Prestações do concedente (Al.4 da Base XXVII)		478.961.360	471.561.360
	<i>Total da situação líquida</i>	40	-68.301.179	70.418.021
298	Passivo:			
	Provisões			
	Outras provisões	34	14.417.825	12.556.296
			14.417.825	12.556.296
231	Dívidas a terceiros - Médio e longo prazo:			
262/3/4/5/7/8	Dívidas a instituições de crédito	52	1.734.039.069	1.243.689.708
	Outros credores	53	183.917.812	209.400.379
			1.917.956.881	1.453.090.086
231	Dívidas a terceiros - Curto prazo:			
221	Dívidas a instituições de crédito	52	32.077.084	311.652.576
219	Fornecedores, c/c		15.242.074	19.041.375
261	Adiantamentos de clientes			14.640
24	Fornecedores de imobilizado c/c	53	28.213.983	34.937.457
262/3/4/5/7/8	Estado e outros entes públicos		226.691	386.071
	Outros credores	53	16.963.896	5.893.255
			92.723.728	371.925.373
273	Acréscimos e diferimentos			
274	Acrécimos de custos	54	24.776.715	19.483.701
	Proveitos diferidos	55	79.434.150	84.746.084
			104.210.864	104.229.784
	<i>Total do passivo</i>		2.129.309.299	1.941.801.540
	<i>Total da situação líquida e do passivo</i>		2.061.008.120	2.012.219.560

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE:

DR. ANTÓNIO RICARDO DE OLIVEIRA FONSECA

VOGAIS:

DRA. MARIA GORETE GONÇALVES FERNANDES RATO

PROF. JORGE MORENO DELGADO

DRA. FERNANDA PEREIRA NORONHA MENESES MENDES GOMES

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

DR. MARCO ANTÓNIO RIBEIRO DOS SANTOS COSTA

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008

Unidade: Euros

Código das Contas		Exercícios			
POC		2008		2007	
	Costs and Losses				
61	Fornecimentos e serviços externos		78.805.574		79.239.946
641 + 642	Custos com o pessoal:				
	Remunerações	4.606.879		4.879.916	
	Encargos sociais:				
643 + 644	Pensões	0		0	
645/6/7/8/9	Outros	1.279.236	5.886.115	1.420.764	6.300.680
662 + 663	Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	51.888.286		50.474.559	
67	Provisões	0	51.888.286	0	50.474.559
63	Impostos	5.182.173		3.037.398	
65	Outros custos e perdas operacionais (A)	20.632	5.202.804	11.340	3.048.738
682	Perdas em empresas do grupo e associados		141.782.780		139.063.923
681/5/6/7/8	Juros e custos similares:		722		108.350
	Outros (C)	68.664.276	68.664.998	61.453.001	61.561.351
69	Custos e perdas extraordinários (E)		210.447.778		200.625.274
			40.467		60.312
86	Imposto sobre o rendimento do exercício (G)		210.488.244		200.685.585
			28.947		38.636
88	Resultado líquido do exercício		210.517.191		200.724.221
			-148.619.199		-145.188.566
			61.897.992		55.535.655
	Proveitos e Ganhos				
72	Prestações de Serviços	33.987.943	33.987.943	30.995.470	30.995.470
75	Trabalhos para a própria empresa		13.610.787		12.127.902
74	Subsídios à exploração	11.137.662		10.358.990	
73	Proveitos suplementares	30.250		163.183	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais (B)	0	11.167.912	0	10.522.173
782	Ganhos em empresas do grupo e associadas		58.766.642		53.645.546
7811/3/4/6/8	Outros juros e proveitos similares:		441.273		46.053
	Outros (D)	1.976.296	2.417.568	823.451	869.503
79	Proveitos e ganhos extraordinários (F)		61.184.210		54.515.049
			713.782		1.020.606
			61.897.992		55.535.655
	Resumo:				
	Resultados Operacionais (B) - (A) =		-83.016.138		-85.418.377
	Resultados Financeiros (D-B) - (C-A) =		-66.247.430		-60.691.847
	Resultados Correntes (D) - (C) =		-149.263.568		-146.110.225
	Resultados antes Impostos (F) - (E) =		-148.590.252		-145.149.930
	Resultados Líquido Exercício (F) - (G) =		-148.619.199		-145.188.566

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE:

DR. ANTÓNIO RICARDO DE OLIVEIRA FONSECA

VOGAIS:

DRA. MARIA GORETE GONÇALVES FERNANDES RATO

PROF. JORGE MORENO DELGADO

DRA. FERNANDA PEREIRA NORONHA MENESES MENDES GOMES

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

DR. MARCO ANTÓNIO RIBEIRO DOS SANTOS COSTA

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008

Unidade: Euros

	Exercícios	
	2008	2007
Vendas e prestações de serviços	33.987.943	30.995.470
Custo das vendas e prestações de serviços	-115.191.907	-113.588.596
Resultados brutos	-81.203.964	-82.593.126
Outros proveitos e ganhos operacionais	11.205.966	11.017.885
Custos de distribuição	-3.223.807	-2.554.172
Custos administrativos	-5.658.342	-7.538.489
Outros custos e perdas operacionais	-3.457.345	-4.644.300
Resultados operacionais	-82.337.493	-86.312.201
Custo líquido de financiamento	-66.693.310	-58.883.610
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	440.551	45.880
Resultados correntes	-148.590.252	-145.149.930
Impostos sobre resultados correntes	-28.947	-38.636
Resultados correntes após impostos	-122.155.435	-145.188.566
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre os resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-148.619.199	-145.188.566
Resultados por acção	-99,08	-145,19

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE:

DR. ANTÓNIO RICARDO DE OLIVEIRA FONSECA

VOGAIS:

DRA. MARIA GORETE GONÇALVES FERNANDES RATO

PROF. JORGE MORENO DELGADO

DRA. FERNANDA PEREIRA NORONHA MENESES MENDES GOMES

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

DR. MARCO ANTÓNIO RIBEIRO DOS SANTOS COSTA

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA PARA O EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2008

