

Metro do Porto

---

**RELATÓRIO  
E CONTAS**

---

2011



Metro do Porto. A vida em movimento.

**Metro do Porto**  

---

**RELATÓRIO  
E CONTAS**  

---

**2011**



Metro do Porto. A vida em movimento.

# ÍNDICE

06	<b>MENSAGEM DO PRESIDENTE</b>
08	<b>RELATÓRIO DE GESTÃO</b>
08	O Metro do Porto em Números
09	Eventos 2011
12	O Metro e o Ambiente
13	O Metro e os seus Clientes
13	Clientes
20	Serviço
25	Comunicação e Imagem do Metro do Porto
26	O Metro e os seus Colaboradores
26	Estrutura Organizacional
27	Recursos Humanos
28	O Metro e os seus Acionistas
28	Estrutura Acionista
28	Composição dos Órgãos Sociais
32	Obrigações de Reporte enquanto Membro do Sector Empresarial do Estado
44	<b>Desempenho Económico e Financeiro</b>
44	Investimento
45	Financiamento
51	Situação Patrimonial
54	Exploração
58	Resultados
62	Notas Finais
63	Proposta de Aplicação dos Resultados
64	<b>CONTAS DO EXERCÍCIO 2011</b>
105	<b>CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA</b>
108	<b>RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL</b>
110	<b>RELATÓRIO DE AUDITORIA</b>



## MENSAGEM DO PRESIDENTE

O exercício de 2011 marca o fim de um ciclo da vida do Metro do Porto. A abertura à operação comercial, em 02 de janeiro de 2011, da ligação do Estádio do Dragão a Fânzeres, a Linha Laranja, e a extensão da Linha Amarela a Santo Ovídio, em 15 de outubro de 2011, são os eventos a que fica associada a conclusão da Primeira Fase da rede do Metro do Porto.

Para além da conclusão da Primeira Fase e encerramento financeiro do contrato com o consórcio construtor / operador, o Normetro, ACE, assumia particular relevo no objeto do mandato do atual Conselho de Administração o lançamento dos concursos para as Subconcessões da Operação / Manutenção Ligeira e da Construção da Segunda Fase e Manutenção de todo o Sistema. Concluímos com reconhecimento êxito o processo da Subconcessão da Operação / Manutenção Ligeira e, ainda no final de 2010, entregamos à Tutela, para aprovação, as peças concursais para a Subconcessão da Construção da Segunda Fase. O Despacho n.º 04.05/11 SET, de 24 de maio de 2011, de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, suspendeu o lançamento do concurso frustrando as expectativas de todos quantos empenhadamente estiveram envolvidos no projeto. Porém, a qualidade do trabalho produzido e o difícil caminho que foi necessário trilhar para encontrar soluções de projeto reconhecidas como boas simultaneamente pela Metro do Porto, S.A. e pelas Autarquias envolvidas, dotam esta Empresa de um capital inestimável que é a capacidade que passou a ter de poder arrancar com o desenvolvimento da Segunda Fase logo que as condições financeiras o permitam.

O acompanhamento da construção da Primeira Fase e a preparação das peças concursais para o lançamento da Segunda Fase conferem à equipe técnica da Metro do Porto um "know-how" hoje amplamente reconhecido e já solicitado por entidades estrangeiras envolvidas na construção de metros ligeiros ainda em fase de projeto ou mesmo já em execução. Aproveitar e potenciar este saber acumulado é agora um desafio que se coloca à Metro do Porto.

A gestão conjunta da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., prevista no Plano Estratégico dos Transportes, e a entrada em funções da Autori-

dade Metropolitana de Transportes do Porto assinalarão o início de um novo ciclo na história dos transportes urbanos de passageiros na Área Metropolitana do Porto.

No exercício de 2011 merece especial referência o fato de se haver registado uma taxa de crescimento de passageiros transportados de 4,1% relativamente ao exercício anterior quando, na generalidade das empresas de transporte urbano de passageiros, se verificou uma retração da procura. Em termos de Passageiros / Km a taxa de crescimento ascendeu a 8,9% em resultado do efeito conjugado do aumento de procura com o aumento de percurso médio por passageiro, que se cifrou em 4,6%.

De registar porém que a taxa de crescimento do primeiro semestre foi de 6,2% tendo caído para 1,9% no segundo semestre, fenómeno a que não será alheia a correção tarifária efetuada em Agosto.

O nível de satisfação dos clientes continuou em valores elevados, tendo o estudo de uma entidade independente apurado um índice de Satisfação Global de 81,4%.

O Despacho n.º 510/10 SETF, de 01 de junho de 2010, de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, fixou limites máximos de endividamento às empresas públicas. O cumprimento desses limites obrigou à suspensão de todos os investimentos ainda não adjudicados. Apenas prosseguiram os que estavam em execução, essencialmente as extensões a Fânzeres e a Santo Ovídio.

O esforço de contenção dos custos operacionais foi significativo. Comparativamente a 2009 os custos relevantes (excluindo amortizações e custos de operações de financiamento) reduziram 28,2%, mais de 23 milhões de euros.

A receita de bilheteira subiu 14,1% relativamente ao exercício anterior.

O indicador que compara as receitas de tarifário com os principais custos diretos da operação (serviços do Subconcessionário da Operação, Fiscalização da Operação e comissões pagas



ao TIP, ACE) continua a registar significativos progressos. Registando-se em 2007 uma taxa de cobertura de 53,7% esta foi melhorando ao longo dos exercícios seguintes, alcançando em 2011 os 88,7%, isto é, melhorando 35 p.p. neste período.

Não obstante, os Resultados do Exercício são significativamente negativos. O desajustado modelo de financiamento do projeto do Metro do Porto está na origem dos 136,6 milhões de euros suportados neste exercício como "juros e gastos similares". As "reduções de justo valor dos instrumentos financeiros derivados" ascendem a 135,7 milhões de euros e as "Provisões" a 54,8 milhões de euros.

Assim, o esforço de racionalização e contenção de custos no perímetro em que a Administração tem capacidade para intervir fica completamente diluído em valores muito mais expressivos que escapam completamente à gestão da Empresa.

Mantém-se a situação de incumprimento em que a Metro do Porto, S.A. se encontra relativamente ao que o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais determina. Tal como em anteriores exercícios não podemos deixar de, uma vez mais, chamar a atenção dos Acionistas para esta situação de incumprimento legal.

Em dezembro de 2011, a Metro do Porto, S.A. obteve a certificação do seu Sistema de Gestão nas áreas de Ambiente e Qualidade de acordo com as normas ISO 14 004 - Sistemas de Gestão Ambiental e ISO 9001 - Sistemas de Gestão de Qualidade. Mais que o reconhecimento do mérito, a certificação conferida à Metro do Porto aumenta a sua responsabilidade para continuar a responder às exigências cada vez maiores dos clientes ao nível de conforto, pontualidade e fiabilidade do Sistema. Não tenho dúvidas que a Metro do Porto está à altura e saberá responder a este desafio. E agora quando falo em Metro do Porto estou naturalmente a incluir o Subconcessionário da Operação - o Consórcio ViaPorto (Prometro, S.A.). Ao subconcessionar a operação do Sistema a um consórcio privado através de um concurso público internacional a Metro do Porto foi a primeira empresa de transporte de passageiros a adotar em Portugal este modelo de gestão. Sendo de 5 anos o prazo do atual contrato, celebrado em 26

de fevereiro de 2010, é chegado o momento de começar a trabalhar no próximo concurso, este agora já estribado na experiência do atual contrato. Experiência que globalmente consideramos francamente positiva, conforme os resultados demonstram, e que permitirá em próximo concurso contornar mais facilmente alguns problemas que se colocaram na gestão deste primeiro e precursor contrato. Certo é que, em quaisquer circunstâncias, uma boa articulação entre concedente e concessionário é essencial para garantir o cumprimento do contrato e o êxito da Subconcessão.

Tendo o mandato da atual Administração terminado já em dezembro de 2010 e sendo certa uma mudança no modelo de governo das empresas de transporte coletivo de passageiros na Área Metropolitana do Porto não podia, no fim deste ciclo, deixar de dar uma palavra de apreço a todos quantos, numa fase inicial, souberam acreditar e arrancar com o projeto Metro do Porto e posteriormente o souberam consolidar transformando-o no mais emblemático da Área Metropolitana.

Repito, esta Empresa tem um saber acumulado que o diferimento da construção da Segunda Fase não pode ser pretexto para perder. Há sim que tirar partido desta mais-valia.

A Segunda Fase de expansão do Metro do Porto tem um projeto consolidado. Se a quantidade e qualidade do trabalho desenvolvido é importante, não menos é o facto de ele merecer o acordo das Autarquias envolvidas. Não foi sempre fácil o caminho seguido para conseguir esse consenso por vezes dificultado por fatores exógenos à Empresa. Mas o consenso acabou por ser possível. Terminado este ciclo é gratificante poder hoje dizer que ao longo de 4 anos, todas as decisões da Comissão Executiva foram tomadas por unanimidade e que os dedos de uma mão chegam para contar as que no Conselho de Administração foram tomadas apenas por maioria. Transparece deste fato o excelente funcionamento do coletivo tornando fácil a tarefa do Presidente. A todos uma palavra de gratidão e apreço, bem como aos Membros dos Órgãos Sociais, com um especial enfase aos meus pares da Comissão Executiva.

António Ricardo Fonseca



# RELATÓRIO DE GESTÃO

## 1. O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

Rede (31/12)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Extensão (metros)	11.826	15.649	34.505	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	66.659	0,7%
Estações	18	23	45	69	69	70	70	80	81	1,3%
<b>Recursos Humanos</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>11/10</b>
Efetivo ao Serviço (final exercício)	83	96	104	86	94	95	98	100	93	-7,0%
Efetivo ao Serviço Médio	73	91	101	89	91	93	94	99	98	-0,8%

valores em milhares

Procura	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Passageiros	5.960	9.843	18.481	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	55.737	4,1%
Passageiros km	26.476	46.506	95.978	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	8,9%
Percurso Médio (metros)	4.443	4.725	5.193	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	5.216	4,6%

valores em milhares

Oferta	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Veículos km	1.343	1.941	3.398	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	6.714	3,9%
Lugares km	290.076	419.285	733.945	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	1.540.170	5,2%
Velocidade Comercial (km/h)	-	-	-	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	25,93	-0,2%
Taxa de Ocupação	9,1%	11,1%	13,1%	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	0,6 pp

Receita e Custo Operacional	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	11/10
Receita (m€)	2.766	5.271	10.326	21.263	26.678	29.418	30.065	31.141	35.546	14,1%
Receita/Passageiro km (cent€)	10,45	11,33	10,76	10,50	10,85	11,34	11,51	11,66	12,23	4,9%
Receita/Lugar km (cent€)	0,95	1,26	1,41	1,50	1,77	2,10	2,15	2,13	2,31	8,5%
Custo Operacional (m€)	9.423	12.139	24.421	44.245	49.667	48.889	50.257	42.570	40.080	-5,8%
Custo/Passageiro km (cent€)	35,59	26,10	25,44	21,85	20,20	18,85	19,25	15,94	13,79	-13,5%
Custo/Lugar km (cent€)	3,25	2,90	3,33	3,12	3,30	3,49	3,59	2,91	2,60	-10,5%
Taxa de Cobertura*	29,4%	43,4%	42,3%	48,1%	53,7%	60,2%	59,8%	73,2%	88,7%	15,5 pp

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

valores em milhares de euros

Resultados	2003 POC	2004 POC	2005 POC	2006 POC	2007 POC	2008 POC	2009 POC	2009 SNC	2010 SNC	2011 SNC	11/10
Resultados Operacionais	-9.674	-20.680	-46.234	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-236.392	-244.754	-233.730	4,5%
Antes de Amortizações	6.926	-4.081	-23.575	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-192.105	-176.397	8,2%
Antes de IC's	-9.674	-25.411	-48.479	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-256.621	-245.599	4,3%
Resultados Financeiros	-16.192	-18.421	-25.696	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-57.683	-107.762	-163.368	-51,6%
Resultados Extraordinários	-110	1.186	636	759	960	673	2.514				
Resultados Líquidos	-26.032	-37.949	-71.335	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-352.579	-397.199	-12,7%

## 2. EVENTOS 2011

### PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

As peças para procedimento concursal para a Subconcessão de Construção e Manutenção do SMLAMP (prevista no número 2 da Base XXI das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP), publicadas através do Decreto-Lei n.º192/2008, de 1 de Outubro), aprovadas em reunião do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A., foram enviadas em 29 de Dezembro de 2010 para a Secretaria de Estado dos Transportes, para a competente verificação e autorização superior dos procedimentos necessários ao lançamento do respetivo concurso limitado por prévia qualificação.

A 24 de Maio de 2011 foi dado conhecimento à Metro do Porto do Despacho n.º 04.05/11 da Secretaria de Estado dos Transportes, segundo o qual "O projecto de expansão de Metro do Porto só será possível de lançar a. Depois da Empresa consolidar o Passivo; b. Após novos estudos que justifiquem do ponto de vista económico o Projecto; c. Após o programa de consolidação da conta Pública dar resultados positivos".

### EVOLUÇÃO DA PROCURA

Em 2011 a procura excedeu os 55 milhões de validações e os 290 milhões de passageiros kms, evidenciando assim crescimentos de 4,1% e 8,9%, respetivamente, face a 2010. Registou-se portanto uma aceleração da tendência de crescimento a que se tem assistido desde a inauguração do Sistema de Metro Ligeiro.

título, destinado a pessoas e agregados de menores recursos económicos, apresenta um desconto de 25% no preço da assinatura mensal Andante.

O peso das validações com assinatura na estrutura de utilização de títulos cresceu ligeiramente para 62,3% do total (contra 61,4% em 2010).

Analisando as taxas de crescimento das validações no primeiro e segundo semestres de 2011 face a períodos homólogos, constata-se uma quebra da taxa de crescimento de 6,2% no primeiro semestre para 1,9% no segundo semestre. A menor taxa de crescimento das validações no segundo semestre é recorrente:

Refira-se a este respeito a forte correção tarifária implementada pela Tutela em agosto, com um aumento de 15% amenizado pela criação do título Social+ em setembro. Este

Varição de Validações	09/08	10/09	11/10
1º Semestre	4,3%	2,9%	6,2%
2º Semestre	0,1%	0,6%	1,9%
Anual	2,2%	1,8%	4,1%

### INAUGURAÇÃO DO TROÇO ESTÁDIO DO DRAGÃO – FÂNZERES

Nos dias 29 e 30 de dezembro de 2010 tiveram lugar as primeiras viagens com passageiros, experimentais e gratuitas, permitindo um primeiro contacto das populações servidas por esta extensão com a rapidez, eficácia, segurança e qualidade de serviço do Metro do Porto.

de estacionamento de utilização gratuita nas estações de Fânzeres, Venda Nova, Baguim e Campinha com capacidade de aparcamento de 462 viaturas.

A abertura à operação comercial ocorreu a 2 de janeiro de 2011. O novo troço tem uma extensão de 6,8 km servidos por dez novas estações, sendo oferecidos quatro parques



### ABERTURA DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVÍDIO

O prolongamento da linha Amarela em 464 metros incluiu uma estação adicional na Rotunda de Santo Ovídio, a reformulação da área envolvente tendo em vista a correta inserção do canal da malha urbana e uma melhoria significativa das condições de mobilidade pedonal e da própria circulação rodoviária. Este projeto compreendeu também a construção de um interface com o transporte coletivo rodoviário junto à estação D. João II, anterior término da linha Amarela, o qual garantirá elevados níveis de conforto na transferência modal quando estiver em utilização.

O contrato de construção foi assinado a 26 de setembro de 2009, tendo a consagração da obra ocorrido a 14 de outubro de 2009. A exploração comercial iniciou-se a 15 de outubro de 2011. Com a abertura desta extensão o Sistema de Metro Ligeiro passou a ter 81 estações e 66,7 kms.

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

Foi concluído em dezembro de 2011 o processo de certificação da Metro do Porto nas áreas de Ambiente e Qualidade, de acordo com os referenciais NP EN ISO 14001/2004 e NP EN ISO 9001/2008. Esta certificação tem como âmbito a Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

Está em curso o processo de certificação na área de Segurança, estando prevista a realização, no 1.º semestre de 2012, da 1ª fase da Auditoria de Certificação.

### EVENTOS CULTURAIS

O Metro do Porto tem procurado afirmar-se como um dos principais “palcos” da cidade do Porto e da região metropolitana. A generalidade dos grandes acontecimentos (FIMP – Festival Internacional de Marionetas do Porto, Serralves em Festa, Fantasporto, Festival Curtas, Essência do Vinho, Manobras no Porto, Matosinhos Jazz, entre outros) e dos agentes culturais e cívicos locais (Teatro Nacional de S. João, Casa da Música, Fundação de Serralves, Associação Comercial do Porto, PortoLazer) materializam ações e extensões da sua programação própria na rede do Metro do Porto, valorizando a experiência de viagem dos clientes, trazendo para o sistema novas formas de expressão artística e promovendo, também do ponto de vista turístico, o potencial de atração que a cidade, a região e o País evidenciam. De igual modo a Metro do Porto tem procurado, sem assumir custos adicionais, criar condições para o desenvolvimento de realizações culturais – numa atitude de total abertura à comunidade – criando novas oportunidades para a expressão de talentos emergentes.

O número de eventos culturais realizados na rede tem vindo a crescer paulatinamente. Em 2011, essa tendência manteve-se, tendo sido definida uma política de ainda maior exigência e seleção quanto à oportunidade e à qualidade dos eventos programados. Na globalidade, tiveram lugar 457 eventos nas estações e composições do Metro do Porto (aproximadamente mais 100 do que os registados 2010).

Do conjunto de eventos realizados, destacamos, pela sua relevância artística, pelo impacto público e mediático que tiveram ou pela sua originalidade, os seguintes:

→ Música na Rua, edição de 2011, entre março e maio, com concertos diários de cerca de 30 bandas nas estações da Trindade e do Bolhão. Este projeto, iniciado em 2009 e desenvolvido em parceria com a PortoLazer e com a Casa da Música, adquiriu uma dimensão incontornável na programação musical da cidade.

→ Exposição de fotografia sobre o “Douro Natural”, de autoria do fotógrafo José Manuel Ferreira, em janeiro, na estação da Trindade.

→ Exposição “Homeless” de estátuas em bronze, do escultor dinamarquês Jens Galschiot, em parceria com a AMI – Assistência Médica Internacional, em janeiro e fevereiro, na estação de S. Bento.

→ Moda a Metro “Open Casting”, na estação da Trindade, em julho – casting de moda que envolveu perto de 500 participantes.

→ Cinema ao Ar Livre, em agosto, na praça da estação da Trindade, com duas exibições noturnas do filme “How do you know”, que reuniu centenas de espectadores. Evento organizado em parceria com a Fundação INATEL.

→ Performance “Cette immense intimité”, pela companhia Retouramont, no âmbito do FIMP. Ação de dança suspensa no exterior da estação da Trindade, em setembro.

→ Meia de Leite Direta, em outubro, na estação da Trindade, projeto que “mobilizou” oito vacas – no âmbito do “Manobras no Porto” –, numa ação que trouxe o mundo rural ao centro do Porto e distribuiu milhares de “meias-de-leite” aos clientes e transeuntes.

→ Dia Mundial da Música – atuação conjunta de três conjuntos de músicos, que, em simultâneo nas estações da Trindade, do Bolhão e dos Aliados, executaram peças do compositor Terry Riley. Evento realizado dia 1 de outubro em parceria com a Fundação Casa da Música.





## 3. O METRO E O AMBIENTE

Em 2012 a Metro do Porto publicará o seu 6º Relatório de Sustentabilidade. Como habitualmente, será efetuado um tratamento detalhado das questões ambientais, sociais e económicas, temas para os quais os cidadãos se encontram cada vez mais interessados e sensibilizados. Conforme já referido anteriormente, a Certificação da Empresa conseguida em 2011 no âmbito do Ambiente e da Qualidade (normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001) veio premiar os esforços envidados no sentido de proporcionar um Sistema adequado às expectativas e necessidades de mobilidade e acessibilidade da região e de motivar a Empresa a fazer cada vez mais e melhor. Também é motivador o facto de os clientes reconhecerem o benefício do Metro para o ambiente e para a sociedade, destacando com uma elevada pontuação a componente "Imagem Social" entre outras componentes avaliadas no inquérito anual de satisfação do cliente.

No ano de 2011 foram abertas à exploração comercial duas importantes extensões do Sistema de Metro – linha de Gondomar (extensão Estádio do Dragão – Fânzeres) e a extensão a Santo Ovídio. O crescimento do número de passageiros e do seu percurso médio, para os quais essas duas extensões contribuíram, representam um importante marco no caminho da sustentabilidade económica da rede por via da captação de procura. No entanto, com o fim das obras, o impacto do Metro no mercado de trabalho reduziu-se e passa a restringir-se quase exclusivamente à operação do sistema. Em 2011, os meios humanos envolvidos nas empreitadas, fiscalização de obra, operação do Metro, segurança e vigilância e administrativos somaram cerca de 800 postos de trabalho (1.200 em 2010).

Ao nível do Património, findas as obras de inserção urbana no âmbito da duplicação da linha da Póvoa, puderam dar-se por concluídos os trabalhos de acompanhamento arqueológico em Vila do Conde e na Póvoa do Varzim, tendo sido

emitidos os respetivos relatórios finais. Paralelamente, prosseguiu-se com o fecho dos trabalhos arqueológicos referentes à construção das linhas Amarela e Azul. Foram emitidos e aprovados relatórios finais dos trabalhos desenvolvidos em São Bento, entre fins de 2001 e inícios de 2003 no âmbito da construção da linha Amarela, e também na Avenida da República, em 2010, no âmbito da extensão da linha Amarela a Santo Ovídio. Foi também concluído o relatório final referente aos trabalhos realizados no Campo 24 de Agosto entre os anos de 1999 e 2004, no âmbito da construção da linha Azul.

Sendo a frota dos veículos do Metro (Eurotram e Tram Train) movida a eletricidade, não há lugar a emissões diretas associadas à tração; existem no entanto emissões indiretas decorrentes do facto de parte da energia elétrica consumida ser oriunda da combustão de combustíveis fósseis. As emissões decorrentes do consumo de energia pelos veículos totalizaram 15.499 toneladas de CO<sub>2</sub>e (dióxido de carbono equivalente), cerca de 5% abaixo do verificado em 2010 (note-se que foi efetuada uma correção ao valor do consumo de energia de tração referente a 2010, pelo que, as emissões desse ano também vêm agora alteradas). No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estima-se o nível de emissões decorrente das mesmas deslocações em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, coletivo e não motorizado). Estimou-se para 2011 uma poupança de 62 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 46 mil toneladas de CO<sub>2</sub>e. Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor de aproximadamente 270 mil euros. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a mais de 165 milhões de euros.

## 4. O METRO E OS SEUS CLIENTES

### 4.1 CLIENTES

#### PERFIL DO CLIENTE MP E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2011

Entre 17 e 23 de novembro de 2011, a DOMP, S.A. realizou o Estudo de Satisfação e do Perfil do Cliente. Através de 1.568 entrevistas pessoais e diretas a utilizadores do serviço, o trabalho desenvolvido revelou o seguinte perfil de "cliente tipo": mulher, com menos de 25 anos, estudante, pertencente à classe média alta, com escolaridade ao nível do secundário e residente na cidade do Porto.

A atualização dos dados relativos ao padrão de utilizadores atesta o maior número de mulheres que utiliza o Metro (56,8%). Confirma-se igualmente o lugar de destaque assumido pelas camadas mais jovens: 42,5% dos utilizadores têm entre 15 e 24 anos, 19,6% têm entre 25 e 34 anos e 13,1% têm entre 35 e 44 anos. De realçar, ainda, que 35,2% dos clientes são estudantes.

Já no que se refere a classes sociais, a maioria dos clientes pertence à classe alta e média alta (35,5%). Seguem-se clientes da classe média (31,5%), da classe média baixa (23%) e da classe baixa (10%).

#### PROCURA

Em 2011 ocorreram duas atualizações tarifárias, uma em janeiro e outra, extraordinária, em agosto. Em janeiro o aumento máximo foi diferente para títulos assinatura (3,5%) e ocasionais (4,5%), tendo a variação média ponderada dos títulos Andante ascendido a 2,5%. Em agosto ocorreu um aumento mais significativo, tendo o aumento médio ponderado do tarifário ascendido a 14,1%.

Com a criação do título Social+, em setembro de 2011, foi definido um novo critério (não cumulativo) para atribuição de descontos sociais, o rendimento do agregado familiar.

O título Social+ destina-se a pessoas e agregados de menores recursos económicos apresentando um desconto de 25% no preço da assinatura mensal Andante.

Em termos de escolaridade, identifica-se uma maior percentagem de utilizadores com instrução ao nível do secundário (46%). Além destes, 19,9% têm um nível de instrução médio/superior, 17,9% têm estudos até ao terceiro ciclo, 8,1% respeitam ao ensino básico e 6,9% ao segundo ciclo.

Relativamente ao concelho de residência, 32,3% dos clientes do Metro habitam no Porto, 20,2% em Gaia, 13% em Matosinhos, 9,2% em Gondomar, 6,4% na Maia, 3,9% em Vila do Conde e 1,7% na Póvoa do Varzim.

Ainda de acordo com o estudo, a rapidez continua a ser o ponto forte apontado pelos clientes da rede (38,9%), seguindo-se a pontualidade, também apontada com uma mais-valia por 11,2% dos inquiridos. Quanto ao nível de satisfação dos clientes, a Satisfação Global fixa-se nos 81,4%.

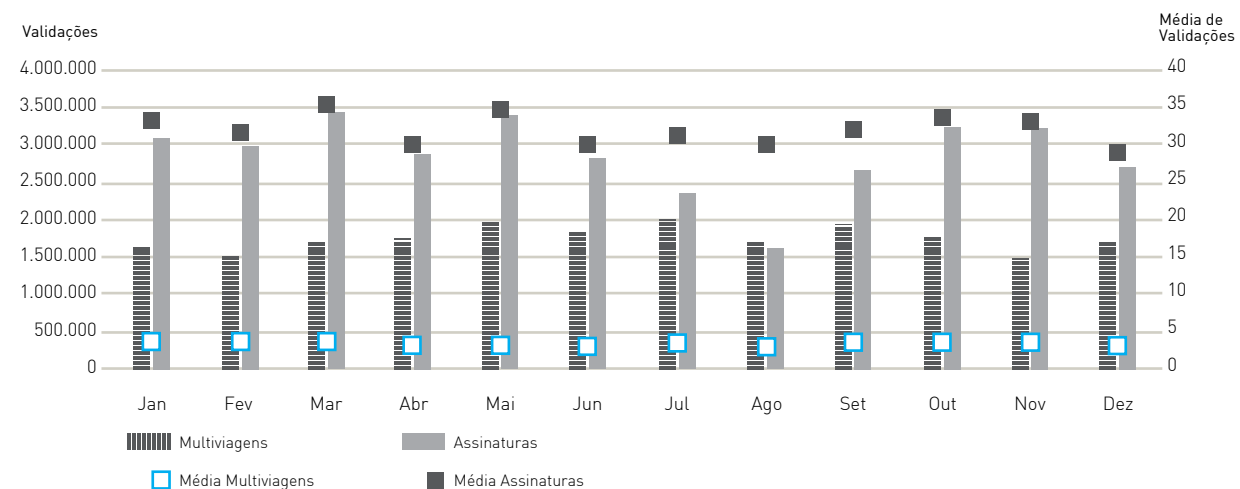
Registou-se em 2011 um total de 55,7 milhões de passageiros transportados, representando uma taxa de crescimento de 4,1% (mais 2,2 milhões de validações). O crescimento neste exercício ultrapassa o registado entre 2008 e 2010 (4,0%, mais 2,1 milhões de validações).

Parte do crescimento em 2011 resulta do incremento da rede, nomeadamente com as aberturas do troço Estádio do Dragão – Fânzeres em janeiro e do troço D. João II – Santo Ovídio em outubro.

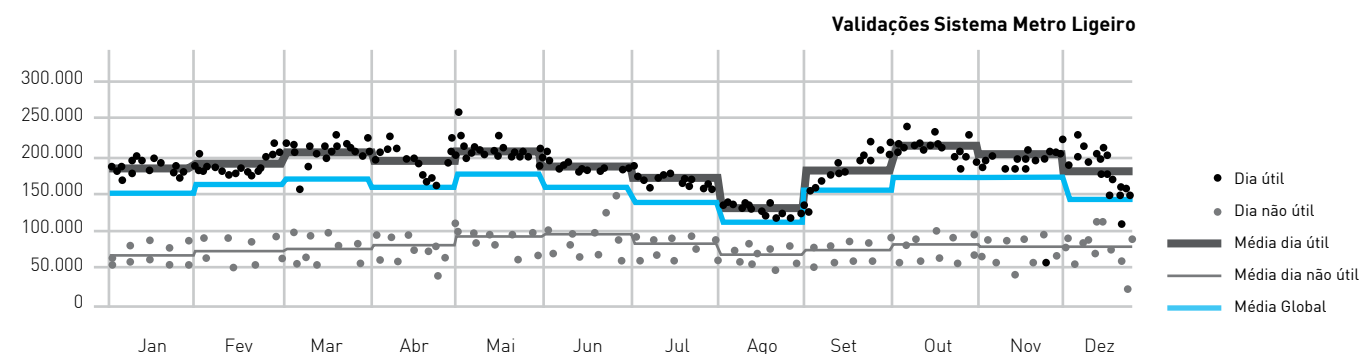
Ao aumento do número de validações associou-se o do número de clientes que usam habitualmente o Metro. Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e que o número de clientes frequentes corresponde ao número de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

Média Mensal	Clientes Regulares			Clientes Frequentes		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Metro do Porto	60.590	63.141	66.014	26.932	28.536	29.379
Sistema Andante	97.681	107.330	115.673	59.490	63.903	70.944

O peso das validações com títulos assinatura (62,3% em 2011) subiu ligeiramente (0,9 pontos percentuais). Em termos médios, regista-se ao longo de 2011 uma média de 4,1 validações no Metro por cartão multiviagem utilizado (4,2 validações em 2010) e de 32,3 validações por título de assinatura utilizado (33,0 no ano transato).



Apurou-se em 2011 um total de 290,7 milhões de passageiros km, 8,9% superior ao de 2010, resultado do aumento de 4,1% dos passageiros transportados e de 4,6% no percurso médio por passageiro, que ascendeu em 2011 a 5.216 metros (4.987 metros em 2010).



O recorde mensal de validações do exercício foi atingido, tal como no ano transato, em maio, com um total de 5,4 milhões de validações, recorde absoluto desde a abertura do sistema – acima dos 5,2 milhões de validações em outubro de 2008 e em março de 2011. Pela primeira vez houve três meses com mais de 5 milhões de validações.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações, entre 2009 e 2011, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2011, refletindo a sazonal queda do número de deslocações no terceiro trimestre:

Média de Validações	2009	2010	2011*	1º Trimestre 2011	2º Trimestre 2011	3º Trimestre 2011	4º Trimestre 2011*
Dia Útil	176.754	180.261	183.728	194.462	192.856	147.809	188.704
Fim de Semana e Feriados	72.947	72.822	75.885	74.971	83.534	70.756	73.521
Mensal	143.867	146.705	152.705	159.942	161.621	125.439	155.386

\* Não considerando dia de Greve Geral a 24 Novembro de 2011

No seu conjunto, houve 14,9 milhões de validações com os diferentes títulos sociais disponíveis, 26,7% do total de validações anual e um crescimento de 12,7% face ao total de validações de 2010 com títulos sociais.

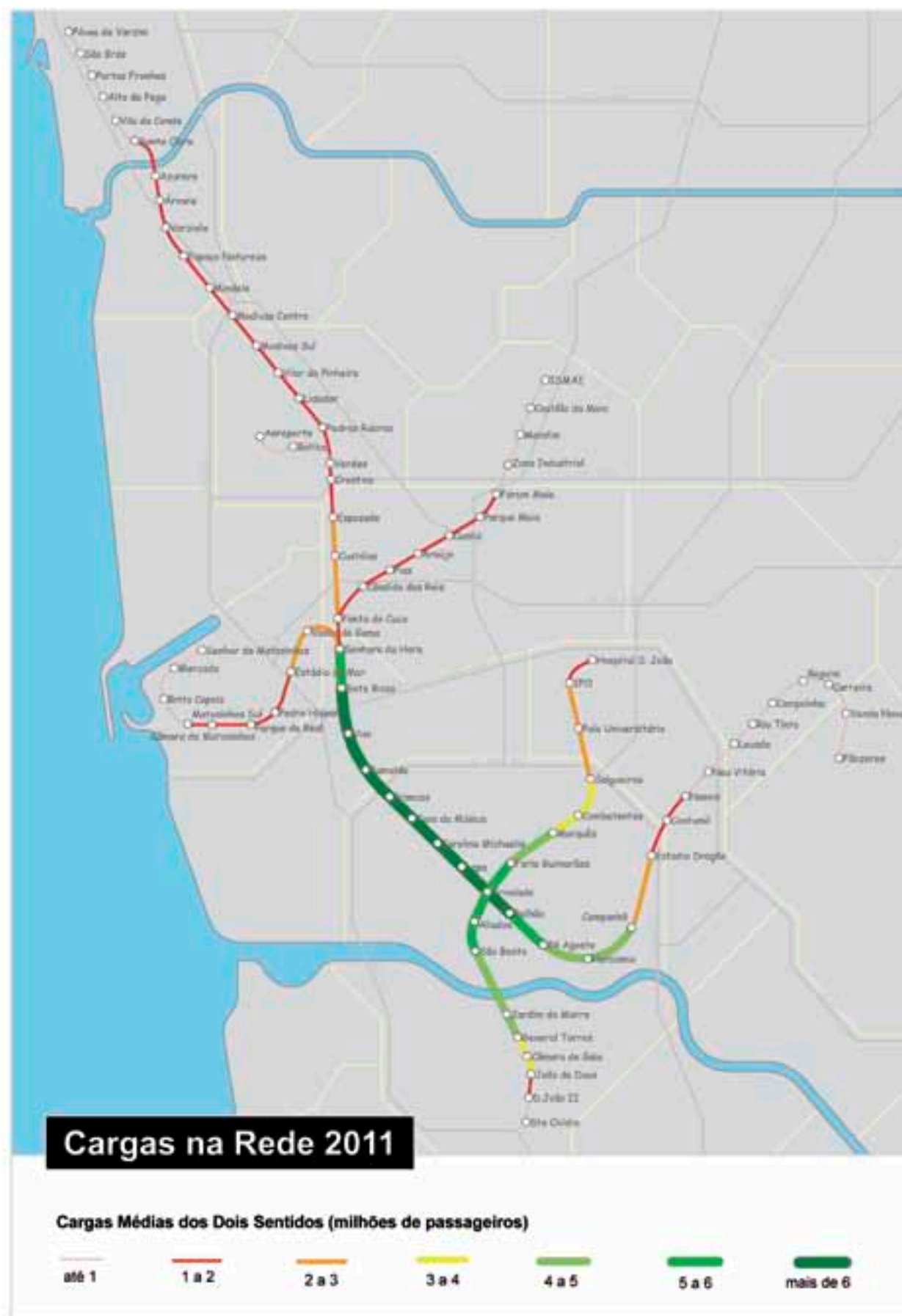
os troços Casa da Música – Ramalde e Trindade – Bolhão (entre os 6,8 e 7,3 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga verifica-se no troço São Bento – Marquês, com valores entre os 4,8 e 5,7 milhões de passageiros transportados por sentido, próximos dos níveis registados nos troços 24 de Agosto – Bolhão e Sete Bicas – Senhora da Hora (cargas entre 5,6 e 5,7 milhões), mas inferiores aos registados no Ramalde – Sete Bicas (cargas entre 6,2 e 6,5 milhões).

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

Nos extremos das diversas linhas, nomeadamente entre Fânzeres – Nasoni, Matosinhos Sul – Senhor de Matosinhos, Santa Clara – Póvoa de Varzim, Fórum da Maia – ISMAI, Santo Ovídio – D. João II (este com cargas de 288,0 milhares desde o arranque da operação comercial a 15 de outubro) e no ramal do Aeroporto, não foi atingido o milhão de passageiros por ano e por sentido. No extremo da linha Azul até Campinha e após Brito Capelo, a partir de Castelo da Maia e no ramal do Aeroporto registam-se valores inferiores a metade desse limiar.

Em termos médios, para todos os dias e horários de funcionamento, o pico de carga verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2011 se regista uma média de 8,8 milhões de passageiros por sentido, ultrapassando em 3,1% o valor neste troço no ano anterior (também ele pico de carga no sistema). Numa estrutura semelhante a 2010, seguem-se os troços Lapa – Casa da Música (entre os 8,2 e 8,7 milhões). Registam-se ainda mais 3 troços com cargas médias a rondar os 7 milhões de validações por sentido, nomeadamente





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 de Entradas
Trindade <sup>1</sup>	2.494.167	23,5%
Casa da Música	1.972.241	59,8%
Bolhão	1.758.335	73,4%
São Bento	1.690.369	69,5%
João de Deus	1.523.419	80,3%
Campanhã	1.497.909	57,3%
Sr.ª da Hora	1.163.590	54,4%
D. João II	1.090.159	77,5%
Sete Bicas	1.058.383	76,8%
Marquês	1.057.375	77,7%

<sup>1</sup> Englobando os cais à superfície e o cais subterrâneo.

A estação da Trindade, no cruzamento das cinco linhas do Sistema de Metro Ligeiro, apresenta-se como 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 um total de 10,6 milhões de validações (crescimento de 2,6%). Do total de validações registado na estação da Trindade, cerca 76,5% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, as três principais mantêm-se face ao ano transato, nomeadamente e para além da Trindade (2,5 milhões de viagens), as estações Casa da Música (2,0 milhões) e Bolhão (1,8 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem / destino das validações no Sistema de Metro Ligeiro: 38,0% das validações têm como origem ou destino essa estação.

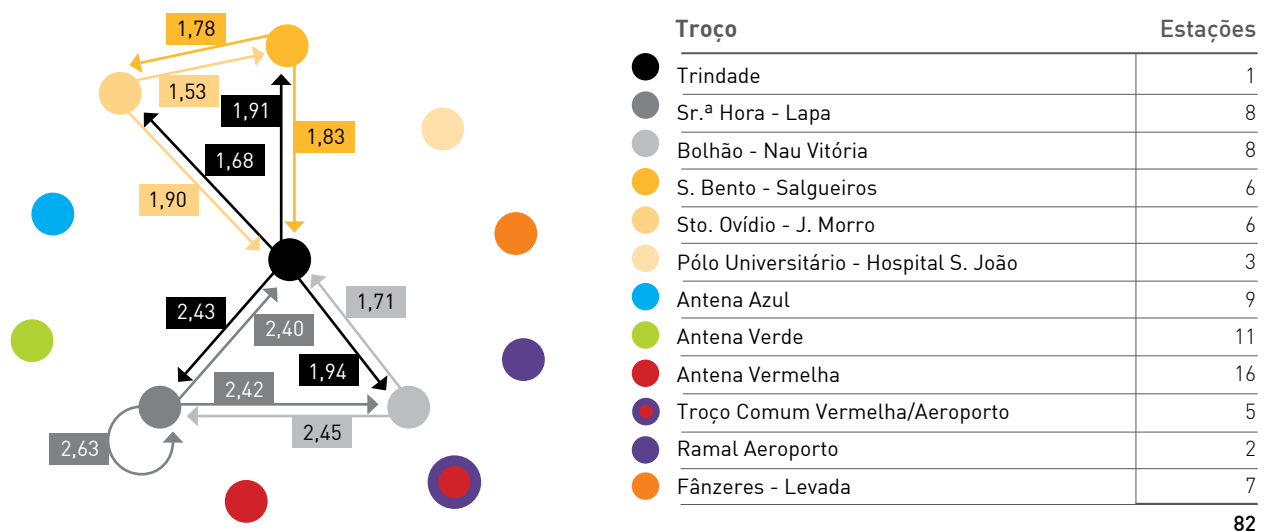
Há uma grande concentração das validações no núcleo central da rede, nomeadamente nas estações do tronco

comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) e na totalidade da linha Amarela (entre Santo Ovídio e Hospital de S. João): 69,3% do total de validações concentrada em 27,2% da extensão total da rede.

Os primeiros 68 pares origem - destino compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela. O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 69.º lugar: Aeroporto - Trindade, com cerca de 141 mil deslocações em 2011.

Se analisarmos os principais fluxos origem / destino, constatamos que neles não figuram as "antenas" das linhas Azul (até Nau Vitória e após Senhora da Hora), Verde, Vermelha, Violeta e o troço da linha Amarela Pólo Universitário - Hospital de S. João, num total de 53 estações. Os troços da linha Amarela, com a exceção atrás indicada (12 estações) aparecem através das suas ligações com a Trindade, e nos dois sentidos. As diversas secções do tronco comum aparecem não apenas nas suas ligações com a Trindade como também através de ligações entre elas e no seu próprio seio:

2011 Matriz OD agregada | Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D) por ano | (unidade: Milhão de etapas)

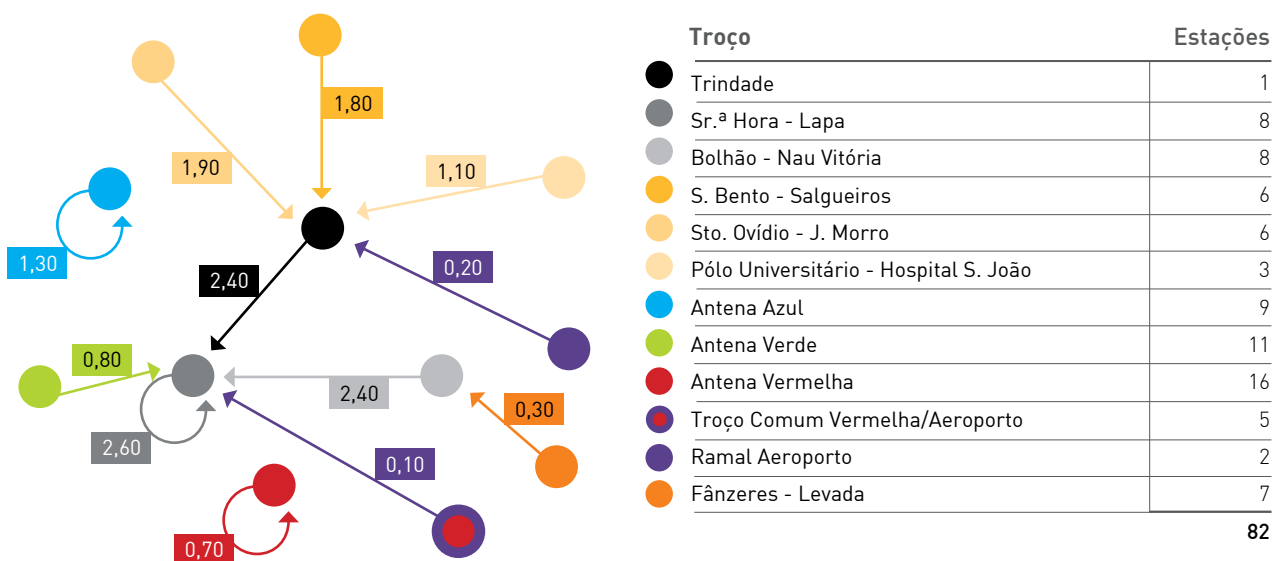


Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocações em 2011 entre estações do troço de origem e estações do troço de destino; a imagem representa apenas as ligações onde o número médio de deslocações por estação é maior.

Não se registaram alterações nos principais destinos de cada origem, agregada nos termos do gráfico abaixo. As "antenas" das linhas Vermelha e Azul (após Senhora da Hora) mantêm-se como o principal destino de deslocações iniciadas na própria "antena". O troço Senhora da Hora - Lapa foi o principal destino tanto para o conjunto de deslocações iniciadas nesse

mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão - Nau Vitória, na "antena" da linha Verde e no tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. A Trindade foi o principal destino das diversas secções da linha Amarela e da extensão ao Aeroporto. As deslocações com origem no troço Fânzeres - Levada têm com principal destino o troço Bolhão - Nau Vitória.

2011 Matriz OD agregada | Maior destino de cada origem | (unidade: Milhão de etapas)



**PARK & RIDE**

Durante o mês de janeiro de 2011 a Metro do Porto colocou ao serviço dos seus clientes mais quatro parques de estacionamento de utilização gratuita na nova antena da linha Laranja. Estes parques, localizados nas estações de Campainha, Baguim, Venda Nova e Fânzeres têm uma capacidade total de 462 lugares.

Ainda em 2011 foram inaugurados três novos parques de estacionamento na linha da Póvoa, nas estações de S. Brás, Portas Fronhas e Póvoa de Varzim, com um total de 232 lugares de utilização gratuita.

No final de 2011, a Metro do Porto disponibilizava uma rede de 33 parques de estacionamento em operação efetiva, representando uma oferta park+ride com uma capacidade global de 3.572 lugares de estacionamento e garantindo, deste modo, condições de interface entre o transporte individual e o Metro e uma maior acessibilidade ao sistema de transporte público.

A solução de park+ride tarifada, a baixo custo e totalmente integrada no sistema de bilhética sem contacto Andante,

**FUNICULAR DOS GUINDAIS**

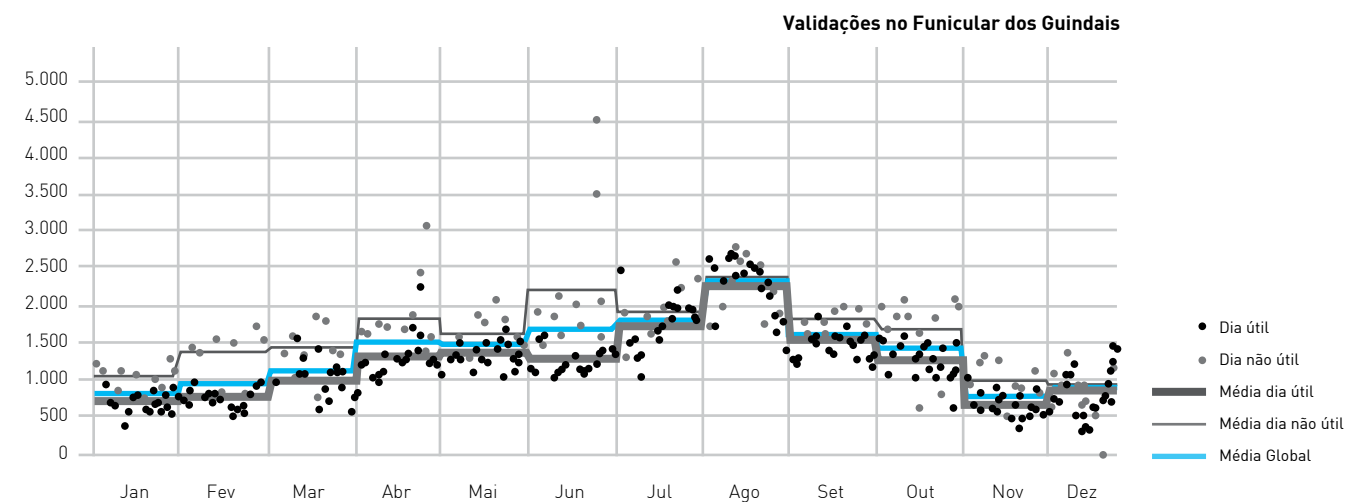
Registou-se um total de 493.095 validações no Funicular dos Guindais, mantendo-se neste equipamento a tendência de crescimento evidenciada em anos anteriores, desta vez 5,5% face a 2010. Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, a este valor corresponde um total de 138.067 passageiros km. Manteve-se o perfil de utilização predomi-

encontra-se apenas em aplicação no ParqueMetro, interface da estação do Estádio do Dragão. Houve 60.217 entradas no conjunto do ano, uma redução de 41,2% face a 2010, situando-se as taxas de ocupação entre os 35% em janeiro e os 18% em agosto. A redução de utilização do Parque Metro registada em 2011 resulta da extensão desta linha ao concelho de Gondomar e à abertura de quatro parques de estacionamento gratuitos nessa extensão.

Ocorreu em 2011, e pela primeira vez desde 2006, a atualização da tarifa de estacionamento park+ride, passando o serviço ocasional a custar 95 cêntimos (PVP) por bloco de 12 horas e a assinatura mensal 17,00 euros (PVP), exclusivamente para clientes da rede intermodal, refletindo aumentos de 46,2% e 4,2% respetivamente.

Na observação dos níveis de ocupação dos parques de utilização gratuita, assinalam-se repetidamente valores de ocupação total em dia útil nos parques de Senhora da Hora e Botica, bem como taxas de ocupação frequentemente acima de 80% nos parques de Portas Fronhas, Campainha, Parque Real, Parque Maia e Póvoa de Varzim.

minante nos dias não úteis, em que ocorrem 37,8% das validações totais, 1,2 pontos percentuais acima da percentagem registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto, com 69.916 validações, o que corresponde a 14,2% das validações anuais.



4.2 SERVIÇO

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Registou-se em 2011 um crescimento de 3,9% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 6.714 milhares de veículos km (equivalentes a simples).

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

Tendo-se registado em 2011 um aumento do peso da oferta em veículos Tram Train face a 2010 (41,9% versus 33,2%), constata-se um ligeiro aumento da capacidade média de transporte de 227 passageiros por veículo no anterior para 229 passageiros em 2011, resultando um total de 1.540 milhões de lugares km oferecidos, 5,2% acima de 2010.

Apesar do crescimento do volume de oferta, regista-se uma subida de 0,7 pontos percentuais na taxa de ocupação, atingindo a taxa média global de 18,9% em 2011.

Cerca de 34% da oferta concentra-se no troço comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e 19% na linha Amarela (extensão de 8,5 kms considerando os 464 metros do troço Santo Ovídio - D. João II inaugurado a 15 de outubro). Em conjunto, o troço comum da linha Vermelha e Aeroporto, entre as estações da Senhora da Hora e Verdes, e a antena da linha Vermelha, entre a última destas estações e a estação da Póvoa de Varzim, numa extensão conjunta de 24,0 kms, absorvem 23% da oferta anual.

Veículos km por troço	2009	2010	2011	% 2011
Antena Laranja	-	-	377.635	5,6%
Troço Comum	2.395.573	2.348.725	2.299.408	34,2%
Antena Linha Azul	590.572	568.518	537.786	8,0%
Troço Comum Vermelha/Aeroporto	515.272	540.094	531.809	7,9%
Antena Linha Vermelha	903.749	993.984	1.027.975	15,3%
Antena Linha Verde	595.109	627.306	600.481	8,9%
Linha Amarela	1.413.829	1.333.928	1.291.810	19,2%
Ramal Aeroporto	58.345	49.136	46.897	0,7%
<b>Total</b>	<b>6.472.450</b>	<b>6.461.692</b>	<b>6.713.891</b>	<b>100,0%</b>



A velocidade comercial média global, obtida dividindo os veículos km totais pelos veículos hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais) apurados a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2011 a 25,9 km/h; e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,9 km/h.