Unidade: Euros

	2008	2007
Actividades Operacionais:		
Recebimentos de clientes	37.967.149	19.706.857
Pagamentos a fornecedores	-76.827.816	-86.012.277
Pagamentos ao pessoal	-5.908.094	-6.342.056
<i>Fluxo gerado pelas operações</i>	-44.768.760	-72.647.475
Recebimentos/(pagamentos) de imposto sobre o rendimento	-460.504	-714.339
Outros recebimentos/(pagamentos) relativos à actividade operacional	9.298.619	-2.415.199
<i>Fluxo gerado antes das rubricas extraordinárias</i>	-35.930.645	-75.777.013
Recebimentos relacionados com rubricas extraordinárias	-625.111	-645.498
Pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias	-40.467	-55.582
	-665.578	-701.080
<i>Fluxo das Actividades Operacionais</i>	-36.596.223	-76.478.094
Actividades de Investimento:		
Recebimentos:		
Investimentos financeiros	0	0
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	197.897	2.860.138
Prestações do concedente	7.400.000	8.000.000
Dividendos	0	0
	7.597.897	10.860.138
Pagamentos:		
Investimentos financeiros	0	111
Imobilizações corpóreas	108.980.500	35.993.975
Imobilizações incorpóreas	7.302.191	7.432.195
Amortiz. contratos locação financeira	325.343	0
	116.608.033	43.426.281
<i>Fluxo das Actividades de Investimento</i>	-109.010.136	-32.566.143
Actividades de Financiamento:		
Recebimentos:		
Empréstimos obtidos	502.540.000	166.280.494
	502.540.000	166.280.494
Pagamentos:		
Empréstimos obtidos	291.766.131	0
Juros e custos similares	67.311.645	56.507.357
	359.077.775	56.507.357
<i>Fluxo das Actividades de Financiamento</i>	143.462.225	109.773.137
Varição de caixa e seus equivalentes	-2.144.135	728.901
Caixa e seus equivalentes no início do período	3.294.349	2.565.448
Caixa e seus equivalentes no fim do período	1.150.214	3.294.349

O TÉCNICO OFICIAL DE CONTAS

DR. VITOR MANUEL GOMES CASTELO DE CARVALHO

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE:

DR. ANTÓNIO RICARDO DE OLIVEIRA FONSECA

VOGAIS:

DRA. MARIA GORETE GONÇALVES FERNANDES RATO

PROF. JORGE MORENO DELGADO

DRA. FERNANDA PEREIRA NORONHA MENESES MENDES GOMES

DR. RUI FERNANDO DA SILVA RIO

ENG. MÁRIO HERMENEGILDO MOREIRA DE ALMEIDA

DR. MARCO ANTÓNIO RIBEIRO DOS SANTOS COSTA

ANEXO À DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA

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

2 – Discriminação dos componentes de caixa e seus equivalentes:

	(valores em euros)	
	2008	2007
Numerário	1.520	1.526
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	1.148.694	3.292.822
Equivalentes a caixa:		
Caixa e seus equivalentes	1.150.214	3.294.349
Disponibilidades constantes do balanço	1.150.214	3.294.349

3 – Informações respeitantes a actividades financeiras não monetárias

No exercício foram utilizados 30 dos 60 milhões de euros contratados, a 29 de Outubro de 2008, junto do BEI, montante remanescente do segundo contrato de financiamento junto desta entidade.

Encontra-se disponível para utilização futura a quantia de 89,4 milhões de euros referentes a linhas de crédito de curto prazo contratadas junto de instituições bancárias nacionais.

ANEXO AO BALANÇO E À DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS



0 - INTRODUÇÃO

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

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

O Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro, revoga o Decreto-Lei nº 71/93, de 10 de Março e veio conferir à sociedade Metro do Porto, S.A., o estatuto de concessionária por um período de 50 anos, regulamentar as Bases da Concessão (anexo I), definir as regras de actuação dos accionistas (anexo II - Acordo Parassocial dos Accionistas da Metro do Porto, S.A.) e definir os novos Estatutos da Empresa (anexo III). O regime legal da concessão é alterado pela Lei 161/99, de 14 de Setembro, o qual aprova as bases da concessão, pelo Decreto-Lei nº 261/2001, de 16 de Setembro de 2001, pelo Decreto-Lei nº 249/2002, de 19 de Novembro, com vista a permitir operações de leasing de material circulante afecto ao sistema, pelo Decreto-Lei nº 33/2003, de 24 de Fevereiro, pelo Decreto-Lei nº 166/2003, de 24 de Julho, pelo Decreto-Lei nº 233/2003 de 27 de Setembro e pelo Decreto-Lei nº 192/2008 de 01 de Outubro.

Para a prossecução do seu objecto, tem a sociedade que realizar estudos, concepção, planeamento, projectos e a construção das infra-estruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas têm constituído a actividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com o arranque da operação da Linha Azul. Desde então, a exploração comercial tem vindo a sofrer uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha da Póvoa), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha da Trofa) e da linha Amarela, em 2005 e das aberturas, em 2006, dos troços Pedras Rubras – Póvoa de Varzim, Pólo Universitário – Hospital São João, Fórum da Maia – ISMAI e Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro e em 2008, abertura do troço João de Deus – D. João II no concelho de Vila Nova de Gaia, resultando num consistente aumento da procura, que se manteve neste exercício.

O financiamento do investimento e da actividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei nº 192/2008 de 01 de Outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da actividade, através de dotações de Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus accionistas, podendo estas ultimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo accionista prestador.

Nos termos da Base XV do Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei nº 192/2008 de 01 de Outubro, o equilíbrio financeiro da exploração do sistema de metro ligeiro deverá ser assegurado pelo Estado através da atribuição compensações financeiras que visam permitir a cobertura de custos de funcionamento do sistema de metro em regime de serviço público, as quais deverão ser objecto de contrato programa ou contratos de serviço público a celebrar entre o Estado e a concessionária.

No final do exercício de 2008 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, SA	40,00%

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

3 – POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

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

3.1 BASES DE APRESENTAÇÃO

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

3.2 RECONHECIMENTO DO RÉDITO

a) Prestação de serviços

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

Os proveitos gerados pela utilização dos parques de estacionamento da estação de metro Estádio do Dragão e do Parque Central da Maia, são obtidos mensalmente, de acordo com os registos no sistema de controlo de acesso/sistema de bilhética e por informação da entidade gestora do parque, respectivamente. O tarifário, incluindo uma solução de Park & Ride, foi definido de forma a promover a utilização combinada com o metro.

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

Os proveitos decorrentes do uso dos transportes alternativos foram registados, no exercício, pela correspondente diminuição do seu custo.

b) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à

Exploração o montante de 11.133.280 euros, de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar o acréscimo de custo de exploração pela prestação de serviço social de transporte e a perda de receita pela utilização de preços sociais nos títulos de transporte, tal como previsto nas Bases de Concessão.

Na ausência de contrato programa ou contrato de serviço público, previsto nas Bases de Concessão, que regule a atribuição destas, até publicação da Resolução do Conselho de Ministros que define os montantes a atribuir no ano às empresas do sector empresarial do Estado, é registado mensalmente 1/12 do montante recebido no ano anterior, sendo que após a referida publicação são relevados mensalmente o valor real atribuído e ajustados os montantes já contabilizados.

Foram igualmente registados 865.321 euros (384.738 euros em 2007) correspondentes às indemnizações compensatórias relativas à participação da empresa no acordo de Tarifário Social celebrado em 29 de Junho de 2006, entre os operadores de transporte aderentes ao sistema intermodal Andante.

Estes montantes foram atribuídos pelas R.C.M. n.º 165/2008 de 9/10 e 149/2007, de 6/09, respectivamente, devendo ser regularizados no decurso do exercício de 2009.