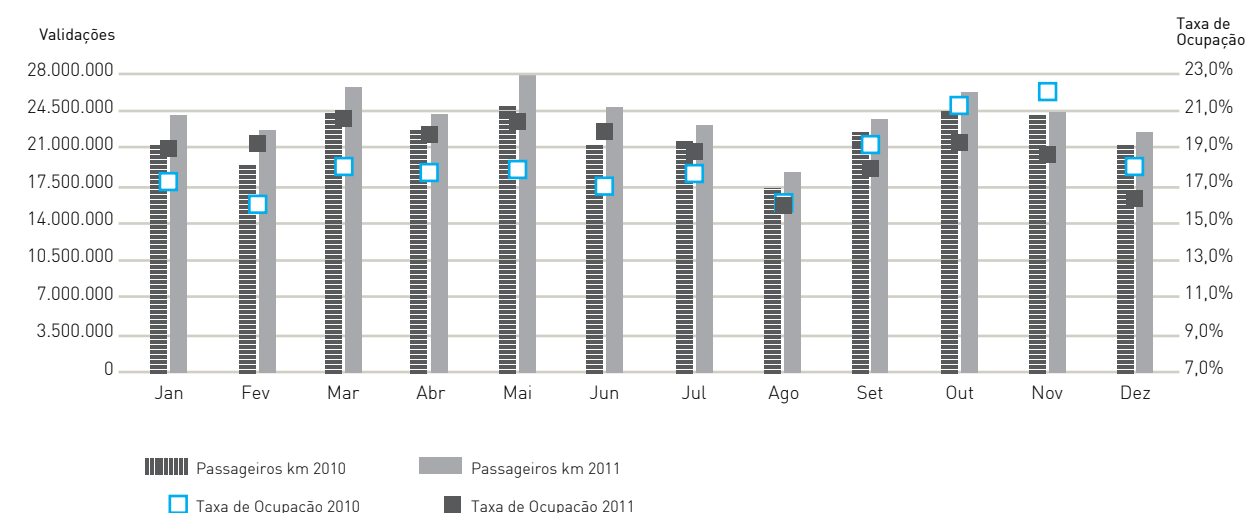
A tabela seguinte apresenta a evolução destes valores para cada uma das ligações oferecidas pela Metro do Porto:

Velocidade Comercial (km/h)	2009	2010	2011
Linha Azul	22,7	22,5	22,4
Linha Vermelha	32,3	32,4	32,5
Linha Verde	27,7	27,8	28,4
Linha Amarela	19,5	20,8	21,0
Linha Violeta <sup>1</sup>	28,0	28,2	27,3
Linha Laranja	-	-	23,6
<b>Global</b>	<b>25,5</b>	<b>26,0</b>	<b>25,9</b>
<b>Passageiros</b>	<b>27,2</b>	<b>27,7</b>	<b>26,9</b>

<sup>1</sup> Os valores referentes a 2010 não incluem informação do ramal Aeroporto, troço Verdes-Aeroporto

Conforme analisado atrás, apesar do aumento verificado na oferta e na capacidade média de transporte devido à maior utilização dos veículos Tram Train, a taxa de ocupação global no Sistema de Metro Ligeiro atingiu em 2011 o valor recorde de 18,9%. Se fosse eliminado o efeito do aumento

de capacidade de transporte, isto é, se tivesse sido utilizada em 2011 a mesma repartição de quilómetros oferecidos em veículos Eurotram e veículos Tram Train, a taxa de ocupação ascenderia a 19,1% - o que representaria um crescimento de 0,8 pp face ao valor apurado para 2010.





Analisando picos de ocupação por faixa horária, constatamos que a alteração dos hábitos de mobilidade registada no último trimestre de 2010, com picos de ocupação nas faixas horárias 13h – 15h, se revelou permanente e não meramente casual. t

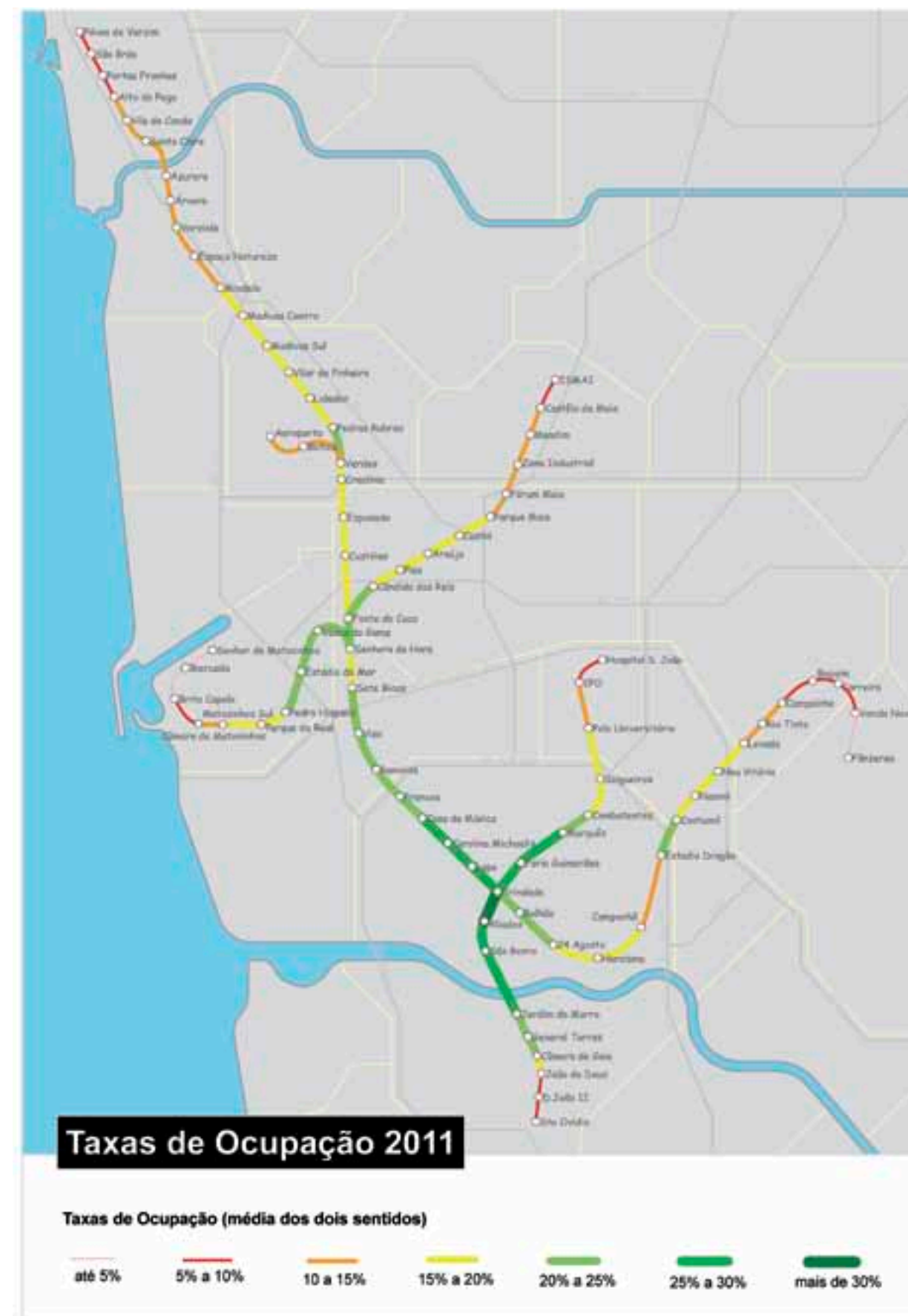
Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	19,0%	27,4%	8h-9h
Fevereiro	19,3%	27,8%	13h-14h
Março	20,6%	29,4%	13h-14h
Abril	19,8%	26,5%	13h-14h
Maio	20,6%	27,8%	13h-14h
Junho	20,0%	25,6%	18h-19h
Julho	18,9%	24,5%	14h-15h
Agosto	15,7%	21,3%	14h-15h
Setembro	17,7%	23,9%	8h-9h
Outubro	19,5%	27,8%	8h-9h
Novembro	18,8%	28,3%	8h-9h
Dezembro	16,4%	21,6%	14h-15h

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 70% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis), por vezes acima dos 80%.

Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do sistema de metro ligeiro, nomeadamente no troço comum entre as estações de 24 de Agosto e Sete Bicas e na linha Amarela entre as estações de Jardim do Morro e Marquês. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% na cidade de Matosinhos entre as estações de Pedro Hispano e Cândido dos Reis. O recorde de ocupação média mensal ascendeu a 32,6% no troço Aliados – Trindade.

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

Registou-se em 2011 um total de 70 acidentes de circulação, o que representa um incremento de 29,6% face às ocorrências registadas em 2010. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2011 uma taxa de 10,43 acidentes por milhão de kms percorridos face a uma taxa de 8,36 acidentes por milhão de kms no ano transato.







4.3 COMUNICAÇÃO E IMAGEM DO METRO DO PORTO

**FUNICULAR DOS GUINDAIS**

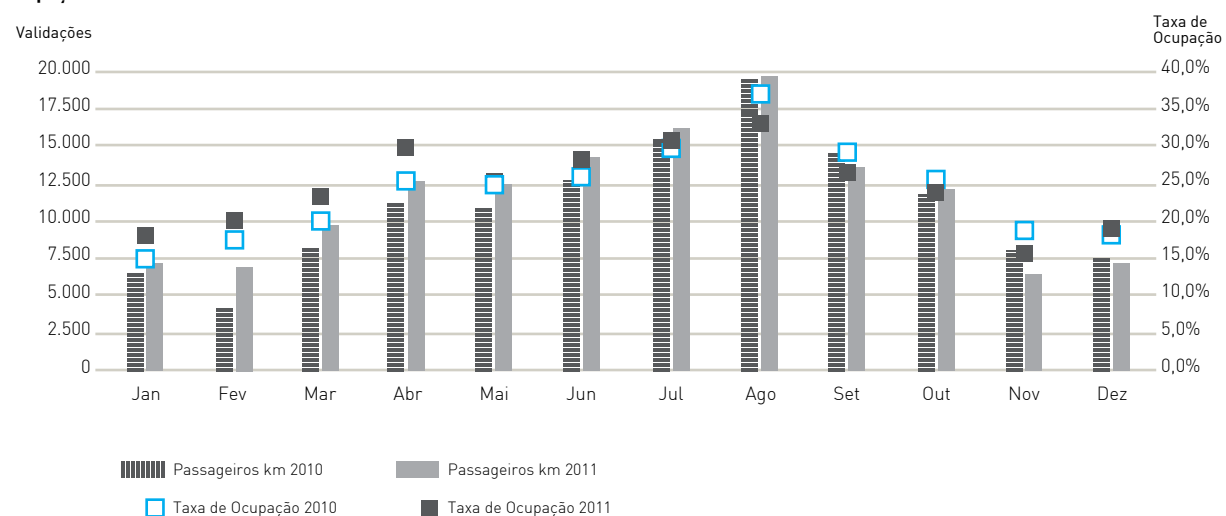
O novo operador desta infraestrutura entrou em funções a 1 de janeiro de 2011.

Registou-se em 2011 um total de 39.217 viagens oferecidas, a que correspondeu uma oferta de 549.038 lugares km, refletindo um crescimento de 3,3% face aos valores registados em 2010. Ao volume de oferta de 2011 correspondeu

uma taxa média de ocupação de 25,1%, superior em 0,52 pontos percentuais à taxa de ocupação registada em 2010.

Confirmando o padrão de utilização do Funicular dos Guindais, as taxas de ocupação em fins-de-semana e feriados ascendem a 28,8% (27,4% em 2010), valor 5,5 pontos percentuais superior à taxa de ocupação registada em dias úteis.

**Ocupação no Funicular dos Guindais**



A atividade em matéria de assessoria e relações com a imprensa, para além da informação corrente sobre o desempenho operacional e económico-financeiro da Empresa, foi marcada pela gestão das frentes de obra e pelas aberturas da linha Laranja entre o Estádio do Dragão e Fânzeres e da extensão da linha Amarela a Santo Ovídio.

A gestão dos diversos canais de comunicação evidencia, em 2011, um crescimento significativo da procura dos suportes online, área na qual a Metro do Porto está, desde setembro de 2011, ainda melhor dotada, com o lançamento da aplicação iMetroPorto.

Em 2011, todos as ferramentas de comunicação direta com os clientes registaram um forte aumento da procura, para o que também terá contribuído uma gestão muito próxima, em tempo real, maximizando o potencial de contacto entre a Metro do Porto e o público em geral.

O número de acessos à versão portuguesa do site oficial em 2011 representa um crescimento de 37,6% face a 2010. As páginas mais visitadas foram as relativas a mapa de rede, frequências e horários, planeamento de viagem, "Metro em números" e títulos viagem.

	2009	2010	2011	11/10
<b>Visitas Totais</b>				
Site Português	538.267	631.754	868.989	37,6%
Site Inglês	7.939	52.158	60.663	16,3%
<b>Visitantes Únicos</b>				
Site Português	354.927	418.191	596.674	42,7%
Site Inglês	5.977	39.553	45.648	15,4%

Em 2011 foram efetuadas mais de 15 mil descargas de documentos, sobretudo mapas e horários. No final do ano, o número total de utilizadores registados na base de dados "Vaivém" ultrapassa os 20 mil, dos quais 4.800 se registaram durante o ano.

Na rede social Facebook, a página do Metro do Porto registou em 2011 perto de 3 milhões de visualizações, tendo gerado, no mesmo período, 13.260 opiniões e comentários. No final de 2011 estão registados como seguidores da Metro do Porto 23.114 utilizadores, dos quais 13.024 novos utilizadores registados em 2011.

No ano de 2011, foram produzidas 47 edições da newsletter digital Vaivém, com informação sobre novos serviços e produtos da Metro do Porto e factos relevantes para os clientes.

O canal SMS Metro, cuja base de dados ultrapassa os 4 mil utilizadores registados, gerou mais de 20 mil contactos em 2011.

A gestão do canal Metro TV beneficiou da expansão da rede, em 2011, de 3 para 11 estações, gerando, atualmente, cerca de 9 milhões de contactos diários. Através deste canal, comunicámos em tempo real com os clientes toda a informação relevante sobre o serviço comercial do Metro, informação relevante Andante, bem como promoções referentes a eventos na rede e a parcerias de natureza cultural.

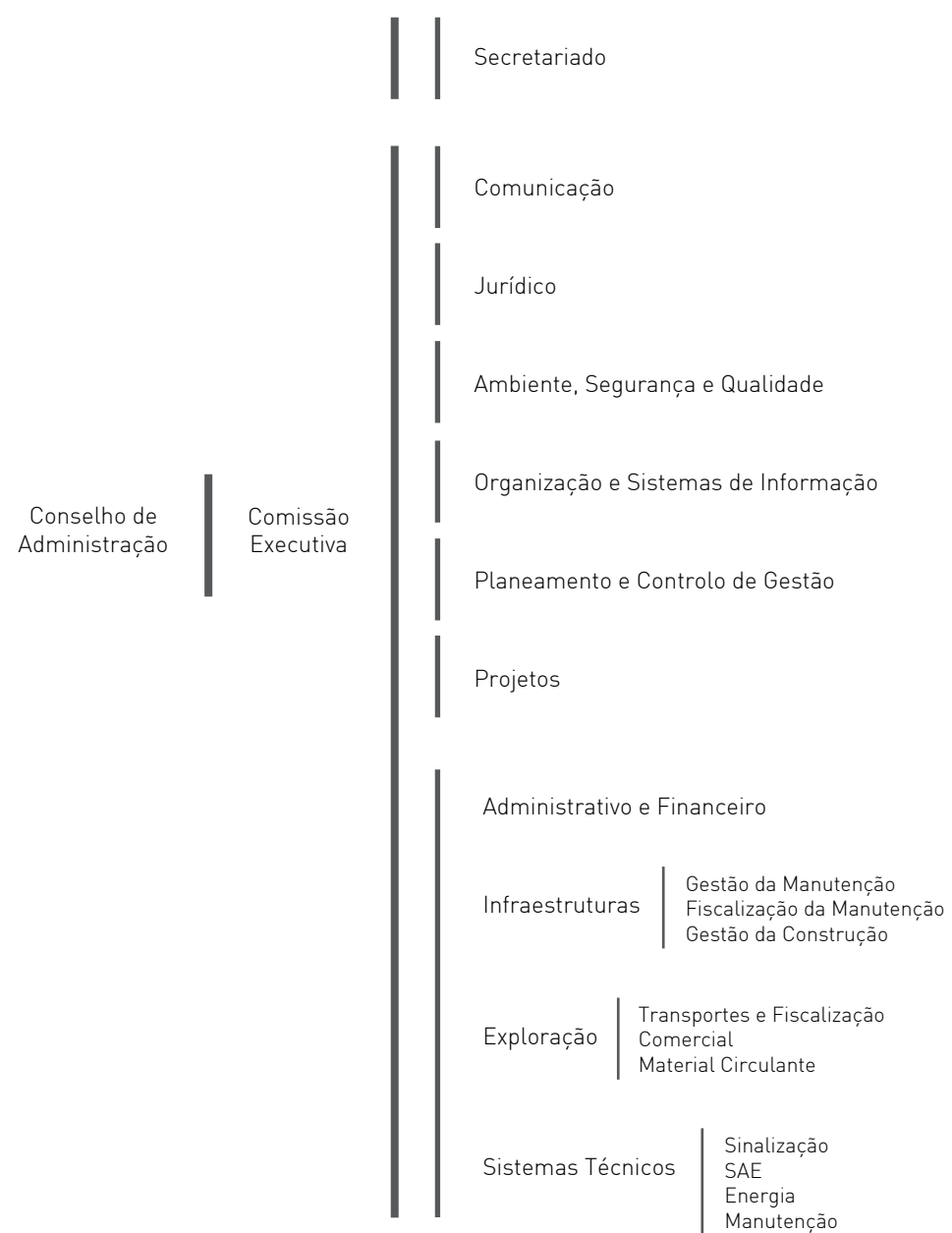
O Metro do Porto tornou-se, com o lançamento do iMetro-Porto, a primeira empresa nacional de transportes públicos a disponibilizar uma aplicação móvel oficial aos seus clientes, a qual conta já com cerca de 15 mil utilizadores ativos. O iMetro-Porto, apresenta-se em versões portuguesa e inglesa, funcionando em todos os telemóveis e terminais iOS e Android, levando a que viajar de Metro no Porto seja ainda mais fácil.

Esta ferramenta disponibiliza mapas da rede e das seis linhas que a integram, com possibilidade de verificar as frequências, os horários, os lugares de estacionamento e os serviços disponíveis em cada estação.

# 5. O METRO E OS SEUS COLABORADORES

## 5.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A 19 de maio foi efetuada uma alteração no organigrama da Empresa, sendo criado o Gabinete de Ambiente, Segurança e Qualidade e a extinto o Gabinete de Segurança. Assim, o novo organigrama é o seguinte:



## 5.2 RECURSOS HUMANOS

No final de 2011, o pessoal ao serviço na Metro do Porto ascendia a 93 colaboradores.

Mais de 70% dos colaboradores são quadros técnicos e possuem formação superior.

	2009	2010	2011
Efetivo Total	121	120	114
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP)	108	110	104
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP, ACE ou em comissão de Serviço.	98	100	93
<b>Efetivo Médio</b>	<b>94</b>	<b>99</b>	<b>98</b>
Quadros Técnicos	80%	71%	72%





## 6. O METRO E OS SEUS ACIONISTAS

### 6.1 ESTRUTURA ACIONISTA

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

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

Acionistas	Ações	% Acionistas
Estado	600.000	40,0%
Área Metropolitana do Porto <sup>1</sup>	600.000	40,0%
STCP	250.000	16,7%
CP	52.000	3,3%

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

### 6.2 COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Na reunião da Assembleia-Geral de 25 de março de 2008 foram eleitos os órgãos sociais para o mandato do triénio 2008 a 2010. O modelo atual de governo da Sociedade 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, a instituição de um Conselho Fiscal e de uma Comissão de Fixação de Remunerações.

Por deliberação do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A. o Senhor Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves foi cooptado para integrar a administração daquela sociedade como administrador não executivo em substituição do Senhor Dr. Rui Rio, que renunciou ao cargo por carta de 5 de maio de 2010. A deliberação foi ratificada na Assembleia Geral de 30 de maio de 2011. Entretanto, no ano de 2011 verificou-se a renúncia ao cargo dos administradores não executivos Senhores Dr. Marco António Ribeiro dos Santos Costa por carta de 28 de junho de 2011 e Eng.º Mário Hermenegildo Moreira de Almeida por carta de 21 de julho de 2011, não tendo sido substituídos.

O Conselho de Administração continuou assim no exercício das suas funções com a maioria dos membros eleitos.

#### 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: Dr.ª Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato  
Vogal Executivo: Prof. Jorge Moreno Delgado  
Vogal não Executivo: Dr.ª. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes  
Vogal não Executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

#### Conselho Fiscal:

Presidente: Dr.ª Maria Fernanda Joanaz Silva Martins  
Vogal Efetivo: Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto  
Vogal Efetivo (ROC): "António Magalhães & Carlos Santos – SROC" representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos  
Vogal Suplente (ROC): Dr. José Rodrigues de Jesus

#### Comissão de Fixação de Remunerações:

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

A auditoria externa das contas de 2011 é assegurada pela Empresa PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.

### CURRICULUM VITAE - ADMINISTRADORES

#### 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 Ambiente, Segurança e Qualidade
- Gabinete de Organização e Sistemas de Informação
- Gabinete de Comunicação e Imagem

#### Cargos em empresas participadas:

- Vogal 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, S.A.
- Presidente da APP – Associação dos Portos de Portugal.
- Diretor-geral, STCP.
- Vice-presidente, TDM – Televisão de Macau.
- Vogal do Conselho de Administração, STCP
- Coordenador da Auditoria Interna, Grupo ITT – Oliva/Rabor.

#### Vogal Executivo:

Dr.ª 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, S.A.
- 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:

- Diretora Comercial Norte, Caixa Leasing e Factoring, S.A.
- Diretora Comercial Adjunta, Locapor, S.A.
- Chefe de Delegação do Porto, Locapor, S.A.
- Técnica Comercial, Euroleasing, S.A.
- Assistente Comercial, Renault Gest, S.A.



**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 Projetos

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 Diretivo 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:**

Dr<sup>a</sup>. Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes

Vogal do Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração da STCP

*Cargos em empresas participadas:*

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

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

**Vogal não Executivo:**

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração

Vereador da C.M. do Porto para o Pelouro do Urbanismo e da Mobilidade

Membro do Conselho de Administração da Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana.  
Membro da Assembleia Intermunicipal da "Lipor - Serviço Intermunicipalizado de Gestão de Resíduos do Grande Porto".

Licenciado em Administração e Gestão de Empresas, na Faculdade de Ciências Económicas e Empresarias da Universidade Católica Portuguesa.

*Experiência Profissional:*

- Membro da Direção da "Porto e Norte de Portugal - Entidade Regional de Turismo".
- Vereador da Câmara Municipal do Porto, Pelouro da Educação, Desporto, Juventude e Inovação e Pelouro do Turismo e da Cultura.
- Presidente do Conselho de Administração da "Porto Lazer, E.E.M".
- Presidente da Direção da "Associação de Turismo do Porto".
- Presidente do Conselho de Administração da "Fundação Ciência e Desenvolvimento".
- Presidente da Direção da "Associação Gabinete Desporto do Porto".
- Banco Português de Investimento: Técnico no segmento de Grandes Empresas.





### 6.3 OBRIGAÇÕES DE REPORTE ENQUANTO MEMBRO DO SECTOR EMPRESARIAL DO ESTADO

Com a alteração da estrutura acionista ocorrida a 25 de março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Metro do Porto, S.A. integra assim o sector empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida no Decreto-Lei 558/99, na redação do seu Art.º 13º A que foi estabelecida

#### 6.3.1 PRINCÍPIOS DE BOM GOVERNO

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março de 2007 define os princípios de bom governo do Sector Empresarial do Estado.

Essa Resolução emite um conjunto de princípios com o objetivo de fomentar a adoção de modelos de governo que atinjam elevados níveis de desempenho, incluindo a adoção de estratégias concertadas de sustentabilidade nos domí-

pelo Art.º 2º do Decreto-Lei 300/2007. O Ofício nº 1057/2011 da Direção Geral do Tesouro e das Finanças definiu para 2010 a interpretação quanto à informação que deveria ser publicada no relatório e contas, a qual será seguida neste relatório e contas, com os necessários ajustes.

nios económico, social e ambiental. São também consagrados princípios no que diz respeito à prestação de informação pelas empresas públicas aos cidadãos e contribuintes.

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

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas	Localização
<b>Missão, Objetivos e Políticas</b>	
Indicação da missão e da forma como é prosseguida essa missão.	Relatório de Sustentabilidade
Indicação dos objetivos e do grau de cumprimento dos mesmos.	Relatório de Sustentabilidade Este ponto do Relatório e Contas
<b>Modelo de Governo e identificação dos Órgãos Sociais</b>	
Identificar todos os membros dos Órgãos Sociais.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar as respetivas funções e responsabilidades no âmbito da empresa.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar a eventual existência de comissões especializadas integrando membros do Conselho de Administração.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Identificar o auditor externo, caso exista.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
<b>Remunerações dos membros dos Órgãos Sociais</b>	
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.	Ponto 6.2. do Relatório e Contas
Indicar a globalidade das remunerações auferidas e dos demais benefícios e regalias concedidos pela empresa, assim como os descontos ao abrigo do Art.º 12.º da Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho.	Ponto 24 do Anexo às Contas do Relatório e Contas
<b>Regulamentos Internos e Externos</b>	
Referência sumária aos regulamentos em causa, com apresentação dos aspectos mais relevantes e de maior importância.	Este ponto do Relatório e Contas

Informação relativa ao Governo da Sociedade a publicar no Relatório de Gestão e Contas	Localização
<b>Informação sobre transações relevantes com entidades relacionadas</b>	
Informação sobre transações relevantes com entidades relacionadas.	Este ponto do Relatório e Contas
<b>Informação sobre outras transações</b>	
Procedimentos adotados em matéria de aquisição de bens e serviços.	Este ponto do Relatório e Contas
Universo das transações que não tenham ocorrido em condições de mercado.	Este ponto 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€).	Ponto 28 do Anexo às Contas do Relatório e Contas
<b>Análise de sustentabilidade</b>	
Estratégias adotadas.	Relatório de Sustentabilidade Este ponto do Relatório e Contas
Grau de cumprimento das metas fixadas.	Relatório de Sustentabilidade
Políticas prosseguidas com vista a garantir a eficiência económica, financeira, social e ambiental e a salvaguardar normas de qualidade.	Relatório de Sustentabilidade
Identificação dos principais riscos para a atividade e para o futuro da empresa.	Anexo às Contas do Relatório e Contas
Garantia de promoção da igualdade de oportunidades, de respeito pelos direitos humanos, e de não discriminação.	Relatório de 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.	Relatório de Sustentabilidade
Adoção de práticas ambientalmente corretas.	Relatório de Sustentabilidade
Criação de valor para o acionista (aumento da produtividade, orientação para o cliente, redução da exposição a riscos decorrentes dos impactes ambientais, económicos e sociais das atividades, etc.).	Relatório de Sustentabilidade
Promoção da proteção ambiental.	Relatório de Sustentabilidade
Contribuição para a inclusão social (empregabilidade).	Relatório de Sustentabilidade
Serviço público e de satisfação das necessidades da coletividade.	Relatório de 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.	Relatório de Sustentabilidade
Planos de ação para o futuro.	Ponto 8 do Relatório e Contas
Avaliação sobre o grau de cumprimento dos Princípios de Bom Governo: 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.	Este ponto do Relatório e Contas
<b>Código de Ética</b>	
Referência à existência ou aderência a um Código de Ética.	Este ponto do Relatório e Contas
Indicação de onde este se encontra disponível para consulta.	Este ponto do Relatório e Contas
<b>Outros</b>	
Informação sobre a existência de um sistema de controlo compatível com a dimensão e complexidade da empresa, de modo a proteger os investimentos e os seus ativos, o qual deve abarcar todos os riscos relevantes para a empresa.	Este ponto do Relatório e Contas
Identificação dos mecanismos adotados com vista à prevenção de conflitos de interesse.	Este ponto do Relatório e Contas
Explicação fundamentada da divulgação de toda a informação atualizada prevista na RCM n.º 46/2007, de 28 de março.	Este ponto do Relatório e Contas

A Empresa possui um código de ética disponível para consulta em [www.metroporto.pt](http://www.metroporto.pt).