3.3 GESTÃO DOS RISCOS FINANCEIROS

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

i. Risco cambial

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

ii. Risco da taxa de juro

Os empréstimos contratados com o Banco Europeu de Investimentos vencem juros a taxas variáveis e fixas revisíveis, conforme explicitado na nota 29.

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

A Empresa detém nove swaps de cobertura do risco de taxa de juro, sendo a contratação deste tipo de instrumentos financeiros efectuada após análise cuidada dos riscos e benefícios inerentes a este tipo de operações e consulta a diversas instituições intervenientes no mercado internacional.

iii. Risco de crédito

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

iv. Risco de liquidez

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

3.4 IMOBILIZAÇÕES CORPÓREAS

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

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

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

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

investimento líquido remanescente do locador.

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

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

Edifícios e outras construções:

- Edifícios: 30 anos
- Passagens inferiores: 50 anos
- Túneis: 50 anos
- Via: 25 anos

Equipamento básico: 20 anos

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

3.5 IMOBILIZAÇÕES INCORPÓREAS

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

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

3.6 INVESTIMENTOS FINANCEIROS

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

3.7 IMPARIDADE DOS ACTIVOS

Os activos da empresa são analisados à data de cada balanço, de forma a avaliar indicações de eventuais perdas por imparidade. Em 31 de Dezembro de 2008 não existem situações de imparidade de activos.

3.8 PROVISÕES

São constituídas provisões sempre que a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um acontecimento passado e sempre que é provável que uma diminuição, razoavelmente estimável, de recursos incorporando benefícios económicos será exigida para liquidar a obrigação. A análise das perdas contingentes é efectuada no final de cada exercício.

Nesta data, mantém-se a possibilidade da existência de passivos contingentes, os quais podendo representar perdas futuras, deram origem a um saldo final de provisões no montante total de 14,4 milhões de euros, incluindo uma redução de 0,3 milhões de euros resultante da participação no TIP, ACE, por aplicação do Método da Equivalência Patrimonial.

3.9 ESPECIALIZAÇÃO DE EXERCÍCIOS

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

3.10 IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO

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

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

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

3.11 LOCAÇÕES OPERACIONAIS

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

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

3.12 FINANCIAMENTO DO IMOBILIZADO

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

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

6 – IMPOSTOS

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

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

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

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2003	26.210.687	2009
2004	36.339.197	2010
2005	69.702.375	2011
2006	118.251.857	2012
2007	141.098.189	2013
2008	144.695.743	2014

7 – NÚMERO MÉDIO DE PESSOAS

O número médio de pessoas ao serviço da Empresa, no exercício, foi de 128 (127 em 2007), sendo de 129 no final de Dezembro, dos quais 16 são trabalhadores transferidos da CP e da REFER.

	2008	2007
Efectivo total	129	129
Excluindo CP/REFER	113	113
Efectivo total médio	128	127

8 – MOVIMENTOS NAS CONTAS DE DESPESAS DE INSTALAÇÃO E DESPESAS DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Foram registados na conta Despesas de Instalação os valores referentes a estudos, projectos e gestão do projecto, correspondentes ao investimento em 2008 nas linhas em exploração (Azul, Vermelha, Verde e Amarela). A passagem de imobilizado em curso para firme foi realizada pelo peso orçamental relativo destes investimentos incorpóreos face ao investimento directo no Sistema.

10 – MOVIMENTOS NAS RUBRICAS DO ACTIVO IMOBILIZADO

ACTIVO BRUTO

valores em euros

Rubricas	Saldo inicial	Aumentos	Alienações	Transferências e Abates	Saldo final
<i>Imobilizações incorpóreas:</i>					
Despesas de instalação	81.512.293	0	0	3.021.312	84.533.605
Imobilizações em curso	85.245.409	20.912.978	0	-8.884.106	97.274.282
Total	166.757.702	20.912.978	0	-5.862.793	181.807.887
<i>Imobilizações corpóreas:</i>					
Terrenos	122.692.696	0	0	13.777.123	136.469.819
Edifícios	1.249.786.235	1.271.999	0	14.512.059	1.265.570.293
Equipamento básico	210.473.791	176.714	0	23.504.839	234.155.343
Equipamento de transporte	1.112.406	0	-102.900	0	1.009.506
Ferramentas e utensílios	281.642	0	0	0	281.642
Equipamento administrativo	2.385.466	305.342	-2.876	0	2.687.933
Outras	6.063.305	0	0	768.613	6.831.917
Imobilizações em curso	101.321.308	101.245.048	0	-45.286.070	157.280.285
Adiantam. Imob. Corpóreas	1.557.234	-143.464	0	-1.413.771	0
Total	1.695.674.083	102.855.639	-105.776	5.862.793	1.804.286.739
<i>Investimentos Financeiros:</i>					
Partes de capital em empresas do grupo	2.189	0	-722	0	1.467
Partes de capital em empresas associadas	168.551	155.770	0	0	324.320
Outras empresas	0	0	0	0	0
Total	170.740	155.770	-722	0	325.788

AMORTIZAÇÕES E AJUSTAMENTOS

valores em euros

Rubricas	Saldo inicial	Reforço	Anulação/ Reversão	Saldo final
<i>Imobilizações incorpóreas:</i>				
Despesas de instalação	5.793.664	1.992.213	0	7.785.877
Total	5.793.664	1.992.213	0	7.785.877
<i>Imobilizações corpóreas:</i>				
Edifícios	110.514.652	39.511.200	0	150.025.852
Equipamento básico	20.705.523	9.818.283	0	30.523.806
Equipamento de transporte	586.783	224.359	-75.621	735.522
Ferramentas e utensílios	247.368	23.078	0	270.446
Equipamento administrativo	2.154.733	319.152	-2.427	2.471.458
Total	134.209.060	49.896.072	-78.048	184.027.085

Durante o exercício foram transferidos para imobilizado firme os valores do investimento realizado nos troços das linhas Azul, Vermelha, Verde e Amarela já concluídos e em exploração, como a seguir se apresenta:

Linha	Montante transferido
Azul	23.397.774
Vermelha	13.659.234
Verde	8.189.913
Amarela	9.569.396

11 - CAPITALIZAÇÃO DE CUSTOS FINANCEIROS INCORRIDOS NO EXERCÍCIO

Foram capitalizados na conta de Imobilizações em Curso 5.292.549 euros correspondentes a 2.679.992 euros de encargos financeiros dos financiamentos do Banco Europeu de Investimento e 2.612.557 euros de juros de empréstimos intercalares, sendo que em ambos os valores estão incluídos os respectivos impostos.

14 - IMOBILIZAÇÕES CORPÓREAS E EM CURSO

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

b) De acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redacção que lhe foi dada pelo Dec-Lei n.º 192/2008 de 01 de Outubro, todos os bens que integram o estabelecimento da Metro do Porto, SA e os afectos ao sistema, são reversíveis para o Estado, no fim do período da Concessão, que é de 50 anos. Os valores financiados que satisfazem os requisitos do n.º IV da Base XXVII são considerados como afectos a interesses do Concedente.

No exercício, foram capitalizados os proveitos financeiros resultantes das aplicações financeiras efectuadas. Assim, verifica-se uma redução de 134.989 euros no valor dos custos financeiros capitalizados no exercício registando-se, em consequência, um saldo final acumulado em 31 de Dezembro de 2008 de 5.157.560 euros.

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

Anos anteriores	53.730.218 euros
No exercício	5.292.549 euros

15 – BENS UTILIZADOS EM REGIME DE LOCAÇÃO FINANCEIRA

Os bens utilizados pela Empresa em regime de locação financeira são veículos ligeiros e instalações, os quais se encontram registados no activo pelo valor de 765.700 euros e 661.875 euros, respectivamente. Em 31 de Dezembro de 2008 o valor em dívida associado a estes contratos era de 315.563 euros e de 86.101 euros, respectivamente.

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

valores em euros					
Designação social	Sede	%	Capitais Próprios 2008	Resultado 2008	Valor da participação financeira em 31.12.2008
<i>Metro Consultoria, Lda</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 7º, Porto	100.00%	1.051	-722	1.467
<i>Transpublicidade, S.A.</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 13º, Porto	40.00%	861.854	389.424	324.320
<i>TIP, ACE</i>	Av. Fernão Magalhães, 1862, 9º, Porto	33.33%	-4.516.194	850.513	0 a)
<i>Nortrem, ACE</i>	R. Gen. Firmino Miguel, nº3, Lisboa	0.009%	-132.726.196	-11.942.377	0 a)

a) O capital próprio negativo anulou o valor da participação.

Durante o exercício as transacções entre empresas do grupo, associadas e outras, apresentam-se como segue:

valores em euros			
Designação social	Vendas e/ou Prestações de Serviços	Compras e/ou Aquisição de Serviços	Saldo a 31.12.2008
<i>Nortrem, ACE</i>	3.849.311	18.540.021	198.858.273
<i>Transpublicidade, S.A.</i>	132.626	0	37.886
<i>TIP, ACE</i>	0	1.674.792	137.323

28 – DÍVIDAS EM MORA AO ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

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

29 – VALOR DAS DÍVIDAS A TERCEIROS A MAIS DE CINCO ANOS

A carteira de endividamento com maturidade superior a 5 anos, à data de 31 de Dezembro de 2008, tem a seguinte composição:

a) Banco Europeu de Investimento

Com a publicação, em 1 de Outubro, do Decreto-Lei nº 192/2008, no qual foram revistas as Bases da Concessão da Metro do Porto, S.A., tendo, nomeadamente, sido suprimido o limite de 1.000 milhões de euros à prestação de Garantias da República a financiamentos contraídos pela Empresa, foi possível contratar, em 29 de Outubro de 2008, 60 milhões de euros remanescentes do segundo contrato de financiamento junto do Banco Europeu de Investimento (BEI II – Tranche C). Durante o exercício de 2008 foram utilizados 30 milhões de euros desta operação de financiamento.

valores em euros

Contrato	Valor contratado	Valor total em dívida
BEI I		
Tranche A	99.759.579	99.759.579
Tranche B	100.000.000	100.000.000
Tranche C	100.000.000	100.000.000
Tranche D	243.930.128	243.930.128
BEI II		
Tranche A	120.000.000	120.000.000
Tranche B	80.000.000	80.000.000
Tranche C	60.000.000	30.000.000
Total	803.689.708	773.689.708

Os empréstimos contraídos junto do BEI são contratados em Euros, em regime de taxa variável BEI, a qual historicamente é consistentemente mais baixa que a Euribor de maturidade idêntica, e em regime de taxa fixa revisível.

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

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

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

Durante o exercício de 2006, foi contratado, com o BNP Paribas, um swap de taxa de juro sobre a totalidade da tranche D do contrato BEI, no montante de 243,9 milhões de euros. No exercício de 2008, e no âmbito de uma política de acompanhamento activo da dinâmica dos mercados, procedeu-se à reestruturação, sem custo para a Empresa, do referido contrato com a mesma contraparte.

Em 31 de Dezembro de 2008, os empréstimos obtidos junto do BEI classificados a médio e longo prazo apresentam o seguinte plano de reembolsos:

Contrato BEI I

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

Contrato BEI II

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

b) Locação operacional Nortrem, ACE

Durante o exercício de 2008 foram liquidadas as rendas vencidas respeitantes aos contratos de locação operacional de 72 veículos de metro ligeiro, apresentando os seguintes valores em dívida em 31/12/2008:

valores em euros

Contrato	Valor inicial	Valor total em dívida
LEP 2002	97.222.222	72.004.300
LEP 2003	121.527.778	100.095.385
LEP 2004	31.250.000	26.758.588
Total	250.000.000	198.858.273

Em 2003, foi contratado com o Banco Comercial Português, um swap de taxa de juro, por um período de 20 anos, referente ao contrato de leasing operacional celebrado em 2002. Em Janeiro de 2007 procedeu-se à reestruturação deste swap, em operação celebrada com o Banco Santander.

c) Contrato de Mútuo

Em 2006, foi contratado com o BNP Paribas, um empréstimo com maturidade de 5 anos, prorrogável por mais 2 anos, no montante de 200 milhões de euros e com reembolso integral na maturidade.

No exercício de 2007 foi contratado com o Depfa Bank, um empréstimo com maturidade de 20 anos, no montante de 100 milhões de euros, parte reembolsável em prestações semestrais de capital e o remanescente com um pagamento *bullet* no final do prazo contratado (a 31 de Dezembro o valor em dívida era de 97,5 milhões de euros). Este empréstimo tem associada uma estrutura de cobertura de taxa de juro, concretizada pela celebração de dois contratos de swap sobre a totalidade do montante e até ao vencimento do financiamento.

Durante o exercício de 2008, foram contratados quatro empréstimos com pagamento *bullet*, com os seguintes contrapartes, maturidades e montantes:

valores em euros

Data do Contrato	Contraparte	Maturidade (anos)	Montante
Fevereiro 2008	Goldman Sachs	20	126.000.000
Fevereiro 2008	Deutsche Bank	20	126.000.000
Julho 2008	BNP Paribas	10	100.000.000
Setembro 2008	J.P. Morgan	15	120.000.000
Total			472.000.000

Os financiamentos contratados durante o exercício de 2008 têm associadas estruturas de cobertura de taxa de juro, concretizadas pela celebração de quatro contratos de swap sobre cada um dos montantes e até à maturidade de cada financiamento.

A 31 de Dezembro de 2008 a Metro do Porto detinha contratos de cobertura de risco de taxa de juro (contratos de swap) no montante de 885,4 milhões de euros, o que representa aproximadamente 46% do valor contabilístico da carteira de endividamento.