Ainda não se encontra publicado o plano de igualdade. Quanto ao cargo de provedor do cliente, foi a Empresa informada da deliberação tomada pela Autoridade Metropolitana de Transportes, que o irá criar.

A gestão corrente da Empresa está delegada pelo Conselho de Administração numa Comissão Executiva afeta a tempo inteiro a essa atividade, a qual reúne semanalmente. Os assuntos que carecem, por via dos estatutos da Empresa, de aprovação do Conselho de Administração, são por este órgão deliberados em reuniões quinzenais. Para além do Conselho Fiscal, a monitorização da atividade da Empresa é assegurada por diversas entidades isoladas e por uma Comissão de Acompanhamento da Concessão do Sistema Metro do Porto (instituída através da Resolução do Conselho de Ministros 45/99, de 1 de abril de 1999). As entidades que têm a seu cargo a fiscalização das obrigações da Empresa inerentes ao exercício da concessão são: Agência Portuguesa do Ambiente, quanto às questões ambientais; Inspeção – Geral de Finanças, quanto às questões económicas e financeiras; Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Autoridade para as Condições no Trabalho e Autoridade Nacional de Proteção Civil, quanto às questões relativas à construção e respetivas condições de qualidade e segurança; Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., quanto a níveis de qualidade, padrões de serviço e condições de segurança da exploração e Inspeção – Geral de Finanças e Instituto da Mobilidade e dos Transportes

Terrestres, I. P., quanto ao regime tarifário. A nível interno, a Empresa prima por uma estrutura orgânica com poucos níveis hierárquicos: 4 departamentos e 6 gabinetes de staff, o que favorece uma relação de abertura e proximidade.

No que se refere a processos para evitar conflito de interesses, e tal como previsto nos Princípios de Bom Governo, os membros dos Órgãos Sociais abstêm-se de intervir nas decisões que envolvam os seus próprios interesses, designadamente na aprovação de despesas por si realizadas. Anualmente, e sempre que se justificar, os membros dos Órgãos Sociais declaram ao Órgão de Administração e ao Órgão de Fiscalização, bem como ao Tribunal Constitucional, quaisquer participações patrimoniais importantes que detenham na Empresa, bem como relações relevantes que mantenham com os seus fornecedores, clientes, instituições financeiras ou quaisquer outros parceiros de negócio, suscetíveis de gerar conflitos de interesse.

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



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

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



### 6.3.1.1 REGULAMENTOS INTERNOS E EXTERNOS

#### A QUE A EMPRESA ESTÁ SUJEITA

- Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de julho – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 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);
- Diretiva 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;
- Lei n.º 28/2006, de 4 de julho (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 1 de fevereiro (Princípios do Bom Governo das Empresas do Sector Empresarial do Estado);
- Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 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 71/2007, de 27 de março (Estatuto do Gestor Público), alterado pela Lei n.º 64 -A/2008, de 31 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 8/2012 de 18 de janeiro;
- Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de julho (Segurança Ferroviária);
- Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de agosto – (Decreto-Lei n.º 558/99 com a redação resultante das alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 300/2007, relativo ao Regime Jurídico do Sector Empresarial do Estado e Empresas Públicas);
- Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro de 2007 (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 14 de fevereiro (Programa Pagar a Tempo e Horas), alterado pelo Despacho 9870/2009 do Ministério das Finanças e da Administração Pública, de 6 de abril;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 27 de março (Orientações Estratégicas para o Sector Empresarial do Estado);
- Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro (Bases da Concessão e Estatutos da MP);
- Decreto-Lei n.º 18/2008 que aprovou o Código da Contratação Pública e respetiva legislação regulamentar;
- Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho (Medidas adicionais de consolidação orçamental - PEC);
- Decreto-Lei n.º 65 -A/2011, de 17 de maio (Programa Pagar a Tempo e Horas – reporte de dívidas vencidas);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro (Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015);
- Lei n.º 64 -A/2011, de 30 de dezembro (Grande Opções do Plano para 2012-2015);
- Lei n.º 64 -C/2011, de 30 de dezembro (estratégia e procedimentos a adotar no âmbito da lei de enquadramento orçamental 2012-2015);
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 9 de fevereiro (critérios de vencimento dos gestores públicos);
- Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão.

### 6.3.1.2 INFORMAÇÃO SOBRE TRANSAÇÕES RELEVANTES COM ENTIDADES RELACIONADAS

As transações relevantes efetuadas com o estado, no ano de 2011, foram as seguintes:

Recebimentos		(euros)
Prestações do concedente - PIDDAC		6.125.000
Indemnizações compensatórias - serviço público		11.860.442
Indemnizações compensatórias - tarifário social andante		2.831.996
Pagamentos		(euros)
Comissões de garantias		1.657.535

### 6.3.1.3 INFORMAÇÃO SOBRE OUTRAS TRANSAÇÕES

A Metro do Porto seguiu os procedimentos legalmente estabelecidos em matéria de aquisição de bens e serviços. No ano de 2011 a única adjudicação que merece relevo, por ter ocorrido em circunstâncias especiais, resultou da prorrogação de um contrato de Prestação de Serviços de Assessoria Técnica à Gestão, Controlo, Fiscalização e Receção da Construção do Sistema de Metro Ligeiro (Conclusão da 1.ª Fase e Execução da 2.ª Fase) com o Consórcio CONSULGAL / FERCONSULT / SENER no valor

Trabalho	Fornecedor	Euros
Contrato EGF - 7º Aditamento (27/05/2011 a 31/03/2012)	CONSULGAL-Consultores de Engenharia e Gestão, S.A.	1.746.845,00

### 6.3.2 ORIENTAÇÕES E OBJETIVOS DE GESTÃO

Para o ano de 2011 não foram definidos objetivos de gestão. O mandato da atual administração terminou em 31 de dezembro de 2010.

As transações relevantes efetuadas com as empresas participadas (detidas em mais de 20% por esta sociedade), no ano de 2011, foram as seguintes:

TIP, ACE		(euros)
Vendas e/ou Prestações de Serviços		33.375.799
Compras e Aquisições de Serviços		1.776.012
Transpublicidade, S.A.		(euros)
Vendas e/ou Prestações de Serviços		279.682
Metro Consultoria, Lda.		(euros)
Empréstimos a Associados		1.085

de 1.746.845,00 euros, através da outorga de um aditamento ao contrato inicial, uma vez que se inseria no seu âmbito, pelo que não sujeito a outras regras de contratação pública. Trata-se do 7.º Aditamento ao Contrato de Prestação de Serviços de Assessoria Técnica à Gestão, Controlo, Fiscalização e Receção da Construção do Sistema de Metro Ligeiro regula a prorrogação do prazo do contrato adjudicado ao consórcio CONSULGAL / FERCONSULT / SENER para o período entre 27/05/2011 e 31/03/2012.

### 6.3.3 GESTÃO DO RISCO FINANCEIRO

A empresa mantém uma política de gestão ativa da sua carteira de dívida e do risco financeiro à mesma associada, conforme detalhe apresentado no ponto 7.2 do Relatório e nas Notas 16, 17 e 27 às demonstrações financeiras.

Gestão de Risco Financeiro - Despacho n.º 101/09-SETF, de 30-01	Cumprido			Descrição
	S	N	N.A.	
Procedimentos adotados em matéria de av. de risco e medidas de cobertura respectiva				
Diversificação de instrumentos de financiamento	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Notas
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis	x			16 e 17 às demonstrações financeiras
Diversificação de entidades credoras	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 16
Contratação de inst. de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 17
Adopção de política ativa de reforço de capitais permanentes				
Consolidação passivo remunerado: transf. passivo Curto em M/L prazo, em cond. favoráveis	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 16
Contratação da operação que minimiza o custo financeiro (all-in-cost) da operação	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Notas
Minimização da prestação de garantias reais	x			16 e 17 às demonstrações financeiras
Minimização de cláusulas restritivas (covenants)	x			
Medidas prosseguidas com vista à otimização da estrutura financeira da empresa				
Adopção de política que minimize a afetação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos		x		Política de financiamento desajustada conforme explícito no ponto 7.2 do Relatório de Gestão
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 14 às demonstrações financeiras
Utilização de auto-financiamento e de receitas de desinvestimento			x	A empresa não gera auto-financiamento, conforme análise do ponto 7.4 não sendo aplicável a opção de desinvestimentos
Inclusão nos R&C				
Descrição da evolução tx média anual de financiamento nos últimos 5 anos	x			Ver Nota 27 às demonstrações financeiras
Juros suportados anualmente com o passivo remun. e outros encargos nos últimos 5 anos	x			
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 17 às demonstrações financeiras
Reflexão nas DF 2011 do efeito das variações de justo valor dos contr. de swap em carteira	x			Ver ponto 7.2 do Relatório e Nota 17 às demonstrações financeiras

### 6.3.4 EVOLUÇÃO DO PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTO

Mais detalhe no ponto 7.3 do Relatório.

#### Prazo Médio de Pagamentos a Fornecedores nos termos da RCM 34/2008 com as alterações introduzidas pelo Despacho 9870/2009

PMP	1ºT 2010	2ºT 2010	3ºT 2010	4ºT 2010	1ºT 2011	2ºT 2011	3ºT 2011	4ºT 2011
PMP a fornecedores	101 dias	101 dias	136 dias	171 dias	213 dias	265 dias	310 dias	236 dias

### 6.3.5 DIVULGAÇÃO DOS ATRASOS NOS PAGAMENTOS

#### Mapa da posição a 31/12/2011 dos Pagamentos em Atraso, nos termos do DL 65-A/2011, de 17/Maio

Pagamentos em Atraso	0-90 dias	90-120 dias	120-240 dias	240-360 dias	> 360 dias
Aquisição de bens e serviços	6.197.281	82.887	172.388	7.830	3.566.302
Aquisições de capital	291.741	253.665	5.744.716	15.197.637	1.406.891
<b>Saldo em dívida (total)</b>	<b>6.489.022</b>	<b>336.552</b>	<b>5.971.104</b>	<b>15.205.467</b>	<b>4.973.193</b>

### 6.3.6 CUMPRIMENTO DOS DEVERES ESPECIAIS DE INFORMAÇÃO

Os deveres especiais de informação definidos no Despacho 14277/2008 foram cumpridos. Para esse efeito foi disponibilizada à Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e à Inspeção Geral de Finanças (IGF), através do Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira (SIRIEF), toda a informação requerida.

### 6.3.7 RECOMENDAÇÕES DOS ACIONISTAS AQUANDO DA APROVAÇÃO DAS CONTAS DE 2010

Não existiram recomendações dos acionistas aquando da aprovação das contas de 2010.

### 6.3.8 ATUALIZAÇÃO DE SALÁRIOS NOMINAIS

Não existiu atualização de salários nominais em 2011.

### 6.3.9 ATRIBUIÇÃO DE PRÉMIOS DE GESTÃO

Não é proposta à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2011.

### 6.3.10 NORMAS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Foi dado cumprimento às instruções da Direção-Geral do Tesouro e Finanças - Ofício Circular n.º 6132 de 6 de agosto de 2010 - sobre a contratação da prestação de serviços pela Metro do Porto de valor igual ou superior a 125.000,00 euros, segundo as quais a adoção de qualquer procedimento de contratação deve expressamente conter as seguintes referências: justificação da necessidade de contratar do ponto de vista económico; ausência de soluções internas que permitam assegurar o serviço em causa; explicitação dos objetivos que se pretende alcançar; no termo dos contratos,

decorrentes de adjudicações de valor igual ou superior ao referido montante, deve ser elaborado um relatório com os resultados obtidos e respetiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

### 6.3.11 LIMITES MÁXIMOS DE ACRÉSCIMO DE ENDIVIDAMENTO

As Orientações Estratégicas das tutelas para 2011 definiram como objetivos para o exercício de 2011:

- Menos custos operacionais – redução de 15% dos custos operacionais de 2011 face aos incorridos em 2009;
- Menos dívida – continuação da desaceleração do crescimento do stock de dívida, para 6% no ano de 2011

O Orçamento da Empresa preparado para o exercício de 2011 deu cumprimento a estes objetivos. A execução de 2011 demonstra que não apenas os objetivos delineados foram alcançados como se verificou uma redução de custos operacionais na casa dos 28%.

#### 6.3.11.1 REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS

Para apurar os custos relevantes há que retirar aos custos totais as amortizações e os custos relativos a operações de financiamento (nomeadamente as rendas da locação de Eurotrams – operação esta englobada na evolução do endividamento, os custos de assessoria financeira para reestruturação e a avaliação de swaps e o imposto de selo sobre juros):

	2009	2010	2011
<b>Custos Totais</b>	459.782	526.636	14,5%
(-) Encargos financeiros	58.162	163.737	181,5%
(-) Amortizações	49.076	57.333	16,8%
(-) Gastos Construção - IFRIC 12	84.461	45.943	-45,6%
(-) Direitos de utilização IF e MC	0	7.213	-
(-) Provisões líquidas	24.373	54.813	124,9%
(-) Reduções de justo valor	158.326	135.669	-14,3%
(-) Imposto de selo	2.813	2.022	-28,1%
(-) Outros custos	1	602	77924,9%
<b>Total</b>	<b>82.571</b>	<b>59.303</b>	<b>-28,2%</b>
(+) Diferimento custos da revisão 480 mil kms	8.403		
Total sem diferimento custos da revisão 480 mil kms	<b>90.974</b>	<b>59.303</b>	<b>-34,8%</b>





Os custos relevantes descem assim 28,2% (mais de 23 milhões de euros) de 2009 para 2011 (34,8% se em 2009 for anulado o diferimento de 80% dos custos faturados da revisão de 480 mil quilómetros dos veículos Eurotram, diferimento que não existe nos números de 2011). As rubricas que explicam no essencial esta evolução são:

	(milhares de euros)		
	2009	2011	11/09
Contrato de Operação SML	48.885	38.991	-20,2%
Exploração do Funicular dos Guindais	708	766	8,2%
Comissões	1.503	1.664	10,7%
Conservação e Reparação	5.031	6.497	29,1%
Vigilância e Segurança	4.206	1.493	-64,5%
Trabalhos Especializados	12.755	2.289	-82,1%
Gastos com Pessoal	6.168	4.837	-21,6%
Outros	3.314	2.766	-16,5%
<b>Total</b>	<b>82.571</b>	<b>59.303</b>	<b>-28,2%</b>

Na redução dos custos operacionais prepondera o efeito da adjudicação em 2010 do novo contrato de operação, com impacto também na rubrica "Vigilância e Segurança", por via das responsabilidades que foram transferidas para o novo operador. São também visíveis os efeitos do menor recurso a consultoria externa.

A redução dos gastos com o pessoal é resultado da redução de salários e encargos adicionais, em termos equivalentes aos da Administração Pública, conforme orientações transmitidas no Ofício Circular n.º 7.688 da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, de 7 de outubro de 2010, a que acresce uma redução dos colaboradores ao serviço na Empresa.

#### 6.3.11.2 - VARIAÇÃO DO ENDIVIDAMENTO

Quanto à redução da dívida, diz o Despacho n.º 510/10 do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças "As empresas públicas não financeiras devem observar os seguintes limites máximos de endividamento previstos no Plano de Estabilidade de Crescimento, sem prejuízo de limites inferiores já previstos nos respetivos planos de investimento:

- i) 2010 – 7%;
- ii) 2011 – 6%;
- iii) 2012 – 5%;
- iv) 2013 – 4%.

Uma vez que não se indica nesse Despacho qual a grandeza a que se referem as percentagens que definem os "limites máximos de endividamento", parece razoável supor que se pretendia na verdade definir limites máximos de crescimento do endividamento, que se assume, segundo orientações recebidas, ser referente às dívidas remuneradas (e não às totais) a terceiros, de médio e longo prazo e de curto prazo, incluindo para além de Instituições Financeiras a dívida registada em SNC relacionada com a operação de locação operacional da frota Eurotram. Sendo

assim, resultam do Despacho os seguintes limites máximos de endividamento da Metro do Porto, S.A. (em euros), dado o valor existente em 31 de dezembro de 2009 que é de 2.204.913.575 euros, em SNC:

	(milhares de euros)			
Dívida reunerada	2010	2011	2012	2013
Limite	2.359.258	2.500.813	2.625.854	2.730.888

Na dívida remunerada sujeita aos limites de variação referidos não são incluídos os montantes de financiamento bancário utilizado para cobertura da componente não co-financiada pelo QREN dos projetos candidatados: João de Deus - D. João II, D. João II - Santo Ovídio e Dragão - Fânzeres (mas não é excluída a dívida contraída para cobertura dos juros resultantes desse financiamento).

O quadro seguinte compara o limite de endividamento com a dívida sujeita a limite de variação (referida no parágrafo anterior), detalhando a dívida associada a projetos co-financiados:

#### Verificação Limites de Endividamento

Dívida Remunerada	2009	2010	2011
Dívida bruta	2.211.695.033	2.340.394.873	2.632.531.444
Dívida associada a co-financiamento	76.658.455	156.070.556	119.564.310
Bonificação de juros	6.791.458	6.017.585	5.356.038
Dívida líquida*	2.128.255.121	2.178.306.732	2.507.611.097
Limite Endividamento (31 Dez)		2.359.257.526	2.500.812.977
Limite máximo de variação		7,00%	6,00%

\* Financiamento no final do exercício líquido:  
- dos montantes contraídos para cobrir o montante não participativo pelo QREN dos projetos João de Deus - D. João II, D. João II - Santo Ovídio e Dragão - Venda Nova  
- das bonificações de juros obtidas nas operações de financiamento BEI e LEP

Em termos práticos, o cumprimento dos limites impostos conduziu à suspensão de todos os investimentos não adjudicados, só prosseguindo aqueles que estavam em execução (ou mesmo finalização): essencialmente, as extensões a Fânzeres e Santo Ovídio.

O cumprimento dos limites previstos até final de 2013 está condicionado ao cumprimento por parte do Estado das obrigações financeiras assumidas perante a Empresa, nomeadamente com a entrega em 2011 das verbas previstas no

Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social de 28 de junho de 2001, no protocolo assinado, em setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER para a transferência de funcionários CP/REFER para a Metro do Porto e com a entrega das prestações acessórias de capital relativas a custos com processos expropriativos conforme as Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro, mais concretamente na Base XI. Estes montantes são melhor analisados no ponto 7.2 deste relatório.

**6.3.12 SISTEMA NACIONAL DE COMPRAS PÚBLICAS**

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

**6.3.13 ART.º 12º DA LEI 12-A/2010**

Foi cumprido o Art.º 12º da Lei 12-A/2010, o qual estipula que “A remuneração fixa mensal líquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%”.

**6.3.14 ART.º 19º DA LEI N.º 55-A/2010**

Foi cumprido o disposto no Art.º 19º, da Lei 55-A/2010, o qual estipulava a redução de todas as remunerações totais líquidas mensais, de valor superior a 1.500 euros, em: 3,5% sobre o valor total das remunerações superiores a 1.500 euros e inferiores a 2.000 euros; 3,5% sobre o valor de 2.000 euros acrescido de 16% sobre o valor da remuneração total que exceda os 2.000 euros perfazendo uma taxa global que varia entre 3,5% e 10%, no caso das remunerações iguais ou superiores a 2.000 euros até 4.165 euros; e, 10% sobre o valor total das remunerações superiores a 4.165 euros.

**6.3.15 ART.º 17º DA LEI 12-A/2010**

Considera-se cumprido o disposto no Art.º 17º da Lei 12-A/2010, já que não existem quaisquer aplicações financeiras constituídas e as disponibilidades colocadas fora do Instituto de Gestão de Tesouraria e do Crédito Público, I.P. resultam de excedentes pontuais diários de utilizações das linhas de curto prazo contratadas para fazer face às necessidades correntes da empresa. O valor de depósitos resulta de uma transferência recebida na conta no IGCP com data-valor de 31 de dezembro de 2011.

	(milhões de euros)	
	Instituto de Gestão de Tesouraria e do Crédito Público	Outras entidades
	2010	2011
Aplicações Financeiras	0,0	0,0
Depósitos	98,0	4,1

**6.3.16 ALÍNEA G) DO ART.º 13º-A DO DECRETO-LEI 300/2007**

Dando cumprimento ao estatuído na alínea g) do Art.º 13.º-A do Decreto-Lei n.º 300/2007 de 23 de agosto, a Metro do Porto, S.A. exerceu efetivamente os poderes que se encontram enunciados no Art.º 14º 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 redação dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro.

Dispõe a Base XI, no seu n.º 1, que compete à Metro do Porto, S.A. como entidade expropriante, atuando 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 ato de declaração de utilidade pública, de acordo com a legislação em vigor e assegura a gestão administrativa dos processos até final.

No exercício desta competência foram expropriados diversos prédios para construção da denominada linha de Gondomar, da extensão linha Amarela, até Santo Ovídio, e conclusão das obras de inserção urbana em Vila do Conde.

Relativamente ao domínio público ferroviário, estatui a Base VIII que as infraestruturas 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 afetadas à Metro do Porto, S.A., verificando-se assim, uma transferência de domínio no que concerne às referidas infraestruturas, 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 infraestruturas 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, numa primeira fase até 31 de Março de 2010, com o Consórcio Normetro – Agrupamento Metropolitano do Porto, ACE, e desde então até à atualidade com o Consórcio ViaPorto, na sequência do Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

**6.3.17 ALÍNEA I) DO ART.º 13º-A DO DECRETO-LEI 300/2007**

Durante 2011 o Conselho de Administração reuniu 23 vezes, destacando-se as seguintes deliberações:

- Aprovação da contratação de novas linhas de financiamento;
- Aprovação do Relatório e Contas e do Relatório e Contas Consolidadas e do Relatório de Sustentabilidade do exercício de 2010;
- Aprovação do Protocolo para a universalização de um tarifário único comum a todos os Operadores de Transportes Públicos da Área Metropolitana do Porto a celebrar entre a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (AMTP), a ANTRON – Associação Nacional de Transportes Rodoviários de Pesados de Passageiros, a CP - Comboios de Portugal, E.P.E., a Metro do Porto, S.A., a STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. e o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE;
- Adjudicação à EULEN Portugal de Segurança, S.A. do concurso público para a prestação de serviços de vigilância e segurança, fiscalização e controlo de títulos de transporte e apoio à exploração de parques de estacionamento no sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto;

- Adjudicação ao Consórcio de Fiscalização CONSULGAL – Consultores de Engenharia e Gestão, S.A. / FERCONSULT – Consultoria, Estudos e Projetos de Engenharia de Transportes, S.A. / SENER – Ingeniería y Sistemas, S.A. (CFS) do 7.º Aditamento ao Contrato de Prestação de Serviços de Assessoria Técnica à Gestão, Controlo, Fiscalização e Receção da Construção do Sistema de Metro Ligeiro (Conclusão da 1.ª Fase e Execução da 2.ª Fase);
- Aprovação das peças do procedimento para a realização de um concurso público para a empreitada de construção da envolvente ao canal e à estação Parque Senhora das Dores, na Trofa, ficando os efeitos dessa aprovação sujeitos à autorização da Tutela para a realização dessa empreitada;
- Aprovação das peças do procedimento para a realização de um concurso limitado por prévia qualificação para o fornecimento de sistema de vídeo para veículos Eurotram, ficando o desenvolvimento deste concurso a aguardar a oportunidade para o seu lançamento, tendo em conta as condições financeira da Sociedade e que o País atravessa;
- Aprovação do procedimento de concurso público para a empreitada de construção da estação Modivas Norte (Nassica) da linha Vermelha, que englobe as especialidades de arquitetura, civil, energia, baixa tensão, iluminação e força motriz (EBIF) e sistemas de ajuda à exploração (SAE), ficando os efeitos dessa aprovação sujeitos à autorização da Tutela para a realização dessa empreitada;
- Adjudicação à PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos trabalhos de auditoria às contas consolidadas do exercício de 2010;
- Adjudicação à PriceWaterhouseCoopers & Associados – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda., dos trabalhos de auditoria do exercício de 2011;
- Aprovação da revisão do Plano de Atividades e do Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2011;
- Aprovação do Plano de Atividades e do Orçamento da Metro do Porto, S.A. para 2012.



## 7. DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

### 7.1 INVESTIMENTO

O nível de investimento realizado pela Metro do Porto em 2011 ascendeu a 52,3 milhões de euros, o que representa uma redução de 57,1% face a 2010. O reduzido montante de investimento resulta da suspensão de novas empreitadas sendo o investimento realizado referente na sua grande maioria à conclusão das empreitadas de construção da ligação Estádio do Dragão – Fânzeres e D. João II – Santo Ovídio, assim como de conclusão de obras complementares do sistema.

Em termos acumulados, o investimento realizado no projeto alcançou os 2.580 milhões de euros.

Na tabela abaixo são apresentados os custos médios de construção por km de linha resultantes dos valores (quer já contabilizados quer de estimativas para os restantes) constantes do Orçamento Plurianual de Investimento subjacente ao Orçamento da Metro do Porto para o exercício de 2012. Estes custos unitários reconstituem mais de 1.800 dos cerca de 2.500 milhões de euros incluídos no Orçamento Plurianual de Investimento. O restante valor corresponde a rubricas que não variam de forma evidente com a extensão da rede e representam um total de cerca de 700 milhões de euros: principalmente, material circulante, PMO, ponte Infante D. Henrique, transportes alternativos, interfaces, pré-operação, ligação rodoviária Serpa Pinto - VL9.

Linha	Custos sem Estações especiais / km	Custo / Estação especial	(milhões de euros)
			Custo com Estações especiais / km
Azul - superfície	20,2	31,9	27,5
Troço Sr. Matosinhos - Sra. Hora	16,5		
Troço Sra. Hora - Trindade	21,6	32,3	32,7
Troço Campanhã - Antas	32,4	31,1	59,1
Azul - subterrâneo	26,1	32,7	75,4
Vermelha	13,8		
Verde - dupla (FC-ISMAI)	19,0		
Amarela - superfície	35,9	18,2	40,7
Troço H. S. João - Pólo Universitário	44,2		
Troço Ponte D. Luís - João de Deus (exc. Ponte)	36,1		
Troço João de Deus - D. João II	26,4		
Troço D. João II - Sto. Ovídio	28,5	18,2	67,8
Amarela - subterrâneo	23,2	30,0	78,7
Amarela - Ponte	32,9		
Violeta	n.d.	n.d.	27,8
Laranja - superfície	27,5		
Laranja - subterrâneo	20,7		
<b>Superfície em via dupla (médias globais)</b>	<b>19,0*</b>	<b>28,5*</b>	<b>21,2</b>
<b>Subterrânea (médias globais)</b>	<b>23,8</b>	<b>30,9</b>	<b>77,4**</b>

\* Excluindo antena do Aeroporto

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

### 7.2 FINANCIAMENTO

No final de 2011, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 2.550 milhões de euros. Foi contraído para pagar, entre 1994 e 2011, o seguinte (valores aproximados):

Obras	1.800 milhões de euros
Transporte de passageiros <sup>1</sup>	130 milhões de euros
Gestão do projeto	70 milhões de euros
Encargos Financeiros <sup>2</sup>	550 milhões de euros

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

<sup>2</sup> incluindo encargos financeiros relativos à locação de veículos

#### FEDER – FUNDO EUROPEU DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

No âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 1994 – 1999 (QCAII) e do Quadro Comunitário de Apoio 2000 – 2006 (QCA III), foram recebidos 368,8 milhões de euros do FEDER, relativos aos projetos “Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares” e “Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares – 2ª Fase”. Estes projetos estão encerrados, nada mais havendo a receber.

A 10 de setembro de 2010, foi comunicada à Metro do Porto a atribuição de uma dotação de 7 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2011, repartido em 2 milhões de euros ao projeto “Linha Antas - Fânzeres” e 5 milhões de euros ao projeto “troço D. João II – Santo Ovídio”. Foi posteriormente comunicada, a 3 de janeiro de 2011, uma cativação 12,5% da dotação atribuída, refletida integralmente no projeto “Linha Antas – Fânzeres”.

PIDDAC – PROGRAMA DE INVESTIMENTOS E DESPESAS DE DESENVOLVIMENTO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL  
Até 31 de dezembro de 2011, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 158,0 milhões de euros, o que equivale a 11,7% do montante total do investimento realizado.

A 31 de dezembro de 2011 a dotação global de 6,1 milhões de euros atribuída no âmbito do PIDDAC 2011 encontrava-se totalmente regularizada.

Foi entretanto comunicada à Metro do Porto, a 15 de setembro de 2011, a atribuição de nova dotação de 2 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2012, destinada ao projeto “Obras complementares” ao Sistema de Metro Ligeiro. Já após o final do exercício de 2011, mais concretamente em 12 de janeiro de 2012, foi comunicada à Metro do Porto uma cativação de 12,5% da dotação atribuída.

Projeto	(milhares de euros)				
	1996/08	2009	2010	2011	total
Sistema de Metro Ligeiro	95.041	8.000	0	0	103.041
Ponte Infante	33.760	0	0	0	33.760
Tram Train	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres*	0	0	7.000	1.125	8.125
D. João II - Santo Ovídio	0	0	0	5.000	5.000
<b>Total</b>	<b>136.800</b>	<b>8.000</b>	<b>7.000</b>	<b>6.125</b>	<b>157.925</b>

\* O término “Venda Nova” passou a ter a designação comercial de Fânzeres

**FUNDO DE COESÃO**

O projeto designado “Ligação do Aeroporto Sá Carneiro à Linha da Póvoa Duplicada, candidatado ao Fundo de Coesão no âmbito do Quadro Comunitário de Apoio 2000 – 2006 (QCA III), consagra 90,2 milhões de investimento elegível participado a 75%.

Em 2011 foi enviado à Gestão Sectorial – POVT (Programa Operacional de Valorização do Território) – o Relatório Final do projeto. Foi ainda solicitado o pagamento antecipado de 50% do Saldo Final do projeto no montante de 6.768.190,18 euros, valor que se encontrava por receber a 31 de dezembro de 2011 em consequência dos processos executivos pendentes referentes ao IVA conforme detalhado no capítulo 7.3.

**QREN**

A Metro do Porto apresentou três candidaturas ao QREN no âmbito do Programa Operacional Regional do Norte (ON.2 - O Novo Norte). Recentemente, e na sequência de uma Reprogramação ao POVT, as operações da Empresa aprovadas no “ON.2 – O Novo Norte” transitaram para esse programa abrindo a possibilidade de novos financiamentos

para além das operações já aprovadas. A Reprogramação foi aprovada pela Comissão Europeia a 15 de dezembro de 2011 e, em consequência, os códigos das operações sofreram alterações, mantendo-se inalterado tudo o resto. A situação, no final do ano, de cada operação encontra-se resumida na tabela seguinte:

(milhares de euros)

Código da Operação	Operação	Data de Candidatura	Decisão			Execução a 31/12/2011			
			Data de Aprovação	Defesa Elegível	Taxa de Participação	Compar-ticipação FEDER	Despesa Elegível Submetida	Compar-ticipação FEDER	Desembolso
NORTE-10-0350-FEDER-000001	Extensão da rede de metro à Estação de D. João II	07-11-2008	08-07-2009	4.192	70%	2.935	Operação Revogada		
NORTE-10-0350-FEDER-000125	Extensão da rede de metro à Estação de Sto.Ovídio e Interface	09-12-2009	15-09-2010	28.275	70%	19.792	12.016	8.411	8.411
NORTE-10-0350-FEDER-000130	Extensão da rede de metro entre o Estádio do Dragão e Fânzeres	31-12-2009	09-11-2010	114.086	70%	78.860	86.610	60.627	58.284
<b>Total</b>				<b>146.553</b>		<b>102.587</b>	<b>98.626</b>	<b>69.039</b>	<b>66.696</b>

\* O terminus “Venda Nova” passou a ter a designação comercial de Fânzeres

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

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

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

No âmbito desta extensão, foram submetidos, validados e reembolsados em 2011, quatro Pedidos de Pagamento com

investimento elegível no montante de 9.120.067 euros, a que corresponde uma comparticipação de 6.384.047 euros. No fim de 2011, a taxa de execução financeira desta operação ascendia a 42%, sendo o reembolso acumulado de 8.411.494 euros.

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

Em 2011, foram submetidos seis Pedidos de Pagamento, com um investimento elegível de 50.191.397 euros a que corresponde um co-financiamento de 35.133.978 euros. A taxa de execução financeira desta operação atingiu, em 2011, 76%, para um reembolso acumulado de 58.284.055 euros. Encontram-se por receber os últimos dois Pedidos de Pagamento submetidos em 2011 no valor de 2.342.966 euros devido à situação reportada no capítulo 7.3 referente aos processos executivos pendentes sobre o IVA.

**PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL**

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

(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 subseqüentes, esse movimento foi anulado no exercício de 2002.







#### PROTOCOLO CP/REFER

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

Do total de funcionários inicialmente transferidos, encontram-se ainda vinculados à Metro do Porto dez funcionários, tendo a Metro do Porto incorrido em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2011, a cerca de 16,7 milhões de euros.

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

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

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

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

Não é ainda conhecido o valor final do custo com expropriações decorrentes das obras da concessão determinadas pelo Estado até 1 de outubro de 2008, uma vez que ainda estão em curso alguns processos expropriativos. Esse valor, até ao momento integralmente suportado pela Empresa através de financiamento intercalar é estimado (líquido da comparticipação de fundos comunitários) em cerca de 104,5 milhões de euros.

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

#### BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

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

As operações contratadas com esta entidade preveem um perfil de amortização com um período inicial de carência de capital, tendo-se iniciado em 2009 a amortização da tranche A do primeiro contrato de financiamento. O esforço de amortização será crescente a partir de 2012, momento a partir do qual se inicia a amortização de mais quatro tranches no valor global de 400 milhões de euros, ascendendo as amortizações neste exercício a 28,7 milhões de euros.

#### FINANCIAMENTO INTERCALAR

A Metro do Porto tem recorrido contínua e crescentemente a soluções de financiamento intercalar, a médio e longo prazo, para suprir as necessidades de financiamento resultantes da desadequação dos modelos de financiamento do investimento aprovado pela Tutela e da insuficiente compensação atribuída pelo serviço público prestado e tarifário social praticado. No final de 2011, o endividamento da empresa junto de instituições financeiras ascendia a cerca de 2,6 mil milhões de euros (incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento e as operações de locação operacional sobre o material circulante, no total global de cerca de 1,1 mil milhões de euros).

Na sequência dos sinais de esgotamento deste modelo já no exercício de 2010, a Metro do Porto deparou-se no exercício de 2011 com a total indisponibilidade das instituições financeiras de assegurar novas soluções de financiamento, a que acresceu o exercício da opção de vencimento antecipado de uma linha de crédito de 200 milhões de euros em agosto de 2011.

(milhares de euros)

	Data do Contrato	Valor Contrato	Valor em Dívida
<b>BEI I</b>			
Tranche A	16-11-1998	99.760	79.808
Tranche B	26-03-2001	100.000	100.000
Tranche C	05-11-2001	100.000	100.000
Tranche D	15-05-2002	243.930	243.930
<b>Sub-total</b>		<b>543.690</b>	<b>523.738</b>
<b>BEI II</b>			
Tranche A	29-11-2004	120.000	120.000
Tranche B	16-12-2004	80.000	80.000
Tranche C	29-10-2008	60.000	60.000
<b>Sub-total</b>		<b>260.000</b>	<b>260.000</b>
<b>Total</b>		<b>803.690</b>	<b>783.738</b>

Neste contexto, o acionista Estado, através de empréstimos da Direção Geral do Tesouro e Finanças, assegurou a liquidez da Empresa, tendo para o efeito sido contratadas diversas operações de financiamento a curto prazo ao longo do ano, consolidadas numa operação global de 593 milhões com maturidade a 5 anos.

Ao longo do exercício de 2011 apenas foi possível concretizar uma operação de consolidação de dívida com a banca comercial no montante de 100 milhões de euros e maturidade a 1 ano, beneficiando esta operação de Garantia da República.

Tendo em conta a liquidez assegurada pela Tutela, assistiu-se ainda a uma redução da utilização das linhas de crédito de curto prazo, encontrando-se utilizados no final do exercício 30 milhões de euros, face aos 65 milhões de euros utilizados a 31 de dezembro de 2010, tendo-se ainda assistido a uma redução do montante de disponibilidades à disposição da Empresa no âmbito destas linhas de financiamento.

**CONTRATO PROGRAMA**

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

Em cumprimento da recomendação constante do relatório de Auditoria Técnico - Financeira à Metro do Porto elaborado pela Inspeção - Geral de Finanças, segundo a qual caberia à Metro do Porto “apresentar em 2005 ao Governo

e à *Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, uma proposta sobre as obrigações de serviço público e respetivo financiamento*”, a Metro do Porto remeteu em dezembro de 2005 nova proposta de contrato programa.

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

**POLÍTICA DE GESTÃO DA EXPOSIÇÃO AO RISCO DE TAXA DE JURO**

O exercício de 2011 foi caracterizado pelo continuado agravamento dos níveis de volatilidade dos mercados financeiros, associado a uma forte restrição nos mercados de crédito, com efeitos na redução da capacidade das entidades financeiras acomodarem um aumento da sua exposição ao risco do sector.

A Metro do Porto manteve a prática de realizar um acompanhamento dinâmico dos mercados de dívida caracterizada por: (i) acompanhamento do desempenho das estruturas de cobertura de risco detidas; (ii) análise da sua evolução; (iii) procura de soluções que garantam maximização dos bene-

fícios. Em consequência da postura adotada, ao longo do exercício foi possível realizar a reestruturação de uma das estruturas de gestão de risco detidas, daí resultando para a empresa um benefício económico por redução do custo das operações, bem como da redução da exposição a alguns dos fatores de risco associados.

Mantendo a maior prudência na contratação de novas estruturas e em resultado da instabilidade vigente nos mercados, não foi contratada, em 2011, qualquer nova estrutura de cobertura de risco de taxa de juro.

**7.3 SITUAÇÃO PATRIMONIAL**

As demonstrações financeiras de 2011 foram preparadas no pressuposto da continuidade da atividade da Sociedade - dependente da manutenção do apoio das instituições financeiras ou do Estado no cenário atual de indisponibilidade das instituições financeiras em apoiar o sector empresarial do Estado, bem como da atribuição 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 Art.º 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 Acionistas de modo a adotarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social, conforme determina o referido preceito do Código das Sociedades Comerciais.

Na Certificação Legal de Contas referente ao exercício de 2010 constava uma reserva por limitação de âmbito, por não terem sido obtidos os modelos de avaliação utilizados na valorização e relevação contabilística dos mark-to-market dos instrumentos financeiros derivados em carteira.

Conforme melhor exposto pela Metro do Porto no Relatório de Gestão de 2010, a valorização utilizada para estas operações foi a resultante da avaliação comunicada pelas contrapartes em cada uma das operações.

Não tendo sido possível a obtenção dos modelos de valorização utilizados pelas contrapartes, foi contratada a avaliação da carteira de instrumentos derivados junto de uma entidade independente, com efeitos a partir de 2009, de que resultam valorizações distintas das que constaram das contas apresentadas no exercício de 2010.

As estimativas de justo valor anteriores e as posteriormente obtidas junto da entidade independente são as seguintes:

	(milhares de euros)	
	2009	2010
Valorização contraparte	-578.171	-747.081
Valorização independente	-344.597	-514.282



Apresenta-se as contas de 2010 reexpressas para refletir a estimativa de justo valor dos instrumentos financeiros derivados obtida, com efeitos a partir de 2009, através da avaliação de entidade independente.

	2010	2010 (reexpresso)	(valores em milhares de euros)	
			2011	11/10
<b>Ativo Não Corrente</b>	<b>2.221.890</b>	<b>2.221.890</b>	<b>2.217.125</b>	<b>-0,2%</b>
Ativos fixos tangíveis	3.980	3.980	3.686	-7,4%
Ativos intangíveis	2.217.613	2.217.613	2.213.165	-0,2%
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	296	296	274	-7,4%
<b>Ativo Corrente</b>	<b>54.969</b>	<b>62.754</b>	<b>178.252</b>	<b>184,1%</b>
Clientes	6.282	6.282	12.349	96,6%
Estados e outros entes públicos	11.058	11.058	20.384	84,3%
Outras contas a receber	2.949	2.949	2.708	-8,2%
Diferimentos	81	81	10.639	13035,2%
Outros ativos financeiros	11.710	11.710	10.047	-14,2%
Instrumentos financeiros derivados	20.905	28.690	28.441	-0,9%
Caixa e depósitos bancários	1.984	1.984	93.685	4622,3%
<b>ATIVO</b>	<b>2.276.859</b>	<b>2.284.643</b>	<b>2.395.377</b>	<b>4,8%</b>
Capital realizado	7.500	7.500	7.500	0,0%
Ajustamento em instrumentos financeiros derivados	-10.144	-10.063	-15.539	-54,4%
Resultados transitados	-1.305.321	-1.071.814	-1.424.393	-32,9%
Ajustamento em participações financeiras	835	835	818	-2,1%
Subsídios ao investimento	500.902	500.902	559.205	11,6%
Outras variações no capital próprio	339	339	339	0,0%
Resultado líquido do período	-351.790	-352.579	-397.199	-12,7%
<b>CAPITAL PRÓPRIO</b>	<b>-1.157.678</b>	<b>-924.880</b>	<b>-1.269.269</b>	<b>-37,2%</b>
<b>Passivo Não Corrente</b>	<b>3.117.358</b>	<b>2.892.344</b>	<b>3.375.729</b>	<b>16,7%</b>
Provisões	189.920	189.920	276.249	45,5%
Financiamentos obtidos	2.159.452	2.159.452	2.414.539	11,8%
Outros passivos financeiros	767.986	542.972	684.941	26,1%
<b>Passivo Corrente</b>	<b>317.179</b>	<b>317.179</b>	<b>288.917</b>	<b>-8,9%</b>
Fornecedores	33.331	33.331	20.580	-38,3%
Fornecedores de investimento	80.532	80.532	28.708	-64,4%
Estado e outros entes públicos	324	324	375	15,9%
Financiamentos obtidos	180.943	180.943	217.992	20,5%
Outras contas a pagar	21.473	21.473	20.256	-5,7%
Outros passivos financeiros	577	577	1.005	74,3%
<b>PASSIVO</b>	<b>3.434.537</b>	<b>3.209.523</b>	<b>3.664.646</b>	<b>14,2%</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>	<b>2.276.859</b>	<b>2.284.643</b>	<b>2.395.377</b>	<b>4,8%</b>

Do lado do Ativo Não Corrente, e de acordo com o previsto no Sistema de Normalização Contabilística, o direito de exploração do sistema passa a estar relevado nas Demonstrações Financeiras como um Ativo Intangível associado à concessão do Sistema de Metro Ligeiro atribuída à Metro do Porto em 1998 por um período de 50 anos.

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

No que respeita ao Ativo Corrente, destaca-se o aumento em 96,6% das dívidas de clientes para um valor de 12,3 milhões de euros, cerca de metade correspondente a valores de receita em dívida por parte do TIP, ACE. Destaque ainda para o aumento de 84,3% das dívidas do Estado e outros entes públicos, para um valor 20,4 milhões de euros.

Em resultado da operação de financiamento de consolidação de crédito e adiantamento de verbas para garantir os compromissos financeiros da Metro do Porto, regista-se um valor de depósitos bancários, maioritariamente no próprio IGCP, no valor de 93,7 milhões de euros resultado de uma transferência recebida na conta no IGCP com data-valor de 31 de dezembro de 2011.

Destaque por fim para o valor de diferimentos de 10,6 milhões de euros, correspondente ao valor a faturar ao consórcio ViaPorto em resultado da aplicação do mecanismo

de bônus/malus previsto no contrato e nos termos do qual foi apurado um malus desse montante para os exercícios de 2010 e 2011 (este último ainda de forma provisória).

Do lado do capital próprio, o novo normativo contabilístico prevê a contabilização em capital próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, tal como a Metro do Porto havia já adotado em exercícios anteriores, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do ativo associado. A variação da rubrica em 2011 é resultado das verbas recebidas de PIDDAC e Fundos Comunitários e da redução por imputação de subsídios para investimentos.

Do lado do Passivo, registou-se um forte esforço de regularização das dívidas a fornecedores correntes e de investimento, com uma redução de 56,7% das dívidas no final do exercício quando comparadas com as registadas a 31 de dezembro de 2010.

O prazo médio de pagamento, calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta um aumento significativo entre 2010 e 2011. Esse aumento deve-se a uma redução significativa das compras face a 2010 (-39%) não acompanhada por uma redução das dívidas a fornecedores da mesma amplitude (-16%). Merece destaque o facto das dívidas a fornecedores, para efeitos do cálculo do Prazo Médio de Pagamento conforme legislação referida anteriormente, serem apuradas pela média das dívidas registadas no final de cada um dos trimestres de 2011 (maior no início do ano de 2011 do que no fim), o que não permite evidenciar o esforço de redução das dívidas a fornecedores efetuado pela Empresa ao longo do ano. Caso se considerasse apenas as dívidas a fornecedores no final do exercício o PMP de pagamento em 2010 seria de 242 dias e o de 2011 seria de 168 dias.

#### Evolução do Prazo Médio de Pagamento

	2009	2010	2011
Prazo Médio de Pagamento (Despacho n.º 9870/2009)	90 dias	171 dias	236 dias

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respetiva atualização financeira, nos termos do novo normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, tendo estas sido reforçadas no exercício em 61,3 milhões de euros.

A evolução da rubrica de financiamentos obtidos não correntes reflete as operações de financiamento celebradas em 2011, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2011 no montante total de 186,6 milhões de euros (referentes a amortizações de mútuos e das linhas de financiamento BEI) e da amortização antecipada de uma linha de financiamento de 200 milhões de euros ocorrida em agosto. Em resultado do novo normativo contabilístico, passaram a ser relevadas em financiamento bancário as operações de locação operacional contratadas entre 2002 e 2004, assim como as locações financeiras e bonificação de juros das linhas de financiamento do BEI.

No final do ano de 2011 estavam pendentes vários processos executivos relativos a liquidações de IVA que foram objeto de impugnações judiciais por não ser aceite a posição da

Administração Tributária. A Empresa estava então convicta de que iriam existir condições para obter uma declaração de regularidade da sua situação contributiva - imprescindível para o seu normal funcionamento em alguns aspetos - ainda que para tal fosse necessária a prestação de garantias.

Já em 2012, depois de estudada em detalhe a possibilidade de serem prestadas garantias nos processos, concluiu-se que tais expedientes legais não se mostravam exequíveis em tempo útil, pelo que se optou por efetuar o pagamento de todas as liquidações de IVA feitas pela Administração Tributária até à data, no valor de 29,4 milhões de euros, acrescido de 1,2 milhões de euros relativos a imposto e juros.

Esta decisão, que permite a obtenção imediata daquela declaração, torna possível a entrada de fundos inibida pela sua inexistência. Não prejudicará o regular andamento dos processos de impugnação instaurados pela Empresa, cujo resultado favorável determinará o reembolso das quantias agora entregues, acrescidas de juros à taxa anual de 4%.

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

#### 7.4 EXPLORAÇÃO

Assistiu-se em 2011 a uma nova subida significativa na taxa de cobertura de operação do Sistema de Metro Ligeiro, que compara as receitas de tarifário com os principais custos diretos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função entretanto internalizada na Metro do Porto) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Se em 2010 a melhoria verificada foi justificada principalmente pela redução do custo alcançada com o novo contrato de operação (que entrou em vigor a 1 de abril de 2010) e pela

internalização da sua fiscalização, a melhoria evidenciada em 2011 é justificada tanto por estes fatores (descida de 5,8% do custo de vendas e prestações de serviços) como pela subida da receita de bilheteira (subida de 14,1% da receita).

Concluiu-se o exercício de 2011 com uma taxa de cobertura média anual da operação do sistema de 88,7%, 15,5pp acima do valor registado em 2010 e 28,9 pp acima do valor registado em 2009. No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise passando a considerar-se a atividade global da empresa com a análise do indicador Taxa de Cobertura Global.

(milhares de euros)

CONTA EXPLORAÇÃO METRO	2009	2010	2011	11/10
Vendas e Prestações de Serviço	30.065	31.141	35.546	14,1%
Custo Vendas e Prestação Serviço	50.257	42.570	40.080	-5,8%
Margem Bruta	-20.192	-11.428	-4.534	-60,3%
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>59,8%</b>	<b>73,2%</b>	<b>88,7%</b>	<b>15,5pp</b>

Em termos absolutos conclui-se o ano com uma margem bruta da operação do Sistema de Metro Ligeiro deficitária em 4,5 milhões de euros, 60,3% inferior ao valor registado no ano anterior e refletindo uma poupança de 6,9 milhões de euros.

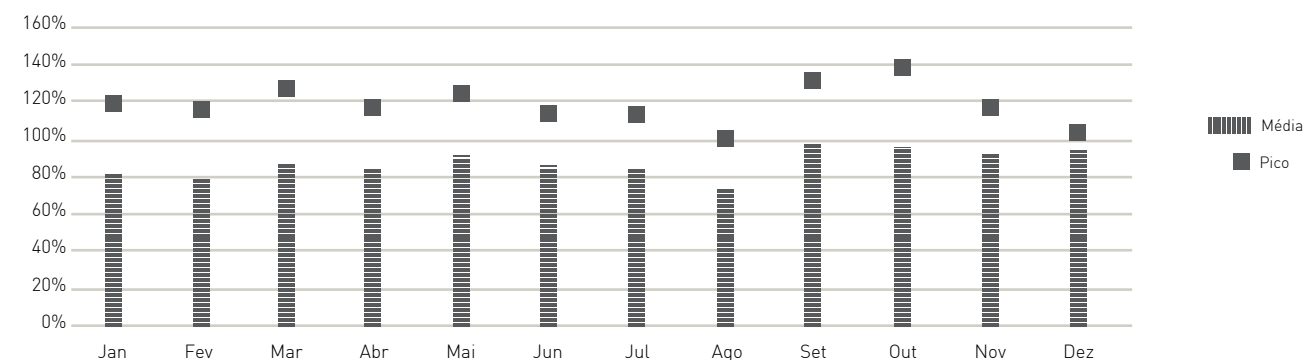
A receita por validação aumentou em 2011 cerca de 9,7% para os 63,77 cêntimos por validação (58,16 cêntimos por validação em 2010). Fruto da subida de 4,6% do percurso médio por validação, a receita por passageiro km subiu 4,9% para 12,23 cêntimos (11,66 cêntimos em 2010).

Registou-se uma redução de 10,5% no custo de operação por lugar km oferecido, tendo o custo de operação por passageiro km reduzido 13,5% para 13,79 cêntimos (15,94 cêntimos no período homólogo).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se valores consistentemente superiores a 100% nas faixas horárias 8h - 9h, 13h - 15h e 17h - 18h (exceto no mês de agosto), tendo sido registados valores superiores a 100% pontualmente noutras faixas horárias.

Os picos de cobertura mensais registados são todos acima dos 100%, com um pico em outubro de 2011 com uma taxa de cobertura de 138,2%.