Não existem limites óptimos para o nível da cobertura da exposição ao risco de taxa de juro, nem sequer consenso entre os especialistas quanto à percentagem do valor contabilístico da carteira de dívida que uma determinada empresa não deverá ter exposta a este tipo de risco. Na ausência destes critérios de referência, a Metro do Porto, S.A. assume uma posição de acompanhamento dinâmico do mercado, pelo que, estrategicamente, a Empresa assume uma posição pró-activa – não reactiva – face à evolução dos mercados de dívida, reajustando as estruturas de cobertura em função da referida evolução dos mercados. Este acompanhamento da evolução dos mercados financeiros em geral e de taxa de juro em particular, é permanente e independente da existência ou não de limites explícitos de exposição ao risco de taxa de juro.

As estruturas de cobertura da exposição ao risco de taxa de juro contratadas pela Metro do Porto, por estarem associadas a operações de financiamento, mantêm-se em carteira até à maturidade, não sendo objecto de transacção no mercado.

A actividade da exposição ao risco de taxa de juro traduziu-se, no exercício de 2008, numa redução de 14,9 milhões de euros nos juros pagos, face a um cenário de inexistência de qualquer estrutura de cobertura.

O valor de mercado agregado da carteira de instrumentos de cobertura da exposição da Metro do Porto era, a 31 de Dezembro de 2008, de -421,4 milhões de euros.

A determinação do valor de mercado (valor justo ou *mark-to-market*, na gíria anglo-saxónica) de um instrumento financeiro, é obtida através da estimação de modelos de avaliação tipo *black box*, sem qualquer garantia de uniformidade universal das respectivas estruturas e parametrizações, as quais, tipicamente, são proprietárias e consequentemente não reveladas. Tais modelos assumem como pressupostos centrais que: (i) o nível das taxas *forward*, reconhecidamente um estimador enviesado das futuras taxas de juro à vista, se manterão inalte-

radas até à maturidade do instrumento, quando é notório que as referidas taxas exibem uma expressiva volatilidade mesmo no *intraday trading*; e (ii) não será introduzido qualquer reajustamento na estruturas de cobertura existentes qualquer que seja a evolução do mercado de taxa de juro.

O facto de o principal e único objectivo da Empresa no processo de gestão activa da sua exposição ao risco de taxa de juro se centrar exclusivamente, na protecção do seu *cash flow*, traduz-se inevitavelmente numa menorização da relevância daquele valor de mercado, o qual traduz, tão-somente, o valor justo da venda, à data de 31 de Dezembro de 2008, dos instrumentos que a Metro do Porto vai, contratualmente, manter até à sua maturidade. Para ilustrar o que se afirma atente-se em que, à data de fecho do presente documento, 23 de Janeiro de 2009, o valor de mercado agregado da carteira de instrumentos de cobertura da exposição da Metro do Porto já era de -357 milhões de euros, ou seja, evidenciando uma variação de cerca de 15,3% (64,4 milhões de euros) em relação a 31 de Dezembro de 2008.

31 – COMPROMISSOS FINANCEIROS

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

valores em euros

Entidade	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Normetro	Construção (1ª fase) - Contrato Base	845.997.409	845.948.764	99%
Normetro	Construção (1ª fase) - Aditamentos	242.720.109	224.748.877	93%
Bombardier	Forn. e Manut. Material Circulante	114.921.223	74.087.442	64%
Consórcio adjudicatário	Construção da Linha de Gondomar	97.545.640	0	0%
Consórcio (CFS)	Fiscalização	50.084.500	36.116.827	72%

Os fornecedores que representam mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2008 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1M€), são o Consórcio Normetro, ACE, Bombardier Transportation Portugal, S.A., NORTREM-Aluguer Material Ferroviário, ACE e CONSULGAL-Consultores de Engenharia e Gestão, SA. (CFS)

32 – GARANTIAS PRESTADAS

Para caução ao pagamento do valor provável das indemnizações a pagar pela Empresa pela expropriação de prédios destinados a serem utilizados na construção da Rede de Metro Ligeiro foram emitidas garantias bancárias. No fim do exercício existem 31.702.386 euros em garantias bancárias prestadas, correspondendo a 291 processos.

Em resultado das acções de fiscalização realizadas pelos Direcção-Geral dos Impostos aos pedidos de reembolso de I.V.A. apresentados, durante o exercício, constituíram-se garantias bancárias, com validade de um ano, no montante de 4.708.740 euros.

34 – PROVISÕES

As provisões apresentam a seguinte configuração:

	valores em euros			
	Saldo Inicial	Aumento	Redução	Saldo Final
Outras provisões	12.556.296	5.912.557	4.051.028	14.417.825
Total	12.556.296	5.912.557	4.051.028	14.417.825

A rubrica "Outras provisões" contempla o montante de 12.912.557 euros, cuja perda foi considerada provável, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos consultores legais. A provisão é incremental ao Imobilizado em Curso. Durante o exercício, e em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, reduziu-se a provisão, pelo montante de 285.503 euros.

35 – REALIZAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

O Capital Social está integralmente subscrito e realizado.

36 – NÚMERO DE ACÇÕES E VALOR NOMINAL

O capital da Empresa divide-se em 1.500.000 de acções escriturais sujeitas ao regime das acções nominativas, de valor nominal unitário de 5 euros.

37 – COMPOSIÇÃO DO CAPITAL SOCIAL

Em 31 de Dezembro de 2008, era a seguinte a composição do capital social da Empresa:

Accionista	2008	2007
Estado Português	40%	10%
Área Metropolitana do Porto	39,9995%	59,9993%
STCP	16.67%	25%
CP - Caminhos de Ferro Portugueses	3,33%	5%
Câmaras Municipais de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia	0,0005%	0,0007%

40 - VARIAÇÃO DA SITUAÇÃO LIQUIDA

valores em euros

	Saldo inicial	Aumentos	Diminuições	Saldo Final
Capital	5.000.000	2.500.000	0	7.500.000
Prestações Acessórias	179.033	0	0	179.033
Ajust. Partes Capital Assoc.	54.687	0	0	54.687
Resultados Transitados	-261.188.494	-145.188.566	0	-406.377.060
Resultados Liq. Exercício	-145.188.566	-148.619.199	-145.188.566	-148.619.199
Sub-Total	-401.143.340	-291.307.765	-145.188.566	-547.262.539
Prestações do Concedente	471.561.360	7.400.000	0	478.961.360
Total	70.418.021	-283.907.765	-145.188.566	-68.301.197

As “Prestações do Concedente” recebidas em 2008 ascenderam a 7.400.000 euros e tiveram origem no Orçamento de Estado.

43 – REMUNERAÇÕES ATRIBUÍDAS AOS MEMBROS DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

A remuneração auferida pelos Órgãos Sociais da Empresa em 2008, foi de:

Conselho de Administração	545.186 euros
Conselho Fiscal	54.033 euros

O quadro seguinte discrimina essas remunerações por cada membro dos Órgãos Sociais:

2008	Presidente CA Major Valentim Loureiro (1)	Presidente CE Manuel Oliveira Marques (1)	Vogal Executivo José Manuel Duarte Vieira (1)	Vogal Executivo Juvenal Silva Peneda (1)	Vogal Não Executivo José Narciso Miranda (1)	Presidente António Ricardo de Oliveira Fonseca (2)
1. Remuneração						
1.1 Remuneração base	3.708,00	32.169,00	29.244,00	29.244,00	9.750,00	96.507,00
1.2 Acumulação de funções de gestão						
1.3 Remuneração complementar						
1.4 Despesas de representação	1.714,05	0	0	0	0	2.412,15
1.5 Prémios de gestão (...meses)						
1.6 Outras (identificar detalhadamente)						
2. Outras regalias e compensações						
2.1 Gastos de utilização de telefones	570,70	824,98	244,24	207,51		252,70
2.2 Valor de aquisição, pela empresa, da viatura de serviço	0	63.000 (a)	62.899,99	61.500 (b)		63.000 (a)
2.3 Valor do combustível gasto com a viatura de serviço	0	692,82	712,20	798,56		3.202,00
2.4 Subsídio de deslocação						
2.5 Subsídio de refeição/dia	0	6,17	6,17	6,17	0	6,17
2.6 Outros (identificar detalhadamente)						
3. Encargos com benefícios sociais						
3.1 Segurança social obrigatório/CGA+ADSE	787,95	3.067,98	3.067,98	0	2.071,88	11.427,85
3.2 Planos complementares de reforma						
3.3 Seguros de saúde	0	310	620	906	0	620
3.3 Seguros de vida						
3.4 Outros (identificar detalhadamente)						
4. Informações adicionais						
4.1 Opção pelo vencimento de origem (s/n)	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4.2 Regime Segurança Social	Normal	Normal	Normal	ADSE	Normal	Normal
4.3 Cumprimento do nº 7 da RCM 155/2005						
4.4 Ano de aquisição de viatura pela empresa		2004	2004	2006		2004
4.5 Exercício opção de aquisição de viatura de serviço						
4.6 Usufruto de casa de função	Não	Não	Não	Não	Não	Não
4.7 Exercício de funções remuneradas fora grupo						
4.8 Outras (identificar detalhadamente)						

1) Período do Mandato - 25 de Março de 2004 a 25 de Março de 2008

2) Início Mandato - 25 de Março de 2008

a) mesma viatura

b) mesma viatura

valores em euros

Vogal Executivo M ^a Gorete Gonçalves Fernandes Rato (2)	Vogal Executivo Jorge Moreno Delgado (2)	Vogal Não Executivo Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes (2)	Vogal Não Executivo Rui Fernando da Silva Rio (1;2)	Vogal Não Executivo Mário Hermenegildo Moreira de Almeida (1;2)	Vogal Não Executivo Marco António Ribeiro dos Santos Costa (2)	Conselho Fiscal M ^a Fernanda Joanaz Silva Martins (2)	Conselho Fiscal Guilherme Manuel Lopes Pinto (2)
87.732,00	87.732,00	16.834,44	21.918,00	14.310,84	16.834,44	10.400,00	8.400,00
1.127,24	740,95	0	0	0	0	0	0
369,13	461,16						
NA	61.500 (b)	0	0	0	0	0	0
770,00	4.445,00	0	0	0	0	0	0
6,17	6,17	0	0	0	0	0	0
11.427,85	4.330,69	0,00	5.648,25	2.787,63	4.358,48	2.983,21	2.409,52
310	763	0	0	0	0	0	0
Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Normal	ADSE/CGA		Normal	Normal	Normal	Normal	Normal
NA	2006						
Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não

45 – RESULTADOS FINANCEIROS

		valores em euros	
		Exercício de 2008	Exercício de 2007
CUSTOS E PERDAS			
681	Juros suportados	66.859.647	58.778.929
682	Perdas em empr. grupo associadas	722	108.350
685	Dif. de câmbio desfavoráveis	313	52
688	Out. custos e perdas financeiras	1.804.316	2.674.020
	Resultados financeiros	-66.247.430	-60.691.847
	Total	2.417.568	869.503
PROVEITOS E GANHOS			
781	Juros obtidos	1.028.447	103.572
782	Ganhos em empr. grupo associadas	441.273	46.053
788	Reversões e out. proveitos e ganhos financeiros	947.849	719.878
	Total	2.417.568	869.503

Inclui 5.292.549 euros de juros capitalizados (4.827.849 euros em 2007) através da conta Trabalhos para a Própria Empresa.

46 – RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

		valores em euros	
		Exercício de 2008	Exercício de 2007
CUSTOS E PERDAS			
691	Donativos	39.375	44.550
694	Perdas em imobilizado	0	811
695	Multas e penalidades	0	598
698	Outros Custos ou Perdas	1.092	14.352
	Resultados extraordinários	673.315	960.295
	Total	713.782	1.020.606
PROVEITOS E GANHOS			
793	Ganhos em existências	0	99
794	Ganhos em imobilizações	26.705	18.442
795	Benef. penalidades contratuais	0	8
798	Outros Proveitos ou Ganhos	687.077	1.002.057
	Total	713.782	1.020.606

A rubrica “Outros proveitos ou ganhos” contempla essencialmente, os montantes de 621.857 euros e de 38.054 euros, relativos ao valor anual de reconhecimento do montante de

subsídios recebidos do Estado para construção da Ponte Infante D. Henrique e ao produto das Coimas aplicadas a passageiros, respectivamente.

48 – GARANTIAS BANCÁRIAS RECEBIDAS

Foram prestadas, a favor da Empresa, garantias bancárias para caução do exacto e pontual cumprimento das obrigações assumidas nos termos contratuais. No final do exercício, o seu valor acumulado ascende ao montante total de 135.001.467 euros, de acordo com a seguinte discriminação:

valores em euros

Entidade	Âmbito	Montante
<i>Normetro, ACE</i>	Construção do Sistema de Metro Ligeiro (1ª fase)	81.649.272
<i>Bombardier Vossloh-Kiepr</i>	Fornecimento e Manutenção de Material Circulante para as linhas P e T	21.102.786
<i>Bombardier Transp. Portugal, S.A.</i>	Fornecimento e Manutenção de Equipamentos Oficiais para o PMO de Guifões	5.247.526
<i>Consórcio adjudicatário</i>	Construção da Linha de Gondomar	4.877.282
<i>Consórcio (CFS)</i>	Fiscalização	4.222.267
<i>Outros</i>	Diversos	17.902.334
	Total	135.001.467

49 – ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Os saldos a receber do Estado apresentam a seguinte composição:

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) a recuperar	11.794.510	9.607.293
Impostos e Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas – IRC	2.016.208	805.787
Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares – IRS	56.716	37.055
Contribuições para a Segurança Social a recuperar	5.201	5.201
Total	14.120.348	10.455.336