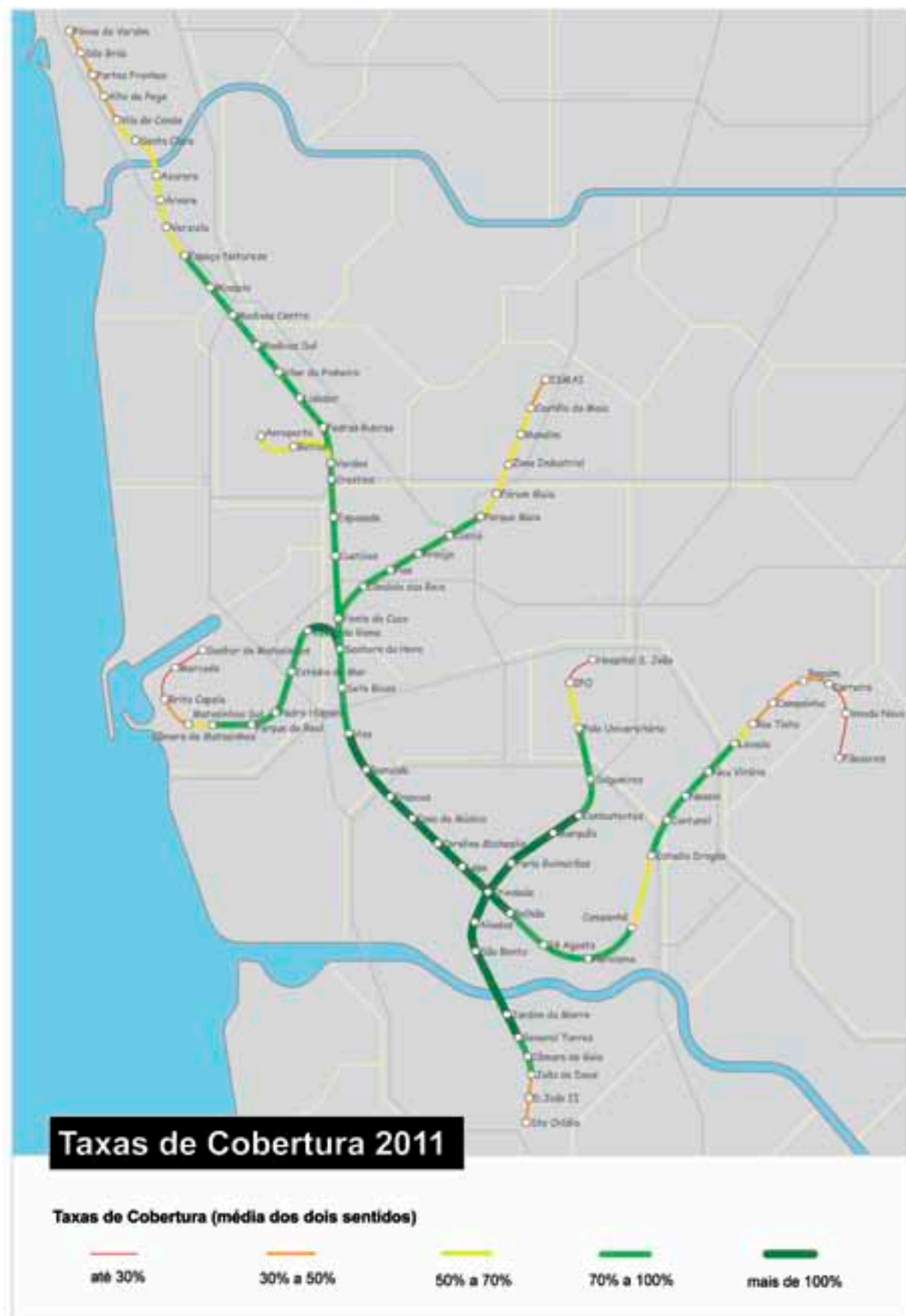
Taxa de Cobertura 2011



Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% nos troços terminais da linha Amarela (após IPO), da linha Azul (após Brito Capelo) e da linha Laranja (entre Carreira e Fânzeres). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha até à estação Vila do Conde, na Antena Verde até ao Castelo da Maia, na Antena Violeta, na Antena Azul entre Vasco da Gama e Matosinhos

Sul, na Antena Laranja até Rio Tinto, na linha Amarela nos troços Combatentes - IPO e General Torres - João de Deus, bem como no Tronco Comum nos troços Fonte do Cuco - Viso e Bolhão - Estádio do Dragão. Taxas de cobertura superiores a 100% são alcançadas nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre General Torres e Combatentes, no Tronco Comum entre o Bolhão e o Viso e no troço Senhora da Hora - Vasco da Gama.





A receita proveniente do serviço público de transporte do Sistema de Metro Ligeiro (excluindo publicidade) ascendeu em 2011 a 35,5 milhões de euros, apresentando um crescimento de 14,1% face ao ano anterior, conjugando impactos dos aumentos tarifários e da maior procura do Sistema de Metro Ligeiro.

O custo das vendas e prestações de serviços ascendeu a 40,1 milhões de euros, representando uma quebra de 5,8% face ao ano transato. Esta evolução é resultado da redução de 4,0% no contrato de operação do SML (com um peso de

95,9% na estrutura de custos) e da não existência de custos com fiscalização da operação, fruto da não renovação do contrato em 2010 e internalização dessa função. As comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão da rede de vendas apresentaram um crescimento de 7,9%, em linha com o crescimento das validações e da receita.

A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2011, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 1,6 pp, para um valor médio de 41,8% (contra os 40,3% registados em 2010).

	[milhares de euros]			
<b>CONTA EXPLORAÇÃO FUNICULAR</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>11/10</b>
Vendas e Prestações de Serviço	253,0	268,6	303,2	12,9%
Custo Vendas e Prestação Serviço	656,8	667,2	724,5	8,6%
Margem Bruta	-403,8	-398,6	-421,3	5,7%
<b>Taxa de Cobertura</b>	<b>38,5%</b>	<b>40,3%</b>	<b>41,8%</b>	<b>1,6pp</b>

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende aos 303,2 mil euros, a que corresponde um valor de 55,22 cêntimos por lugar km (mais 9,2% que em 2010) e 2,20 euros por passageiro km, 7,0% acima do registado em 2010.

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 1,32 euros por lugar km oferecido (subida de 5,1% face a 2010) e de 5,25 euros por passageiro km transportado (subida de 2,9% face a 2010).





## 7.5 RESULTADOS

A conta de resultados da Metro do Porto em 2011 reflete o continuado esforço de redução de custos operacionais, com uma quebra significativa do recurso a serviços externos através da internalização de algumas das tarefas antes desempenhadas por consultores externos à empresa e pela transferência de competências de vigilância e segurança para o novo operador do Sistema de Metro Ligeiro que iniciou a sua atividade em abril de 2010.

Tal como em 2010, e resultado do normativo contabilístico (SNC) os gastos da sociedade incluem adicionalmente as rubricas de "Reduções do justo valor dos instrumentos financeiros derivados" (135,7 milhões de euros) e "Provisões de renovação dos ativos da concessão" (40,3 milhões de euros).

	2010	2010 (reexpresso)	2011	11/10
(valores em milhares de euros)				
<b>Réditos</b>				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	122.480	122.480	48.661	-60,3%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	30.957	30.957	35.662	15,2%
Outras vendas e serviços prestados	5.678	5.678	7.914	39,4%
<i>Direito Util. Infra e MC Contrato Sub-concessão SML</i>	5.041	5.041	7.213	43,1%
<i>Outras</i>	638	638	701	9,9%
<b>Outros rendimentos</b>				
Subsídios à exploração	11.867	11.867	11.869	0,0%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	93	93	0	-100,0%
Outros rendimentos e ganhos	12.733	12.733	25.062	96,8%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	12.006	12.006	12.490	4,0%
<i>Benefícios Penalidades Contratuais</i>	122	122	12.257	9935,6%
<i>Outros</i>	605	605	315	-47,8%
<b>Gastos e perdas</b>				
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-114.071	-114.071	-45.943	59,7%
Outros fornecimentos e serviços externos	-62.037	-62.037	-61.548	0,8%
<i>Subcontrato de Operação SML</i>	-44.090	-44.090	-46.393	-5,2%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-4.086	-4.086	-1.493	63,5%
<i>Conservação e Reparação</i>	-1.995	-1.995	-6.497	-225,6%
<i>Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP</i>	-1.528	-1.528	-1.664	-8,9%
<i>Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais</i>	-602	-602	-766	-27,2%
<i>Trabalhos Especializados Externos</i>	-7.311	-7.311	-2.420	66,9%
<i>Outros</i>	-2.425	-2.425	-2.316	4,5%
Gastos com o pessoal	-5.848	-5.848	-4.837	17,3%
Outros gastos e perdas	-1.849	-1.849	-2.755	-49,0%
Provisões líquidas	-32.081	-32.081	-54.813	-70,9%
Reduções de justo valor	-159.239	-160.028	-135.669	15,2%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>-191.317</b>	<b>-191.105</b>	<b>-176.397</b>	<b>8,2%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-52.649	-52.649	-57.333	-8,9%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>-243.965</b>	<b>-244.754</b>	<b>-233.730</b>	<b>4,5%</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	415	415	369	-11,2%
Juros e gastos similares suportados	-88.669	-88.669	-136.643	-54,1%
Atualização financeira das provisões (IFRIC 12)	-19.508	-19.508	-27.094	-38,9%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-351.727</b>	<b>-352.515</b>	<b>-397.098</b>	<b>-12,6%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-63	-63	-100	-58,6%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>-351.790</b>	<b>-352.579</b>	<b>-397.199</b>	<b>-12,7%</b>

Do lado das receitas, existe uma subida significativa da receita gerada pelo serviço de transporte de passageiros (mais 15,2%), reflexo da crescente utilização do sistema e das alterações tarifárias decretadas pela Tutela sectorial. A receita de serviços secundários subiu 9,9%.

Decorrente da adopção do normativo contabilístico SNC, são reconhecidos réditos relativos aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos, de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão. Em resultado da forte redução do volume de investimento realizado no exercício de 2011, regista-se uma redução significativa de 60,3% nesta rubrica. Esta evolução foi acompanhada pela redução de 59,7% na rubrica de custos relacionada com a adopção desta mesma norma contabilística.

Os montantes de Indemnizações Compensatórias a distribuir às empresas prestadoras de serviço público foram definidos através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2011, de 24 de novembro, cabendo à Metro do Porto indemnizações compensatórias pelo serviço de transporte no montante de 11.860.441,51 euros (líquido de IVA de 6%). A este montante corresponde uma contribuição média de 4,1 cêntimos por passageiro km transportado (redução de 0,3 cêntimos face ao valor de 2010 e 0,7 cêntimos face ao valor de 2009). A verba atribuída foi integralmente transferida em dezembro de 2011.

Em virtude da adoção do novo normativo contabilístico (SNC) os rendimentos da sociedade incluem adicionalmente a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento. Em 2011 esta rubrica ascende a 12,5 milhões de euros, mais 4,0% face ao ano anterior, resultado do aumento dos ativos em exploração e das participações a fundo perdido entretanto recebidas.

São relevados em 2011 benefícios de penalidades contratuais no montante de 12,3 milhões de euros, dos quais 10,6 milhões de euros em resultado da aplicação do mecanismo

de bónus malus previsto no contrato de operação do Sistema de Metro Ligeiro, sendo a verba contabilizada referente aos exercícios de 2010 e 2011. O valor apurado para 2010 ascende a 4,7 milhões de euros, sendo o valor apurado ainda provisoriamente para o exercício de 2011 de 5,9 milhões de euros.

Nas componentes de custos, e conforme evidenciado acima, destacam-se as reduções de 66,9% em Trabalhos Especializados prestados por entidades externas e de 63,5% com a despesa de vigilância e segurança, resultante da transferência de serviços para a esfera da empresa operadora e por esse motivo sem impacto na segurança dos passageiros transportados.

Em sentido contrário, regista-se uma subida significativa na rubrica de Conservação e Reparação. A variação é explicada pela constituição, no final do ano de 2010, de uma provisão para renovação de ativos líquida dos gastos incorridos durante o exercício, não tendo sido registado qualquer valor referente à manutenção da frota de material circulante na conta Conservação e Reparação em 2010. Os montantes registados como gastos em 2011 (5,9 milhões de euros) têm contrapartida direta na conta de reversão de provisões.

A evolução da rubrica Comissões de Gestão da Rede de Vendas pagas ao TIP, ACE é reflexo da maior utilização e receita repartida por esta entidade.

Se aos Fornecimentos e Serviços Externos apurados deduzirmos os proveitos de Direito Utilização de Infraestrutura e Material Circulante resultantes do contrato de operação do Sistema de Metro Ligeiro e classificados em Prestações de Serviços, assim como a rubrica de Conservação e Reparação, constatar-se-ia uma redução de 13% dos custos suportados, refletindo uma poupança de 7,2 milhões de euros.

Foi ainda assegurada uma redução de 17,3% nos custos com pessoal, resultado da implementação das medidas legislativas de contenção salarial descritas nos pontos 6.3.12 e 6.3.13 e da redução de pessoal também já evidenciada no ponto 5.2.

Em sentido contrário, registou-se um forte agravamento dos juros suportados. Não obstante o ativo e contínuo acompanhamento de todas as operações de cobertura do risco de taxa de juro contratadas, a manutenção de taxas de mercado a níveis historicamente reduzidos, associada às profundas restrições nos mercados de crédito, inviabilizaram a reestruturação de algumas daquelas operações, conduzindo a um agravamento dos resultados obtidos com os instrumentos de gestão de risco de taxa de juro.

No ponto anterior no relatório de gestão é apresentada análise da rentabilidade da exploração do Sistema de Metro Ligeiro, sendo apresentado o rácio Taxa de Cobertura Direta que compara as receitas geradas pela Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (sem indemnizações compensa-

tórias) com os principais custos diretos da sua operação, nomeadamente: custos com o operador/subconcessionário, comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal e com a fiscalização da operação (internalizada no último trimestre de 2010).

Esta análise era particularmente relevante numa fase em que as receitas geradas pela exploração do sistema se revelavam bastante inferiores aos principais custos diretos suportados. Agora que as receitas quase equivalem a esses custos, importa alargar o âmbito de análise e monitorar a taxa de cobertura global da Metro do Porto, que incorpora na análise uma série de custos de estrutura e correntes (incluindo prestações de serviços associadas à atividade de construção), detalhados na tabela infra.

(milhares de euros)

Gastos	2009	2010	2011
ViaPorto/Normetro	48.885	39.049	39.179
Funicular	708	602	766
Comissões TIP	1.503	1.528	1.664
Vigilância e Segurança	4.206	4.086	1.493
Conservação e Reparação	2.824	1.995	6.497
Pessoal (sem rescisões)	5.835	5.813	4.798
Outras despesas Correntes (classe 62)	15.595	9.736	4.736
<b>Sub-total</b>	<b>79.556</b>	<b>62.810</b>	<b>59.133</b>
<b>Rendimentos</b>			
SML/Funicular	29.971	30.957	35.662
Proveitos suplementares	667	638	701
Coimas	835	453	266
<b>Sub-total</b>	<b>31.473</b>	<b>32.048</b>	<b>36.628</b>
Taxa de Cobertura Global	39,6%	51,0%	61,9%
GAP	48.083	30.762	22.505

Constata-se uma melhoria significativa da Taxa de Cobertura Global de 2009 para 2011, reduzindo-se o gap de receitas de 48,1 milhões de euros em 2009 para 30,8 milhões em 2010 e para 22,5 milhões de euros em 2011.

Entre 2011 e 2010 são consolidadas as melhorias registadas no ano anterior, apesar do aumento de 4,5 milhões de euros nas despesas contabilizadas de conservação e reparação, tendo mesmo assim sido possível terminar

o exercício com uma redução do gap de receitas de em 8,3 milhões de euros. Esta melhoria foi sustentada numa subida de 4,7 milhões de euros da receita gerada pelo sistema e nas reduções registadas nas rubricas de vigilância e segurança (com a transfêrencia de competências nesta área para o novo operador do Sistema de Metro Ligeiro), despesas com pessoal (fruto da aplicação dos cortes salariais decretados e da redução voluntária dos colaboradores da Empresa), bem como da continuada redução de outras despesas correntes.







## 8. NOTAS FINAIS

---

Aguarda-se autorização da Tutela para a formalização de seis aditamentos já negociados com o principal 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
- Aditamento sétimo A: referente à prorrogação do prazo do serviço de operação do Sistema de Metro Ligeiro (de 1 de abril de 2009 até 31 de março de 2010), ficando por essa via o ACE obrigado a operar e manter o Sistema desde a data da entrada em serviço da Primeira Parte dele até 31 de março de 2010;
- 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 oficinais.
- Aditamento oitavo A: referente à extensão de garantias relativamente à construção civil e a equipamentos eletromecânicos e valores da prorrogação temporal dos contratos de seguro, prestação de cauções e retenções, que não tinham sido acordados no 8.º aditamento.

Ainda a respeito do contrato celebrado com o consórcio construtor do Sistema de Metro Ligeiro (Normetro, ACE), falta também a aprovação da Tutela para o acordo alcançado com esse consórcio, no âmbito do encerramento financeiro do contrato, relativo a custos incorridos com a prorrogação de prazo das linhas da Póvoa e da Trofa, e sobre custos incorridos com a prorrogação de prazo relativos a cauções, seguros e retenções, o qual põe também cobro a um conjunto de reclamações pendentes sobre as quais fica expresso não haver lugar a nenhuma compensação financeira.

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.

Aguarda-se ainda que sejam concretizadas por parte Estado as obrigações financeiras assumidas perante a Empresa, nomeadamente com a entrega das verbas previstas:

- no Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social de 28 de junho de 2001, no montante de 49,9 milhões de euros;
- no protocolo assinado, em setembro de 1998, entre o Estado Português, a Área Metropolitana do Porto, a CP e a REFER para a transferência de funcionários CP/REFER para a Metro do Porto, cujos custos incorridos até 31 de dezembro de 2011 se estimam ascender a 16,7 milhões de euros, e;
- no n.º 2 da Base XI das Bases de Concessão, relativa à assumpção por parte do Estado dos custos inerentes a expropriações, no montante estimado de 105,4 milhões de euros (líquido de participações a fundo perdido).

## 9. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

---

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de -397.198.622,60 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 13 de março de 2012

O Conselho de Administração  
Presidente do Conselho de Administração:  
Dr. António Ricardo de Oliveira Fonseca

Vogais:  
Dr.ª Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato  
Prof. Jorge Moreno Delgado  
Dr.ª Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes  
Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves





# CONTAS DO EXERCÍCIO 2011

## BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2011

(valores em euros)

RUBRICAS	Notas	31/12/2011	31/12/2010 (Reexpresso)	31/12/2010 (Apresentado)
<b>Ativo</b>				
<b>Ativo não corrente</b>				
Ativos fixos tangíveis	6	3.685.679	3.980.456	3.980.456
Ativos intangíveis	7	2.213.164.908	2.217.612.966	2.217.612.966
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	8	274.236	296.258	296.258
		<b>2.217.124.822</b>	<b>2.221.889.680</b>	<b>2.221.889.680</b>
<b>Ativo corrente</b>				
Clientes	10	12.348.845	6.282.448	6.282.448
Estado e outros entes públicos	11	20.383.796	11.057.730	11.057.730
Outras contas a receber	12	2.707.631	2.949.000	2.949.000
Diferimentos		10.639.223	80.998	80.998
Instrumentos financeiros derivados	17	28.441.143	28.689.875	20.905.370
Outros ativos financeiros	16	10.046.885	11.709.623	11.709.623
Caixa e depósitos bancários	5	93.684.952	1.983.884	1.983.884
		<b>178.252.475</b>	<b>62.753.556</b>	<b>54.969.051</b>
<b>Total do ativo</b>		<b>2.395.377.298</b>	<b>2.284.643.236</b>	<b>2.276.858.731</b>
<b>Capital Próprio e Passivo</b>				
<b>Capital próprio</b>				
Capital realizado	13	7.500.000	7.500.000	7.500.000
Ajustamento em instrumentos financeiros derivados	14	(15.538.840)	(10.062.841)	(10.143.561)
Resultados transitados		(1.424.392.962)	(1.071.814.351)	(1.305.320.895)
Ajustamentos em participações financeiras	14	817.989	835.189	835.189
Subsídios ao investimento	14	559.205.173	500.902.294	500.902.294
Outras variações no capital próprio		338.649	338.649	338.649
Resultado líquido do período		(397.198.623)	(352.578.611)	(351.790.108)
<b>Total do capital próprio</b>		<b>(1.269.268.614)</b>	<b>(924.879.672)</b>	<b>(1.157.678.433)</b>
<b>Passivo</b>				
<b>Passivo não corrente</b>				
Provisões	15	276.248.944	189.920.227	189.920.227
Financiamentos obtidos	16	2.414.539.204	2.159.451.641	2.159.451.641
Instrumentos financeiros derivados	17	684.940.911	542.972.012	767.986.267
		<b>3.375.729.059</b>	<b>2.892.343.880</b>	<b>3.117.358.136</b>
<b>Passivo corrente</b>				
Fornecedores	18	20.579.944	33.330.757	33.330.757
Fornecedores de investimentos	19	28.708.272	80.532.119	80.532.119
Estado e outros entes públicos	11	375.110	323.701	323.701
Financiamentos obtidos	16	217.992.240	180.943.232	180.943.232
Outras contas a pagar	20	20.256.350	21.472.619	21.472.619
Outros passivos financeiros	16	1.004.937	576.600	576.600
		<b>288.916.853</b>	<b>317.179.029</b>	<b>317.179.029</b>
<b>Total do passivo</b>		<b>3.664.645.912</b>	<b>3.209.522.909</b>	<b>3.434.537.164</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>		<b>2.395.377.298</b>	<b>2.284.643.236</b>	<b>2.276.858.731</b>

O Técnico Oficial de Contas: Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho | 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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

## DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DOS EXERCÍCIOS DE 2011 E 2010

(valores em euros)

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2011	2010 (Reexpresso)	2010 (Apresentado)
<b>Rénditos</b>				
Vendas e serviços prestados (construção - IFRIC 12)	23	48.661.449	122.480.251	122.480.251
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	21	35.661.591	30.956.872	30.956.872
Outras vendas e serviços prestados	21	7.914.329	5.678.106	5.678.106
<b>Outros rendimentos</b>				
Subsídios à exploração		11.868.637	11.866.960	11.866.960
Ganhos imputados de subsidiários, assoc. e emp. conjuntos			92.869	92.869
Outros rendimentos e ganhos	25	25.062.281	12.732.927	12.732.927
<b>Gastos e perdas</b>				
Fornecimentos e serviços externos (construção - IFRIC 12)	23	(45.942.686)	(114.071.168)	(114.071.168)
Outros fornecimentos e serviços externos	21	(61.548.160)	(62.037.094)	(62.037.094)
Gastos com pessoal	24	(4.837.420)	(5.847.558)	(5.847.558)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	8	(283.008)	(25.791)	(25.791)
Outros gastos e perdas	26	(2.472.021)	(1.822.866)	(1.822.866)
Provisões líquidas	16	(54.812.675)	(32.081.097)	(32.081.097)
Aumentos/Reduções de justo valor	17	(135.669.425)	(160.027.733)	(159.239.229)
		<b>(176.397.109)</b>	<b>(192.105.321)</b>	<b>(191.316.818)</b>
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>				
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	6 e 7	(57.332.838)	(52.648.549)	(52.648.549)
		<b>(233.729.947)</b>	<b>(244.753.871)</b>	<b>(243.965.367)</b>
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>				
Juros e rendimentos similares obtidos		368.905	415.270	415.270
Juros e gastos similares suportados	27	(136.643.177)	(88.669.012)	(88.669.012)
Atualização financeira das provisões (IFRIC 12)	27	(27.094.198)	(19.507.834)	(19.507.834)
		<b>(397.098.417)</b>	<b>(352.515.448)</b>	<b>(351.726.944)</b>
<b>Resultado antes de impostos</b>				
Impostos sobre o rendimento do período		(100.205)	(63.164)	(63.164)
		<b>(397.198.623)</b>	<b>(352.578.611)</b>	<b>(351.790.108)</b>
<b>Resultado líquido do período</b>				

### O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

### 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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves


**DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO  
DE 1 DE JANEIRO DE 2010 A 31 DE DEZEMBRO DE 2011**

[valores em euros]

	Notas	Capital realizado	Ajustamento em instrumentos financeiros	Resultados transitados	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao investimento	Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL
<b>Posição em 01/01/2010</b>	1 2	7.500.000	(8.417.300)	(777.639.514)	194.466	500.859.381	-	(294.122.868)	(571.625.835)
<b>Alterações no Período</b>									
Aplicação dos resultados		-		(294.174.837)	51.970			294.122.868	0
Varição de instrumentos de cobertura	17		(1.645.541)						(1.645.541)
Varição subsídios ao investimento	14					42.913			42.913
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14				588.753		338.649		927.402
	2	-	(1.645.541)	(294.174.837)	640.723	42.913	338.649	294.122.868	(675.226)
<b>Resultado Líquido do Período 2010</b>	3							(352.578.611)	(352.578.611)
<b>Resultado Integral</b>	4 = 2 + 3								(353.253.837)
<b>Capital próprio em 31/12/2010 (Reexpresso)</b>	6	7.500.000	(10.062.841)	(1.071.814.351)	835.189	500.902.294	338.649	(352.578.611)	(924.879.672)
<b>Alterações no Período</b>									
Aplicação dos resultados				(352.578.611)				352.578.611	0
Varição de instrumentos de cobertura	17		(5.475.999)						(5.475.999)
Varição subsídios ao investimento	14					58.302.879			58.302.879
Outras alterações reconhecidas no capital próprio	14				(17.200)				(17.200)
	7	-	(5.475.999)	(352.578.611)	(17.200)	58.302.879		352.578.611	(52.809.681)
<b>Resultado Líquido do Período 2011</b>	8						-	(397.198.623)	(397.198.623)
<b>Resultado Integral 2011</b>	9 = 7 + 8								(344.388.942)
<b>Capital próprio em 31/12/2011</b>	10	7.500.000	(15.538.840)	(1.424.392.962)	817.989	559.205.173	338.649	(397.198.623)	(1.269.268.614)



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

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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves



## DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA DOS EXERCÍCIOS DE 2011 E 2010

(valores em euros)

RUBRICAS	2011	2010
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais:</b>		
Recebimentos de clientes	37.514.861	40.119.582
Pagamento a fornecedores	(83.430.594)	(41.892.566)
Pagamentos ao pessoal	(5.281.984)	(5.899.395)
Caixa gerada pelas operações	(51.197.717)	(7.672.379)
Recebimentos/(pagamentos) do imposto sobre o rendimento	(75.831)	285.308
Outros recebimentos/pagamentos	23.832.643	11.861.243
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	<b>(27.440.906)</b>	<b>4.474.172</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento:</b>		
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>		
Ativos fixos tangíveis	(83.740)	(138.541)
Ativos intangíveis	(109.344.539)	(66.233.188)
<b>Recebimentos provenientes de:</b>		
Ativos fixos tangíveis	38.196	34.939
Ativos intangíveis	0	44.863
Subsídios ao investimento	70.793.102	12.049.087
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	<b>(38.596.981)</b>	<b>(54.242.839)</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento:</b>		
<b>Recebimentos provenientes de:</b>		
Financiamentos obtidos	892.628.719	154.338.551
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>		
Financiamentos obtidos	(601.638.842)	(26.754.982)
Juros e gastos similares	(133.250.922)	(77.150.556)
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	<b>157.738.955</b>	<b>50.433.013</b>
<b>Variações de caixa e seus equivalentes (1+2+3)</b>	<b>91.701.069</b>	<b>664.346</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>	<b>1.983.884</b>	<b>1.319.538</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	<b>93.684.952</b>	<b>1.983.884</b>

## O Técnico Oficial de Contas

Dr. Vitor Manuel Gomes Castelo de Carvalho

## 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. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

## NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

## 1 Introdução

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

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

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

Para a prossecução do seu objeto, tem a sociedade que realizar estudos, conceção, planeamento, projetos e a construção das infraestruturas necessárias à realização do empreendimento, bem como proceder à aquisição de equipamentos e de material circulante. Tais tarefas constituíram a atividade principal da Empresa, às quais se somou em 2003, o início da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro, com o arranque da operação da Linha Azul. Desde então, a exploração comercial tem vindo a sofrer

uma significativa expansão, fruto da abertura dos troços Trindade – Estádio do Dragão, em 2004, Senhora da Hora – Pedras Rubras (da linha da Póvoa), Fonte do Cuco – Fórum da Maia (da linha da Trofa) e da linha Amarela (entre as estações de João de Deus e Pólo Universitário), 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, em 2008 a abertura do troço João de Deus – D. João II no concelho de Vila Nova de Gaia e, em 2011, as inaugurações dos troços Estádio do Dragão – Fânzeres e do troço D. João II – Santo Ovídio, resultando num consistente aumento da procura, que se manteve neste exercício.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da atividade, através de dotações do Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas, podendo estas últimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo acionista prestador.

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



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

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

No final do exercício de 2011 a sociedade possui as seguintes participações:

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

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 13 de março de 2012. É da opinião o Conselho de Administração que estas demonstrações financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e fluxos de caixa.



## 2 Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

### 2.1 Base de Preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do SNC, emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2011, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas interpretações (SIC/IFRIC).

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

Apesar de estas estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior

grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na Nota 3.18.

### 2.2 Derrogação das disposições do SNC

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

### 2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os elementos constantes nas presentes Demonstrações Financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do exercício anterior, porquanto os elementos comparativos de 2010 foram reexpressos para refletir a estimativa de justo valor dos instrumentos financeiros derivados obtida, com efeitos a partir de 2010, através da avaliação de entidade independente.

	2010 (Apresentado)	Reexpressão	2010 (Reexpresso)
<b>Reexpressão da Demonstração dos Resultados por Naturezas</b>			
Aumentos/Reduções do justo valor	(159.239.229)	(788.504)	(160.027.733)
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(351.790.108)</b>	<b>(788.504)</b>	<b>(352.578.611)</b>
<b>Reexpressão do Balanço</b>			
<b>ATIVO:</b>			
Instrumentos financeiros derivados	20.905.370	7.784.505	28.689.875
<b>Total do ativo</b>	<b>2.276.858.731</b>	<b>7.784.505</b>	<b>2.284.643.236</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO</b>			
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	(10.143.561)	80.720	(10.062.841)
Resultados transitados	(1.305.320.895)	233.506.544	(1.071.814.351)
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(351.790.108)</b>	<b>(788.504)</b>	<b>(352.578.611)</b>
<b>Total do capital próprio</b>	<b>(1.157.678.433)</b>	<b>232.798.760</b>	<b>(924.879.673)</b>
<b>PASSIVO</b>			
Instrumentos financeiros derivados	767.986.267	(225.014.256)	542.972.012
<b>Total do ativo</b>	<b>3.434.537.164</b>	<b>(225.014.256)</b>	<b>3.209.522.909</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>2.276.858.731</b>	<b>7.784.505</b>	<b>2.284.643.236</b>





### 3 Principais políticas contabilísticas

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

#### 3.1 Participações financeiras – Subsidiárias e Associadas

Entende-se por subsidiárias todas as entidades sobre as quais a Empresa tem o poder de decidir sobre as políticas financeiras ou operacionais, a que normalmente está associado o controlo, direto ou indireto, de mais de metade dos direitos de voto. A existência e o efeito de direitos de voto potenciais que sejam correntemente exercíveis ou convertíveis são considerados na avaliação do controlo que a Metro do Porto detém sobre uma entidade.

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

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

#### 3.2 Ativos fixos tangíveis

Os ativos tangíveis encontram-se valorizados ao custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por

imparidade. Este custo inclui o custo estimado à data de transição para NCRF e os custos de aquisição para ativos obtidos após essa data.

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

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

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

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

	Nº de anos
Edifícios e outras construções	8 - 50
Equipamento básico	4 - 10
Viaturas	4
Equipamento administrativo	3 - 10
Outros ativos tangíveis	4 - 8

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

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

#### 3.3 Ativos Intangíveis

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

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

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

#### Reconhecimento inicial

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

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

#### Reconhecimento subsequente

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

#### Amortizações

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

O ativo intangível associado à concessão é um ativo com vida útil definida, sendo amortizado numa base sistemática a partir da data em que as infraestruturas subjacentes se encontram disponíveis para uso e pelo período remanescente da concessão.

#### 3.4 Imparidade de ativos

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

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo e, em caso afirmativo, regista a respetiva perda por impari-



dade. Nos casos em que se conclui que a perda não é considerada permanente e definitiva, são divulgadas na nota 7 as razões que fundamentam essa conclusão.

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

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

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

### 3.5 Ativos financeiros

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

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

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

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

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

A Empresa classifica e mensura ao justo valor os ativos financeiros que não cumpram com as condições para ser mensurados ao custo ou custo amortizado, conforme descrito acima. São registados ao justo valor os ativos financeiros e os contratos derivados. As variações de justo valor são registadas nos resultados de exercício, exceto no que se refere aos instrumentos financeiros derivados que qualifiquem como relação de cobertura contabilística de fluxos de caixa.

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

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

### 3.6 Instrumentos financeiros derivados

Os instrumentos financeiros derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transação sendo valorizados subsequentemente pelo mesmo método de valoriza-

ção (justo valor). O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é atribuída aos instrumentos financeiros derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do exercício nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros.

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

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

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

### 3.7 Clientes e Outras contas a receber

As rubricas de Clientes e Outras contas a receber são reconhecidas inicialmente ao justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado, deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por

imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em "Ajustamentos de contas a receber", sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

### 3.8 Caixa e equivalentes de caixa

Esta rubrica inclui valores em caixa, depósitos bancários, outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada com maturidades iniciais até 3 meses e descobertos bancários. Os descobertos bancários são apresentados no Balanço, no passivo corrente, na rubrica "Financiamentos obtidos" e são considerados na elaboração da demonstração dos fluxos de caixa na rubrica "Caixa e equivalentes de caixa".

### 3.9 Capital social

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

### 3.10 Passivos financeiros

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

Os passivos financeiros podem ser classificados / mensurados como:

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



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

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

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

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

### 3.11 Financiamentos obtidos

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

Os financiamentos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a Empresa possuir um direito incondicio-

nal de diferir o pagamento do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço, sendo neste caso classificados no passivo não corrente.

### 3.12 Imposto sobre o rendimento

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

### 3.13 Provisões

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

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

### 3.14 Subsídios e apoios do Governo

A Empresa reconhece os subsídios do Estado Português, da União Europeia ou organismos semelhantes pelo seu valor quando o montante do subsídio é efetivamente recebido.

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

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

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

### 3.15 Locações

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

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

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

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

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

### 3.16 Gastos e rendimentos

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

### 3.17 Rédito

a) Prestação de serviços de construção

O rédito relativo aos serviços de construção das infraestruturas e equipamentos é reconhecido de acordo com o grau de acabamento da atividade de construção, conforme disposição da NCRF 19: o rédito da construção é mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.

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

b) Prestação de serviços de transporte

Os rendimentos gerados pela utilização do título de transporte intermodal, Andante, quer no Sistema de Metro Ligeiro quer no Funicular dos Guindais, são registados de acordo com as validações registadas no sistema de bilhética. Esta informação é prestada pelo TIP-Transportes Intermodais do Porto, ACE, entidade responsável pelo tratamento de 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 rendimentos 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, respetivamente. O tarifário, incluindo uma solução de "Park & Ride", foi definido de forma a promover a utilização combinada com o metro.

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

Foram igualmente registados 2.831.996 euros (2.250.708 euros em 2010) correspondentes à compensação relativa à participação da Empresa no acordo de Tarifário Social celebrado em 29 de junho de 2006, entre os operadores de transporte aderentes ao sistema intermodal Andante. Estes montantes foram atribuídos pelas R.C.M. n.º 53/2011 de 16/12 e 96/2010 de 2/12, respetivamente.

#### c) Indemnizações compensatórias

Durante o exercício foram registados na conta Subsídios à Exploração o montante de 11.860.442 euros (idêntico ao registado em 2010), de indemnizações compensatórias, que se destinam a compensar a diminuição da receita pela prestação de um serviço público, tal como previsto nas Bases de Concessão. Estes montantes foram atribuídos pelas R.C.M. n.º 53/2011 de 16/12 e 96/2010 de 2/12, respetivamente.

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 os valores reais atribuídos e ajustados os montantes já contabilizados.

### 3.18 Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

#### Estimativas contabilísticas relevantes

##### 3.18.1 Provisões

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

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

##### 3.18.2 Imparidade

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

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

##### 3.18.3 Justo Valor de Instrumentos Financeiros

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

### 4 Gestão de Riscos Financeiros

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

#### i. Risco cambial

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

#### ii. Risco da taxa de juro

Os empréstimos contratados com o Banco Europeu de Investimentos vencem juros a taxas variáveis e fixas revisíveis, conforme explicitado na nota 16.

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

A Empresa detém catorze estruturas de cobertura, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da Empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado na nota 17.

#### iii. Risco de crédito

A Empresa apresenta uma elevada concentração de crédito pelo facto das vendas de títulos serem realizadas pelo

TIP-Transportes Intermodais do Porto, ACE. Desta forma, poderão ser repercutidos na Empresa os riscos de crédito deste ACE e dos seus clientes, sendo expectável uma baixa probabilidade de ocorrência.

#### iv. Risco de liquidez

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

### 5 Fluxos de caixa

#### 5.1 Desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários

Em 31 de dezembro de 2011, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	2011	2010
Depósitos bancários	93.683.430	1.982.361
Caixa	1.523	1.523
<b>Caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>93.684.952</b>	<b>1.983.884</b>

O montante inscrito na rubrica "Depósitos bancários" à data do balanço, corresponde a disponibilidades detidas junto do Instituto Gestão Crédito Público e diz respeito a uma das tranches do contrato de financiamento de 593 milhões de euros celebrado com o Estado Português. O valor da referida tranche foi disponibilizado a 3 de janeiro de 2012 mas movimentado com data-valor de 30 de dezembro de 2011.





## 6. Ativos fixos tangíveis

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2010 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 2010

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas	Equipamento administrativo	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2010</b>							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	750.494	177.906	2.751.139	<b>8.598.570</b>
Depreciações acumuladas	0	(1.205.706)	(162.970)	(598.550)	(160.915)	(2.110.169)	<b>(4.238.310)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.481.530</b>	<b>112.240</b>	<b>151.944</b>	<b>16.991</b>	<b>640.970</b>	<b>4.360.260</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>							
Adições	0	0	0	0	0	138.541	<b>138.541</b>
Alienações	0	0	0	(219.486)	0	0	<b>(219.486)</b>
Depreciação - exercício	0	(102.139)	(27.873)	(103.113)	(3.083)	(282.085)	<b>(518.293)</b>
Depreciação - alienações	0	0	0	219.434	0	0	<b>219.434</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>0</b>	<b>(102.139)</b>	<b>(27.873)</b>	<b>(103.165)</b>	<b>(3.083)</b>	<b>(143.544)</b>	<b>(379.804)</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	531.008	177.906	2.889.680	<b>8.517.625</b>
Depreciações acumuladas	0	(1.307.845)	(190.843)	(482.229)	(163.998)	(2.392.254)	<b>(4.537.169)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.379.391</b>	<b>84.367</b>	<b>48.779</b>	<b>13.908</b>	<b>497.426</b>	<b>3.980.456</b>

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2011 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

### Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 2011

	Terrenos	Edifícios e outras construções	Equipamento básico	Equipamento de transporte	Ferramentas	Equipamento administrativo	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2011</b>							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	531.008	177.906	2.889.680	<b>8.517.625</b>
Depreciações acumuladas	0	(1.307.845)	(190.843)	(482.229)	(163.998)	(2.392.254)	<b>(4.537.169)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.379.391</b>	<b>84.367</b>	<b>48.779</b>	<b>13.908</b>	<b>497.426</b>	<b>3.980.456</b>
<b>31 de dezembro de 2011</b>							
Adições	0	0	0	0	0	83.001	<b>83.001</b>
Alienações	0	0	0	(214.945)	0	(3.346)	<b>(218.291)</b>
Depreciação - exercício	0	(70.663)	(27.171)	(41.188)	(3.078)	(233.638)	<b>(375.738)</b>
Depreciação - alienações	0	0	0	214.077	0	2.173	<b>216.250</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>0</b>	<b>(70.663)</b>	<b>(27.171)</b>	<b>(42.056)</b>	<b>(3.078)</b>	<b>(151.810)</b>	<b>(294.778)</b>
<b>31 de dezembro de 2011</b>							
Custo de aquisição	956.585	3.687.236	275.210	316.063	177.906	2.969.335	<b>8.382.335</b>
Depreciações acumuladas	0	(1.378.508)	(218.014)	(309.340)	(167.076)	(2.623.719)	<b>(4.696.657)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>956.585</b>	<b>2.308.728</b>	<b>57.196</b>	<b>6.723</b>	<b>10.830</b>	<b>345.616</b>	<b>3.685.678</b>

No exercício findo em 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010 o valor líquido dos ativos fixos tangíveis, adquiridos sob o regime de locação financeira, apresenta-se como segue:

	2011	2010
Valor bruto	17.927	262.891
Depreciações acumuladas	(11.204)	(214.242)
	<b>6.723</b>	<b>48.649</b>

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

## 7 Ativos Intangíveis

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

### Movimentos nos ativos intangíveis – 2010

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em curso	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2010</b>				
Custo de aquisição	2.138.312.271	0	257.882.053	<b>2.396.194.324</b>
Depreciações acumuladas	(248.636.473)	(2.061)	0	<b>(248.638.534)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>1.889.675.798</b>	<b>(2.061)</b>	<b>257.882.053</b>	<b>2.147.555.790</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>				
Adições	0	212.721	137.326.851	<b>137.539.572</b>
Alienações	(1.500)	0	0	<b>(1.500)</b>
Transferências e abates	147.234.851	0	(162.648.031)	<b>(15.413.180)</b>
Depreciação - exercício	(52.095.494)	(34.763)	0	<b>(52.130.257)</b>
Depreciação - alienações	60.480	2.061	0	<b>62.541</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>95.198.337</b>	<b>180.019</b>	<b>(25.321.180)</b>	<b>70.057.176</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>				
Custo de aquisição	2.285.545.622	212.721	232.560.873	<b>2.518.319.216</b>
Depreciações acumuladas	(300.671.487)	(34.763)	0	<b>(300.706.250)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>1.984.874.135</b>	<b>177.958</b>	<b>232.560.873</b>	<b>2.217.612.966</b>



## Movimentos nos ativos intangíveis – 2011

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em curso	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2011</b>				
Custo de aquisição	2.285.545.622	212.721	232.560.873	<b>2.518.319.216</b>
Depreciações acumuladas	(300.671.487)	(34.763)	0	<b>(300.706.250)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>1.984.874.135</b>	<b>177.958</b>	<b>232.560.873</b>	<b>2.217.612.966</b>
<b>31 de dezembro de 2011</b>				
Adições	30.644.104	46.444	21.819.021	<b>52.509.569</b>
Alienações	(2.854)	0	0	<b>(2.854)</b>
Transferências e abates	195.133.872	0	(195.133.872)	<b>0</b>
Depreciação - exercício	(56.879.694)	(75.591)	0	<b>(56.955.285)</b>
Depreciação - alienações	512	0	0	<b>512</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>168.985.940</b>	<b>(29.147)</b>	<b>(173.314.851)</b>	<b>(4.448.058)</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>				
Custo de aquisição	2.511.320.744	259.165	59.246.022	<b>2.570.825.931</b>
Depreciações acumuladas	(357.550.669)	(110.354)	0	<b>(357.661.023)</b>
<b>Valor líquido</b>	<b>2.153.770.075</b>	<b>148.811</b>	<b>59.246.022</b>	<b>2.213.164.908</b>

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

	2011	2010
Linha Amarela	506.522.382	465.581.325
Tronco Comum	414.812.000	425.654.683
Linha Vermelha	289.161.724	286.830.274
Veículos Eurotram	207.966.932	213.591.457
Linha Verde	192.481.492	193.914.692
Linha Laranja	147.441.914	0
Veículos Tram-Train	127.027.934	129.068.402
Linha Azul	100.543.624	103.253.478
P.M.O.	91.280.123	93.671.583
Ponte do Infante	33.585.456	34.493.171
Linha Violeta	33.369.836	33.853.338
Geral	9.576.658	4.961.730
	<b>2.153.770.075</b>	<b>1.984.874.133</b>

A rubrica de “Ativos em curso” compreende todos os fornecimentos e custos incorridos com a construção das infraestruturas e equipamentos relativos a troços do sistema que ainda não entraram em exploração.

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

	2011	2010
Linha Verde	23.889.237	25.495.307
Linha da Boavista	16.870.078	16.870.078
Linha Amarela	6.565.892	36.713.224
Linha Vermelha	4.172.434	3.225.000
Linha de Gondomar	3.473.016	143.662.138
Geral	1.226.067	4.837.973
P.M.O.	1.122.367	0
Linha Violeta	1.000.000	1.000.000
Linha Leça-Exponor	908.245	757.152
Linha Azul	18.686	0
Veículos Tram-Train	0	0
	<b>59.246.022</b>	<b>232.560.873</b>

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

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

- Desconto dos cash-flows operacionais das diversas unidades geradoras de caixa, considerando uma taxa de juro média de mercado (antes de impostos) ajustada para o risco da atividade da Empresa, resultando numa taxa de 6,5%;
- Inclusão do apoio financeiro por parte do Estado conforme referido na Introdução ao Anexo;
- Restabelecimento do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.

## 8 Participações financeiras – método equivalência patrimonial

Em 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010, os investimentos em associadas apresentavam-se como segue:

	% Detida	2011	11/10
Traspublicidade, S.A.	40,00	268.231	288.856
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100,00	6.005	7.402
TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.	33,33	0	0
		<b>274.236</b>	<b>296.258</b>

Os movimentos em investimentos financeiros em associadas nos exercícios de 2010 e 2011 foram os seguintes:

	Metro do Porto Consultoria, Lda.	Traspublicidade, S.A.	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2010</b>	<b>695</b>	<b>314.248</b>	<b>314.942</b>
Aquisições	6.885	0	6.885
Ganhos / (Perdas)	(178)	(25.392)	(25.570)
<b>31 de dezembro de 2010</b>	<b>7.402</b>	<b>288.856</b>	<b>296.258</b>
Ganhos / (Perdas)	(1.397)	(20.624)	(22.021)
<b>31 de dezembro de 2011</b>	<b>6.005</b>	<b>268.232</b>	<b>274.236</b>



A 31 de dezembro de 2011, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 3.081.186 (1.766.257 em 2010), tendo sido constituída uma provisão de 278.186 (681.622 em 2010) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

## 9 Impostos Diferidos

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

De acordo com a legislação fiscal, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos (quatro a partir de 2010) após a sua ocorrência e dedutíveis aos lucros fiscais gerados durante o período respetivo.

## 10 Clientes

No exercício findo em 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010, a decomposição da rubrica de Clientes (saldos correntes), apresenta-se como segue:

	2011	2010
Clientes - Atividade de investimento	3.035.649	1.632.535
Clientes - Atividade de exploração	9.313.196	4.649.913
<b>Total Clientes</b>	<b>12.348.845</b>	<b>6.282.448</b>

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação incluída nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2011 e 2010, apresentadas pelas empresas associadas.

Em 31 de dezembro de 2011, não foram reconhecidos ativos por impostos diferidos, por não ser provável que venham a ocorrer resultados tributáveis futuros que compensem esses prejuízos no período de reporte.

Os prejuízos fiscais disponíveis para utilização futura são os seguintes:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2006	118.251.857	2012
2007	141.098.189	2013
2008	146.378.974	2014
2009	135.659.062	2015
2010	288.285.826	2014
2011	308.346.302	2015

## 11 Estado e outros entes públicos

No exercício findo em 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010, os saldos da rubrica "Estado e outros entes públicos" apresentava-se como segue:

	2011		2010	
	Devedor	Credor	Devedor	Credor
Imposto s/ rendimento - IRC	412.469	110.305	336.637	73.263
Imposto s/ rendimento - IRS	891.311	73.490	891.311	119.251
Imposto s/ valor acrescentado - IVA	19.074.814	97.257	9.824.580	0
Contribuições para a segurança social	5.202	94.058	5.202	131.187
	<b>20.383.796</b>	<b>375.110</b>	<b>11.057.730</b>	<b>323.701</b>

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

	2011	2010
Imposto estimado	100.205	63.163
IRC - Transparência fiscal	10.100	10.100
	<b>110.305</b>	<b>73.263</b>

O saldo devedor de IVA refere-se a reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal.

## 12 Outras contas a receber

No exercício findo em 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010, a decomposição da rubrica de "Outras contas a receber", é a seguinte:

	2011	2010
Tarifário Social Andante	2.646.048	2.681.806
Outros	61.583	267.194
<b>Outras contas a receber</b>	<b>2.707.631</b>	<b>2.949.000</b>

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

## 13 Capital

### Capital realizado

Em 31 de dezembro de 2011, o capital social da Empresa, encontrava-se totalmente subscrito e realizado, sendo representado por 1.500.000 ações com o valor nominal de 5 euros cada.

### Ações próprias

Em 31 de dezembro de 2011 a Metro do Porto não detinha ações próprias em carteira.



## 14 Outros Capitais

### Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados

O saldo da rubrica "Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados" refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de dezembro de 2011 da operação de cobertura contratada para o LEP.

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

### Subsídios ao investimento

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

Os movimentos ocorridos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2011 e 2010 foram os seguintes:

	Prestações do Concedente	Subsídios	TOTAL
<b>1 de janeiro de 2010</b>	<b>472.047.323</b>	<b>28.812.058</b>	<b>500.859.381</b>
Adições	12.049.087	0	<b>12.049.087</b>
Regularização por resultados	(11.269.324)	(736.850)	<b>(12.006.174)</b>
<b>31 de dezembro de 2010</b>	<b>472.827.086</b>	<b>28.075.208</b>	<b>500.902.294</b>
Adições	70.793.102	0	<b>70.793.102</b>
Regularização por resultados	(11.752.785)	(737.438)	<b>(12.490.223)</b>
<b>31 de dezembro de 2011</b>	<b>531.867.403</b>	<b>27.337.770</b>	<b>559.205.173</b>

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2011 ascenderam a 70.793.102 euros (12.049.087 euros em 2010) e tiveram origem no Orçamento de Estado e em fundos comunitários (QREN).

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

	Ajustamentos em instrumentos financeiros	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao investimento
<b>Parte do capital próprio em 01-01-2010</b>	<b>(8.484.517)</b>	<b>194.466</b>	<b>500.859.381</b>
<b>Alterações no Período</b>			
Aplicação Resultado	0	51.970	0
Varição de Instrumentos de Cobertura	(1.578.324)	0	0
Varição Subsídios ao Investimento	0	0	42.913
Outros	0	588.752	0
<b>Parte do capital próprio em 31-12-2010</b>	<b>(10.062.841)</b>	<b>835.189</b>	<b>500.902.294</b>
<b>Alterações no Período</b>			
Aplicação Resultado	0	(17.200)	0
Varição de Instrumentos de Cobertura	(5.475.999)	0	0
Outros	0	0	58.302.879
<b>Parte do capital próprio em 31-12-2011</b>	<b>(15.538.840)</b>	<b>817.989</b>	<b>559.205.173</b>

## 15 Provisões para outros riscos e encargos

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

Adicionalmente existem outras provisões, resultantes de: (i) eventuais pagamentos no âmbito de processos judiciais em curso, tendo-se obtido para o efeito uma estimativa dos juristas internos e externos à Empresa; (ii) aplicação do método da equivalência patrimonial à participação no TIP, ACE.