51 – CUSTOS DIFERIDOS

Os Custos Diferidos apresentam a seguinte composição:

	valores em euros	
	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Locação operacional veículos – 1º contrato	87.710.793	94.906.003
Locação operacional veículos – 2º contrato	66.306.582	71.553.590
Locação operacional veículos – 3º contrato	49.471.375	53.356.399
Locação operacional veículos – 4º contrato	32.908.025	35.347.874
Outros custos diferidos	38.921	86.772
	236.435.695	255.250.638

A Sociedade procedeu à venda, seguida de locação operacional, de veículos do Sistema de Metro Ligeiro. Em 2002 foi realizada a primeira operação, abrangendo 72 veículos. Em 2003 foi realizada uma nova operação, em duas tranches, de 20 e 15 veículos. Em 2004 foi realizada uma nova operação, sobre 9 veículos. A locação operacional foi celebrada por um período de 20 anos, tendo as rendas sido facturadas no início do contrato. O montante total facturado foi relevado em Custos Diferidos por contrapartida de Outros Credores. As rendas são reconhecidas como encargos do período respectivo.

52 – EMPRÉSTIMOS BANCÁRIOS

Os empréstimos bancários são exigíveis como segue:

	valores em euros	
	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Curto prazo	32.077.084	311.652.576
Médio e longo prazo	1.734.039.069	1.243.689.708
	1.766.116.153	1.555.342.284

O endividamento a médio e longo prazo é composto por dívida contraída junto do Banco Europeu de Investimentos e por contratos de mútuo, nas condições descritas na nota 29. Do montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo fazem parte as amortizações relativas ao contrato com o Depfa Bank e a primeira amortização do financiamento obtido junto do BEI (relativa ao contrato BEI I – A).

53 – OUTROS CREDORES

Os saldos mais representativos desta rubrica assumem a seguinte representação:

Por rubrica do Balanço:

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Outros credores – médio e longo prazo	183.917.812	209.400.379
Fornecedores de imobilizado – curto prazo	28.213.983	34.937.457
Outros credores – curto prazo	16.963.896	5.893.255
Total	229.095.691	250.231.091

Por entidade:

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
SALDOS MAIS REPRESENTATIVOS		
NORTREM-Aluguer Material Ferroviário, ACE	198.858.272	213.548.983
Normetro, ACE	15.450.523	9.985.607
Bombardier Transportation Portugal, SA	5.165.768	15.536.416
Consulgal- Cons. de Engenharia e Gestão, S.A.	1.454.976	2.464.880
OFM-Obras Públicas, S.A.	1.303.406	1.567.656
Outros Credores	6.862.746	7.127.549
Total	229.095.691	250.231.091

A dívida ao Nortrem, ACE refere-se às rendas vincendas dos quatro contratos de locação operacional. As rendas a vencer durante o ano de 2008 foram relevadas em dívida de curto prazo.

54 – ACRÉSCIMOS DE CUSTOS

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Remunerações a liquidar	772.268	750.290
Especialização de juros	18.783.637	17.493.285
Outros	5.220.810	1.240.126
	24.776.715	19.483.701

55 – PROVEITOS DIFERIDOS

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Manutenção veículos metro ligeiro	40.909.263	44.735.894
Subsídios ao Investimento	30.173.556	30.711.010
NPV US CBL	4.538.786	5.093.927
Bonificação de juros	3.812.545	4.205.253
Total	79.434.150	84.746.084

Os subsídios ao investimento, referem-se essencialmente, aos recursos recebidos para a construção da Ponte Infante D. Henrique (30.032.565 euros).

56 – PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

A rubrica de Prestação de serviços apresenta a seguinte composição:

valores em euros

	Exercício de 2008	Exercício de 2007
Transporte de Passageiros	29.373.748	26.555.012
Manutenção veículos metro ligeiro	3.826.631	3.800.991
Outros	787.564	639.467
Total	33.987.943	30.995.470

57 – LEASING OPERACIONAL DE MATERIAL CIRCULANTE

Nos exercícios de 2002, 2003 e 2004 foram realizados contratos de locação operacional – LEP (Leasing Estruturado Português) relativos a 72 veículos de metro ligeiro, cujos valores no final do exercício apresentam a seguinte desagregação:

valores em euros

Descrição	Balanço	Na Demonstração dos Resultados
Outros Credores – médio e longo prazo	183.917.812	
Outros Credores – curto prazo	14.940.460	
Proveitos Diferidos	40.909.263	
Custos Diferidos	236.396.774	
Rendas e Alugueres		15.905.499
Prestações de Serviços		3.826.631

Sobre a operação realizada em 2002, foram contratadas 2 operações de swap, descritas na Nota 29 deste Anexo.

58 – CONTINGÊNCIAS

Os litígios em que a Sociedade está envolvida à data de 31 de Dezembro de 2008 resumem-se como segue:

valores em euros

Acções movidas por:	Valor total da contingência
Clientes	(a)
Administração Fiscal	(a)
Colaboradores	52.058 (b)
Terceiros	25.000.000 (c)
Expropriações	17.727.378 (d)

(a) Inexistente.

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

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

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

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



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS



CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

INTRODUÇÃO

1. Examinámos as demonstrações financeiras da "METRO DO PORTO, S.A.", as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2008, (que evidencia um total de 2 061 008 120 euros e um total de Situação Líquida negativa de 68 301 179 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 148 619 199 euros), as Demonstrações dos resultados por naturezas e por funções e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

RESPONSABILIDADES

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

ÂMBITO

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

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

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

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

.../...

.../...

2.

RESERVA

7. A Empresa reconhece os apoios e subsídios recebidos do Estado e da União Europeia em relação com activos na conta Prestações do Concedente (Alínea 4 da Base XXVII) incluída na Situação Líquida. Atendendo à recomendação do Tribunal de Contas e demais circunstâncias descritas na nossa Certificação Legal das Contas para o exercício de 2007, relativas ao enquadramento contabilístico dos mencionados apoios e subsídios, em nosso entendimento, estes subsídios serão considerados como subsídios ao investimento e obter o tratamento contabilístico normal característico destas situações. A importância acumulada na conta Prestações do Concedente é, em 31 de Dezembro de 2008, de Euros 478 961 360 (Euros 471 561 360, em 2007).

OPINIÃO

8. Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação descrita no parágrafo nº.7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da "METRO DO PORTO, S.A." em 31 de Dezembro de 2008, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

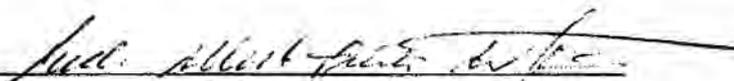
ÊNFASES

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

9.1 - A Empresa, encontra-se na situação de incumprimento do Artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração através do Relatório de Gestão no seu ponto 8.4, informa a Assembleia Geral e propõe soluções para solucionar o mencionado incumprimento.

9.2 - Embora não pondo em causa a continuidade das operações, atendendo a inúmeros aspectos, dos quais imediatamente ressalta a garantia do financiamento do Estado, chamamos a atenção para duas condicionantes do equilíbrio financeiro da Empresa: o atraso na definição quanto ao modelo de financiamento do Projecto e a não formalização de contratos-programa que fixem a compensação financeira a atribuir pelo Concedente à Concessionária.

Porto, 05 de Março de 2009


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

12

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL





7/13

7/13

METRO DO PORTO, S.A.

RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores accionistas da
METRO DO PORTO, S.A.

Cumprindo com a legislação em curso e com o disposto no contrato de sociedade da "METRO DO PORTO, S.A.", vimos apresentar o nosso relatório sobre a actividade desenvolvida e emitir o nosso parecer sobre os documentos de prestação de contas, relativos ao exercício terminado em 31 de Dezembro de 2008, que nos foram entregues para apreciação pelo Conselho de Administração.

Consideramos evidenciar as seguintes situações que mais influenciaram a vida da empresa no exercício: as alterações ocorridas ao nível da estrutura societária tal como preconizadas no Memorando de Entendimento de 21 de Maio de 2007, e, ainda no enquadramento desse documento, a apresentação das propostas para o desenvolvimento da 2ª e 3ª Fases de expansão da rede de Sistema de Metro Ligeiro.

De igual modo significativo foram as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei 198/2008, de 01 de Outubro, às Bases da Concessão, das quais salientamos as alterações das Bases VI, XIII, XV e XXI, respectivamente, Características Gerais do Sistema, Financiamento das actividades da Concessionária, Compensações Financeiras e Exploração do Sistema.

Finalmente, foi aprovada a adjudicação da empreitada da linha de Gondomar, bem como a realização das despesas inerentes à sua concretização.

Seguimos, ao longo do exercício, o decurso da actividade da Empresa, analisando a regularidade dos registos contabilísticos e respectivos documentos que lhe serviram de suporte. A evolução económica-financelra da empresa agravou-se, significativamente, em 2008, em função da manutenção dos elevados défices de exploração, problema que aguarda a implementação de um adequado perfil de financiamento.

A Empresa não só absorveu metade do capital social, como apresenta capitais próprios negativos, o que a coloca na situação de incumprimento do Artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração dá conhecimento e propõe solução para este problema no Relatório de Gestão.

Realizamos testes e outros procedimentos, quando entendemos necessários, aos bens e valores da sociedade, tendo obtido esclarecimentos do Conselho de Administração e dos Serviços sobre algumas situações, colaboração que nos apraz registar.

A Empresa utilizou políticas contabilísticas e aplicou critérios de valorimetria que determinaram uma correcta avaliação do património e dos resultados.

.../...

METRO DO PORTO, S.A.

.../...

2.

A análise do Relatório de Gestão, que inclui uma proposta de aplicação de resultados, e das Demonstrações Financeiras, constituídas pelo Balanço, Demonstrações de Resultados e Anexos, elaborados pelo Conselho de Administração, demonstrou que se enquadram dentro das normas legais.

Foi-nos dado conhecimento do trabalho de revisão das contas, notando que a Certificação Legal das Contas inclui uma reserva e duas ênfases.

Face ao acima descrito, apresentamos o nosso

PARECER

- 1.º O Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao exercício de 2008, estão em condições de serem aprovados;
- 2.º Pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão.

Porto, 05 de Março de 2009

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins – Presidente

Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto

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

13

RELATÓRIO DE AUDITORIA





Aos Accionistas da
Metro do Porto, S.A.

Relatório de Auditoria

Introdução

1 Examinámos as demonstrações financeiras da Metro do Porto, S.A., as quais compreendem o Balanço em 31 de Dezembro de 2008, (que evidencia um total de 2.061.008 milhares de euros e um total de capital próprio negativo de 68.301 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 148.619 milhares de euros), as Demonstrações dos resultados, por naturezas e por funções, e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e os correspondentes Anexos.

Responsabilidades

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

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

Âmbito

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

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

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

Metro do Porto, S.A.

Reserva

7 A Sociedade regista os apoios e subsídios recebidos do Estado e da União Europeia relacionados com activos na conta Prestações do concedente (alínea 4 da Base XXVII), integrada na rubrica de Capital Próprio. Em nossa opinião, estes subsídios deveriam ser registados em Proveitos Diferidos e reconhecidos como proveitos em função das depreciações dos bens subsidiados. O valor registado na conta Prestações do concedente é, em 31 de Dezembro de 2008, de 478.961 milhares de euros (471.561 milhares de euros em 31 de Dezembro de 2007), não nos tendo sido possível proceder à quantificação do efeito em proveitos diferidos (passivo) e em resultados.

Opinião

8 Em nossa opinião, excepto quanto aos efeitos da situação referida no parágrafo nº 7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da **Metro do Porto, S.A.** em 31 de Dezembro de 2008, bem como o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Ênfases

9 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para o facto da sociedade se encontrar em situação de perda de metade do capital social e, dessa forma, em incumprimento ao disposto no artº 35 do Código das Sociedades Comerciais. Tal como referido no Relatório de Gestão, o Conselho de Administração irá informar a Assembleia Geral de tal facto e propor a resolução do referido incumprimento. De igual forma, tal como referido na Introdução ao Anexo ao Balanço e à Demonstração dos Resultados, o financiamento do investimento e da actividade da Metro do Porto, S.A. está dependente do apoio oportuno do Estado.

10 Salientamos que as demonstrações financeiras relativas ao exercício de 2007 foram examinadas por outro auditor, que, sobre elas, emitiu uma opinião com data de 1 de Fevereiro de 2008. O relatório continha adicionalmente à reserva equivalente à por nós apresentada no paragrafo nº7, reservas por limitação de âmbito relativas à contabilização de instrumentos derivados e por dúvidas em relação à consolidação de Entidade de Finalidade Especial, situações essas que consideramos supridas no corrente exercício.

Porto, 9 de Março de 2009

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



José Pereira Alves, R.O.C.

FICHA ' TÉCNICA



Metro do Porto, S.A.

Av. Fernão de Magalhães, 1862 – 7º
4350-158 Porto

T: 225 081 000

F: 225 081 001

www.metrodoporto.pt

metro@metro-porto.pt

N.º de Contribuinte: 503278602

Registado com o n.º: 51498/41018 na
2ª Conservatória do Registo Comercial do Porto

Capital Social: 7.500.000 euros

Edição e Propriedade: Metro do Porto, S.A.

Design e Produção: Garra Publicidade, SA

Impressão: Rebelo Artes Gráficas, Lda

Fotografias: António Pedrosa e fotografias de arquivo

Exemplares: 400

Ano de Edição: 2009

Depósito Legal: xxx

ISSN: xxx