A evolução da rubrica "Provisões" apresenta-se como segue:

	2011	2010
Renovação Ativos - IFRIC 12	237.889.387	176.928.093
Outras Provisões	38.359.557	12.992.135
	<b>276.248.944</b>	<b>189.920.228</b>





	Renovação Ativos (IFRIC 12)	Outras Provisões	Total
<b>A 1 de janeiro de 2010</b>	<b>133.173.517</b>	<b>16.430.498</b>	<b>149.604.015</b>
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	12.243.259	<b>12.243.259</b>
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	30.814.181	0	<b>30.814.181</b>
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	19.507.834	0	<b>19.507.834</b>
Reversão Provisões	0	{681.622}	<b>{681.622}</b>
Utilização Provisões	{6.567.439}	{15.000.000}	<b>{21.567.439}</b>
<b>A 31 de dezembro de 2010</b>	<b>176.928.093</b>	<b>12.992.135</b>	<b>189.920.228</b>
Saldo Corrente			
Saldo não corrente	176.928.093	12.992.135	189.920.228
<b>A 1 de janeiro de 2011</b>	<b>176.928.093</b>	<b>12.992.135</b>	<b>189.920.228</b>
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	27.898.764	<b>27.898.764</b>
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	40.319.676	0	<b>40.319.676</b>
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	27.094.198	0	<b>27.094.198</b>
Reversão Provisões	0	{2.531.342}	<b>{2.531.342}</b>
Utilização Provisões	{6.452.580}	0	<b>{6.452.580}</b>
<b>A 31 de dezembro de 2011</b>	<b>237.889.387</b>	<b>38.359.557</b>	<b>276.248.944</b>
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não corrente	237.889.387	38.359.557	276.248.944
	<b>237.889.387</b>	<b>38.359.557</b>	<b>276.248.944</b>

As variações registadas no exercício de 2011 decorrem de:

- i) Necessidade de substituição de ativos afetos à concessão, de modo a garantir a funcionalidade do Sistema, tendo em conta a vida útil dos bens que o compõem, de acordo com o disposto na IFRIC 12, pelo montante de 67.413.874 euros;
- ii) Utilização de provisões anteriormente constituídas no âmbito do referido no ponto anterior, no montante de 6.452.580 euros, decorrente de custos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 2011;
- iii) Previsões de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrente processos expropriativos e contencioso no montante de 27.620.578 euros;
- iv) Utilização de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o exercício de 2011 {2.531.342 euros};
- v) Dotação de provisões, no âmbito da aplicação do Método da Equivalência Patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de 278.185 euros.

## 16 Financiamentos obtidos

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

	2011			2010		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos s/ a forma de Conta Corrente	30.000.000	0	30.000.000	65.000.000	0	65.000.000
Empréstimos Mútuos	152.500.000	1.407.500.000	1.560.000.000	102.500.000	1.117.000.000	1.219.500.000
Empréstimos Obrigacionista	0	50.000.000	50.000.000	0	50.000.000	50.000.000
Banco Europeu de Investimentos	28.679.623	755.058.169	783.737.792	6.650.639	783.737.792	790.388.431
Leasing	8.552	0	8.552	61.221	0	61.221
Locação Material Circulante - LEP	6.101.376	197.327.686	203.429.062	5.998.575	203.429.062	209.427.636
Bonificação BEI	376.231	1.602.577	1.978.808	402.882	1.978.809	2.381.691
Bonificação LEP	326.457	3.050.772	3.377.229	329.915	3.305.978	3.635.894
<b>Total</b>	<b>217.992.239</b>	<b>2.414.539.205</b>	<b>2.632.531.444</b>	<b>180.943.232</b>	<b>2.159.451.641</b>	<b>2.340.394.873</b>

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

Taxas de juro variáveis	2011	2010
Corrente	217.992.239	180.943.232
Não corrente	2.414.539.205	2.159.451.641
	<b>2.632.531.444</b>	<b>2.340.394.873</b>

O endividamento não corrente é composto por dívida contraída junto do Banco Europeu de Investimentos, por contratos sobre a forma de mútuo, por financiamento em leasing (LEP) e por empréstimo obrigacionista, nas condições seguidamente descritas.

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 28.679.623 euros relativos à amortização do

financiamento obtido junto do BEI, 152.500.000 euros relativos à amortização de empréstimos sobre a forma de mútuo e 30.000.000 euros relativos a empréstimos sobre a forma de Conta Corrente.

No final do exercício de 2011, todas as linhas de crédito contratadas estavam utilizadas.

A maturidade dos empréstimos é a seguinte:

Maturidades	2011	2010
até 1 ano	217.992.239	180.943.232
entre 2 e 5 anos	255.000.000	555.000.000
mais de 5 anos	2.159.539.205	1.604.451.641

A carteira de endividamento com maturidade superior a 1 ano, à data de 31 de dezembro de 2011, tem a seguinte composição:

#### a) Banco Europeu de Investimento

Contratos	Valor Contratado	Valor total em Dívida
<b>BEI I</b>		
Tranche A	99.759.579	73.157.025
Tranche B	100.000.000	93.333.333
Tranche C	100.000.000	93.333.333
Tranche D	243.930.128	243.930.128
<b>BEI II</b>		
Tranche A	120.000.000	114.782.609
Tranche B	80.000.000	76.521.739
Tranche C	60.000.000	60.000.000
<b>Total</b>	<b>803.689.708</b>	<b>755.058.168</b>

Os empréstimos contraídos junto do BEI estão contratados em Euros, em regime de taxa variável BEI (consistentemente mais baixa que a Euribor de maturidade idêntica), em regime de taxa fixa revisível e em regime de taxa variável, tendo como referencial a Euribor a 3 meses (BEI II – Tranche C).

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, inicialmente fixada até 15 de março de 2009, foi refixada, no corrente exercício, até março de 2013. A tranche C, fixada inicialmente até 15 de setembro de 2009, foi refixada por um período de 6 anos.

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, 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 ativo da dinâmica dos mercados de dívida, procedeu-se à reestruturação, com a mesma contraparte, do referido contrato. Como consequência da elevada volatilidade verificada nos mercados financeiros durante o exercício de 2009, procedeu-se a um ajustamento do instrumento de cobertura do risco de taxa de juro referido. As duas alterações ocorreram sem custos para a Empresa.

Contratou-se, em abril de 2009, um instrumento de cobertura do risco de taxa de juro (swap) sobre as tranches A e B do contrato BEI II, pela totalidade do montante e até ao vencimento do financiamento.

Em 31 de dezembro de 2011, os empréstimos obtidos junto do BEI classificados a médio e longo prazo apresentam o seguinte plano de reembolsos:

#### Contrato BEI I

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

#### Contrato BEI II

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

#### b) Contratos de Mútuo

No exercício de 2010 foi contratado um empréstimo sob a forma de mútuo, com maturidade de 7 anos, no montante de 75 milhões de euros, com reembolso bullet no final do prazo do contrato.

Durante o exercício de 2011 foi contratado um empréstimo sob a forma de mútuo no montante de 593 milhões de euros e vencimento em 2016.

Em 31 de dezembro de 2011 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

Entidade Original	Montante em dívida	Maturidades
Deutsche Bank	105.000.000	2014
Nomura	75.000.000	2014
IGCP	593.000.000	2016
Barclays	75.000.000	2017
BNP Paribas	100.000.000	2018
JP Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	87.500.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	126.000.000	2028
<b>Total</b>	<b>1.407.500.000</b>	



Do total apresentado no quadro anterior, 426 milhões de euros foram recolocados em outras entidades financeiras.



### c) Empréstimo Obrigacionista

Durante o exercício de 2010 a Empresa procedeu a uma emissão de obrigações, por oferta particular, garantida pela República Portuguesa, no montante de 50 milhões de euros e com maturidade de 5 anos. O reembolso das obrigações será efetuado ao valor nominal no final do prazo do contrato.

### d) Leasing (Locação Estruturada)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu a três tranches, de uma operação de financiamento estruturado sale and lease back denominada "Locação Estruturada Portuguesa" com o Nortrem ACE. Nos termos desta operação, a Nortrem, ACE adquiriu as 72 composições Eurotram por um valor de 250 milhões de euros. A Empresa detém uma

participação de 0,001% nesta entidade, atuando como fiador nos contratos de mútuo celebrados por esta entidade para financiamento da aquisição dos veículos. Adicionalmente, foi atribuída uma garantia da República Portuguesa às obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE.

Contrato	Veículos	Montante Contrato	Montante Dívida	Maturidade
Tranche 2002	28	97.222.222	77.884.107	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	99.251.869	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	26.293.086	2024
<b>Totais</b>	<b>72</b>	<b>250.000.000</b>	<b>203.429.062</b>	

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

Em relação à tranche 2002 foi celebrada a 27 de março de 2003 uma operação de cobertura de risco de taxa de juro, através da qual foi fixada a taxa de juro até à maturidade de operação.

A 11 de janeiro de 2007 foi contratada com uma outra instituição financeira uma operação de cobertura de taxa de juro que visou reestruturar até à maturidade a primeira operação contratada.

A 13 de agosto de 2009, celebrou-se com uma terceira instituição financeira, uma operação de reestruturação parcial, até março de 2011, da estrutura contratada em janeiro de 2007.

### 17 Instrumentos Financeiros Derivados

Em 31 de dezembro de 2011 a Metro do Porto detinha em carteira vários instrumentos financeiros derivados destinados à cobertura do risco de taxa de juro.

Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros utilizados pela Empresa, as condições necessárias para realização de "hedge accounting" não são satisfeitas na generalidade destes instrumentos, encontrando-se ape-

nas um derivado, referente à operação de cobertura contratada para o LEP, classificado como de cobertura contabilística, contabilizado conforme referido na Nota 14.

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

	Cobertura contabilística	Não Cobertura contabilística	Total
<b>Justo Valor a 1 de janeiro de 2010</b>	<b>(8.563.914)</b>	<b>(336.033.028)</b>	<b>(344.596.942)</b>
Variação Justo Valor - Reservas Ins. Financeiros	(1.646.866)	0	(1.646.866)
Variação Justo Valor - Resultados Exercício	0	(160.027.733)	(160.027.733)
Parcela imputável a custos de financiamento	(150.774)	(7.859.822)	(8.010.596)
<b>Justo Valor a 31 de dezembro de 2010</b>	<b>(10.361.554)</b>	<b>(503.920.583)</b>	<b>(514.282.137)</b>
Variação Justo Valor - Reservas Ins. Financeiros	(5.475.999)	0	(5.475.999)
Variação Justo Valor - Resultados Exercício	0	(130.917.898)	(130.917.898)
Parcela imputável a custos de financiamento	(120.136)	(5.703.597)	(5.823.733)
<b>Justo Valor a 31 de dezembro de 2011</b>	<b>(15.957.689)</b>	<b>(640.542.078)</b>	<b>(656.499.767)</b>

Não existem limites ótimos 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 Empresa tem assumido uma posição de acompanhamento dinâmico do mercado, pelo que, estrategicamente tem assumido uma posição pró-ativa - não reativa - face à evolução dos mercados de taxa de juro, reajustando as estruturas de cobertura em função da evolução dos referidos 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.

Em qualquer circunstância e fruto da evolução dos mercados de dívida e dos elevados índices de volatilidade verificados, em 2011 não foi contratada qualquer nova estrutura de cobertura de risco de taxa de juro, apenas se registando as reestruturações anteriormente referidas.

Todas as estruturas de cobertura da exposição ao risco de taxa de juro contratadas até ao momento pela Metro do Porto, estão associadas a operações de financiamento, mantêm-se em carteira até à maturidade e não são objeto de transação no mercado, pelo que constituem operações de cobertura de risco.

Não existe uma metodologia consensual sobre a forma de estimação do valor justo de carteiras deste tipo de instrumentos, não transacionados em mercado. Adicionalmente, não existe informação disponível, dada a complexidade e a inclusão de índices proprietários em algumas das



estruturas presentes na carteira de derivados, facto que apenas possibilita uma avaliação em termos meramente descritivos.

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2011, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos swaps avaliadas individualmente. Deste modo, não é possível estimar uma medida de risco da carteira que reflita adequadamente os efeitos de diversificação, resultantes da exposição a fatores de risco não perfeita e positivamente correlacionados, e que, como é sabido, diferem da média ponderada desses fatores de risco.

Acresce, ainda, que a determinação do mark-to-market, obtida de forma isolada para cada um dos instrumentos derivados da carteira da Metro do Porto, é da responsabilidade de uma entidade independente contratada para o efeito. 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 manterá inalterado 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 nas estruturas de cobertura existentes, qualquer que seja a evolução do mercado de taxa de juro.

O facto de o principal objetivo da Empresa no processo de gestão ativa da sua exposição ao risco de taxa de juro se ter centrado, até ao final de 2009, na proteção do seu cash flow, traduziu-se inevitavelmente numa menorização da relevância daquele valor de mercado, o qual reflete, tão-somente, uma perspetiva sobre o valor justo da venda, à data de 31 de dezembro de 2011, dos instrumentos que a Metro do Porto irá, contratualmente, manter até à sua maturidade.

Os valores dos instrumentos financeiros derivados a 31 de dezembro de 2011 e 31 de dezembro de 2010 apresentam-se como segue:

	2011	2010
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	28.441.143	28.689.875
<b>Total Justo Valor - Ativo</b>	<b>28.441.143</b>	<b>28.689.875</b>
Instrumentos Financeiros Derivados - Cobertura Contabilística	(15.957.689)	(10.361.554)
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	(668.983.221)	(532.610.458)
<b>Total Justo Valor - Passivo</b>	<b>(684.940.911)</b>	<b>(542.972.012)</b>
<b>Justo Valor Líquido</b>	<b>(656.499.767)</b>	<b>(514.282.137)</b>

## 18 Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2011, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

Descrição	2011	2010
Prometro, S.A.	13.711.950	12.117.807
Normetro, ACE	2.836.160	12.471.794
Bombardier Transportation Portugal, S.A.	1.924.639	3.831.099
TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE	985.630	515.549
Outros	1.121.565	4.394.508
<b>Total saldo fornecedores - correntes</b>	<b>20.579.944</b>	<b>33.330.757</b>

## 19 Fornecedores de investimentos

Em 31 de dezembro de 2011, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

Descrição	2011	2010
Normetro, ACE	14.224.614	17.218.401
GACE. Gondomar, ACE	5.726.519	41.402.754
Bento Pedroso - Construções, SA	2.058.960	4.061.021
Lena - Engenharia e Construções, SA	2.058.960	4.061.021
Outros	4.639.219	13.788.922
<b>Total saldo fornecedores - correntes</b>	<b>28.708.272</b>	<b>80.532.119</b>

Esta rubrica refere-se maioritariamente aos valores faturados pela aquisição de equipamentos e materiais incorporados nos ativos em curso.

## 20 Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2011, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (Saldo corrente) é o seguinte:

	2011	2010
<b>Outros credores</b>		
Credores diversos	3.038.895	6.178.794
<b>Acréscimos de gastos</b>		
Juros de empréstimos	11.556.803	11.532.789
Remunerações	331.223	701.849
Outros	5.329.429	3.059.187
<b>Outras contas a pagar</b>	<b>20.256.350</b>	<b>21.472.619</b>

## 21 Prestação de serviços

O valor de prestações de serviços reconhecido na demonstração dos resultados, é detalhado como segue:

	2011	2010
Prestação de Serviços - Mercado Interno		
Construção (Aplicação da IAS11)	48.661.449	122.480.251
Transporte de passageiros	35.661.591	30.956.872
Outros	7.914.329	5.678.106
<b>Prestação de serviços</b>	<b>92.237.369</b>	<b>159.115.229</b>

A rubrica "Outros" contempla essencialmente os Direitos de Utilização das Instalações Fixas e do Material Circulante no âmbito do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.





## 22 Fornecimentos e serviços externos

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

	2011	2010
Subcontratos (IAS 11)	45.942.686	114.071.168
Subcontratos (Operação e Manutenção)	46.392.848	44.089.610
Conservação e reparação	6.496.883	1.995.074
Outros Subcontratos	2.430.189	2.130.158
Trabalhos especializados	2.419.575	7.311.081
Vigilância e segurança	1.492.623	4.086.489
Rendas	980.670	907.408
Seguros	213.567	237.112
Publicidade	58.329	46.217
Outros	1.063.476	1.233.946
<b>Fornecimentos e serviços externos</b>	<b>107.490.846</b>	<b>176.108.262</b>

## 23 Prestações de serviços/Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)

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

	2011	2010
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	48.661.449	122.480.251
<b>Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)</b>	<b>48.661.449</b>	<b>122.480.251</b>
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	45.942.686	114.071.168
FSE'S - Imputáveis à Construção	1.735.102	5.820.965
Custos com Pessoal - Imputáveis à Construção	983.661	2.588.118
Custos Financeiros Imputáveis à Construção	0	0
<b>Custos imputáveis à Construção</b>	<b>48.661.449</b>	<b>122.480.251</b>
<b>Margem Construção - IFRIC 12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos, excluindo o efeito da aplicação da IFRIC 12 apresenta a seguinte configuração:

	2011	2010
Subcontratos	48.823.037	46.219.768
Conservação e Reparação	6.496.883	1.995.074
Outros Serviços Especializados	4.512.729	12.103.479
Serviços Diversos	1.501.170	1.429.829
Energia e Fluidos	145.515	210.500
Outros	68.826	78.444
	<b>61.548.160</b>	<b>62.037.094</b>

## 24 Gastos com pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante o exercício de 2011, foram como segue:

O número médio de empregados da Empresa em 2011 foi de 98 (118 em 2010).

	2011	2010
<b>Remunerações</b>		
Órgãos sociais	394.618	632.740
Pessoal	3.377.907	4.002.602
	<b>3.772.525</b>	<b>4.635.342</b>
<b>Encargos sociais</b>		
Encargos sobre remunerações	794.400	980.522
Custos de ação social	106.214	103.406
Indemnizações	39.363	35.000
Outros	124.918	93.286
	<b>1.064.895</b>	<b>1.212.216</b>
<b>Gastos com o pessoal</b>	<b>4.837.420</b>	<b>5.847.558</b>

### Remunerações e outras regalias (valores anuais em euros)

#### 1. Mesa Assembleia Geral

2011	Presidente Valentim Santos de Loureiro	Vice-Presidente Alberto João Coraceiro de Castro	Secretário Luís Artur de Miranda Guedes Bianchi de Aguiar
Senhas de Presença	600,00	500,00	400,00
Redução Lei 55-A/2010	0,00	0,00	40,04
Andante Pro	943,68	943,68	943,68

#### 2. Órgão de Fiscalização

	2010		
Conselho Fiscal	Presidente Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	ROC** António Magalhães & Carlos Santos - SROC*- Representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos	Vogal Guilherme Manuel Lopes Pinto
Remuneração anual fixa (€)	18.200	21.500	0
Redução decorrente da Lei 55-A/2010 (€)	N.A.	N.A.	N.A.
Remuneração anual efetiva (€)	18.200	21.500	0

	2011		
Conselho Fiscal	Presidente Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	ROC** António Magalhães & Carlos Santos - SROC*- Representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos	Vogal Guilherme Manuel Lopes Pinto
Remuneração anual fixa (€)	18.200	21.500	0
Redução decorrente da Lei 55-A/2010 (€)	1.820	1.908	0
Remuneração anual efetiva (€)	16.380	19.592	0
Prestação de serviços de revisão legal das contas consolidadas do exercício de 2010, efetuada em 2011, e que não era exigida para o exercício de 2009	N.A.	4.000	N.A.
Redução decorrente da Lei 55-A/2010	N.A.	390	N.A.
Remuneração anual efetiva	N.A.	3.610	N.A.

\*\* Em 2011 foi aplicado o artigo 22º da Lei 55-A/2011 (Lei OE/2011) SIM X Não\_\_\_



## 3. Conselho de Administração

	Presidente	Vogal Executivo	Vogal Executivo		Vogal Não Executivo	Vogal Não Executivo
2011	António Ricardo de Oliveira Fonseca	Maria Gorete Gonçalves Fernandes Rato	Jorge Moreno Delgado		Fernanda Pereira Noronha Meneses Mendes Gomes	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves
<b>1 - Remuneração</b>						
1.1 - Remuneração base Anual/Fixa (€) a)	150.122	136.472	136.472		0	0
1.2 - Redução decorrente da Lei 12-A/2010 (€)	7.506	6.824	6.824		1.950	0
1.2 - Redução decorrente da Lei 55-A/2010 (€)	14.262	12.965	12.965		2.928	0
1.4 - Remuneração Anual Efetiva (1.1. - 1.2. - 1.3.) (€)	128.354	116.684	116.684		1	0
1.5 - Senha de presença (€)	0	0	0		0	0
1.6 - Acumulação de funções de gestão (€)	Sim	Sim	Não		Sim	Sim
1.7 - Remuneração variável (€)	0	0	0		0	0
1.8 - IHT (inserção de horário de trabalho) (€)	0	0	0		0	0
1.9 Outras (identificar detalhadamente) (€)	0	0	0		0	0
<b>2 - Outras regalias e compensações</b>						
2.1 - Plafond anual de comunicações móveis (€)	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.
2.2 - Gastos na utilização de comunicações móveis (€)	188	242	471		0	0
2.3 - Subsídio de deslocação (€)	0	0	0		0	0
2.4 - Subsídio de refeição (€)	1.455	1.455	1.429		0	0
2.5 - Outras (identificar detalhadamente) (€)						
<i>Ajudas de Custo</i>	0	0	521		0	0
<i>Remuneração Reversível</i> <sup>2</sup>	0	0	0		39.810	0
<b>3 - Encargos com benefícios sociais</b>						
3.1 - Regime de Proteção Social (€)	14.297	14.297	8.192		0	0
3.2 - Seguros de saúde (€)	788	394	940		0	0
3.3 - Seguros de vida (€)	0	0	0		0	0
3.4 - Seguro de Acidentes Pessoais (€)	0	0	0		0	0
3.5 - Outros (identificar detalhadamente) (€)						
<i>Seguro Acidentes de Trabalho</i>	514	468	468		0	0
<i>Andante Pro</i>	1.096	944	1.248		944	944
<b>4 - Parque Automóvel</b>						
4.1 - Marca	Volvo	BMW	Mercedes		n.a.	n.a.
4.2 - Modelo	S 80	E91 320d	E 220 CDI		n.a.	n.a.
4.3 - Matrícula	67-ES-20	44-JX-45	23-BO-45		n.a.	n.a.
4.4 - Modalidade de Utilização (Aquisição/ALD/Renting/Leasing)	Aquisição	Renting	Aquisição		n.a.	n.a.
4.5 - Valor de referência da viatura nova (€)	69.967	50.304	61.500		n.a.	n.a.
4.6 - Ano de Início	n.a.	2010	n.a.		n.a.	n.a.
4.7 - Ano de Termo	n.a.	2013	n.a.		n.a.	n.a.
4.8 - Nº prestações (se aplicável) b)	n.a.	48	n.a.		n.a.	n.a.
4.9 - Valor Residual (€)	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.
4.10 - Valor de renda/prestação anual da viatura de serviço (€)	n.a.	10.922	n.a.		n.a.	n.a.
4.11 - Combustível gasto com a viatura (€)	4.157	1.196	5.917		n.a.	n.a.
4.12 - Plafond anual de Combustível atribuído (€)	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.
4.13 - Outros (identificar detalhadamente) (€)	0	0	0		0	0
<b>5 - Informações adicionais</b>						
5.1 - Opção pela remuneração do lugar de origem (s/n)	Não	Não	Não		Não	Não
5.2 - Remuneração líquida Anual pelo lugar de origem (€)	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.
5.3 - Regime de Proteção social						
5.3.1 - Segurança social (s/n)	Sim	Sim	Não		n.a.	n.a.
5.3.2 - Outro (indicar)	Não	Não	CGA		n.a.	n.a.
5.4 - Exercício de funções remuneradas fora grupo (s/n)	Não	Não	Não		Sim	Sim
5.5 - Outras (identificar detalhadamente)	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.

a) Corresponde à remuneração anual bruta auferida, decorrente do estatuto remuneratório fixado ou do lugar de origem caso esta opção tenha sido autorizada.

b) Caso a viatura tenha sido adquirida através de contratos Leasing, ALD, Renting, etc, deverá ser colocado o número de prestações contratualizadas.

1 Redução aplicada na remuneração reversível, indicada no ponto 2.5.

2 Corresponde à remuneração do representante do acionista STCP e foi liquidada diretamente a esta Empresa, por opção, nos termos do disp. no n.º 3 do Art.º 31º do DL n.º 71/2007, de 27/3 (Est. Gestor Público).

4. Auditor Externo

	2010	2011**
PricewaterhouseCoopers & Associados		
Remuneração anual auferida	17.500	17.000

\*\* Em 2011 foi aplicado o artigo 22º da Lei 55-A/2011 (Lei OE/2011) SIM \_\_\_ Não \_\_\_ Não aplicável X

25 Outros rendimentos e ganhos

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

	2011	2010
Imputação de subsídios ao investimento	12.490.223	12.006.174
Benefício de penalidades contratuais	12.256.614	122.132
Coimas recebidas de clientes	260.679	439.226
Ganhos de venda de ativos tangíveis	39.412	36.948
Outros Rendimentos suplementares	5.338	29.268
Outros	10.015	99.179
<b>Outros rendimentos operacionais</b>	<b>25.062.281</b>	<b>12.732.927</b>

26 Outros gastos e perdas

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

	2011	2010
Impostos	2.047.943	1.784.443
Coimas entregues ao IMTT	385.300	0
Quotizações	26.975	24.955
Outros	11.803	13.468
<b>Outros gastos operacionais</b>	<b>2.472.021</b>	<b>1.822.866</b>



27 Juros e gastos similares suportados

O detalhe dos “Juros e gastos similares suportados” dos exercícios de 2011 e 2010 é como segue:

	2011	2010
Juros de Financiamentos Obtidos	133.402.991	89.436.151
Atualização Financeira Provisões (IFRIC 12)	27.094.198	19.507.834
Outros	3.240.186	(767.138)
	<b>163.737.375</b>	<b>108.176.847</b>

De acordo com o explicitado na nota 2.4 a rubrica “Atualização Financeira de Provisões (IFRIC 12) corresponde ao efeito financeiro sobre o montante das provisões de: i) tempo decorrido até ao final da concessão ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior.

Em cumprimento do Despacho n.º 101/09 SETF, de 30 de janeiro, a tabela seguinte apresenta a evolução da taxa anual média de financiamento (all-in cost médio anual) da Empresa nos últimos 5 anos, bem como respetivos juros suportados:

Ano	All-in Cost (média anual)	Juros Suportados
2011	5,47%	133.402.991
2010	3,95%	89.436.151
2009	2,76%	58.233.775
2008	4,15%	66.859.647
2007	4,26%	58.778.929
<b>Total</b>		<b>406.711.493</b>

O all-in cost médio anual inclui os encargos associados aos contratos de financiamento, bem como os cash flows associados aos contratos de cobertura de risco de taxa de juro ativos.

28 Compromissos

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:

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2011 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A..

Entidade	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Op. e Manut. SMLAMP	186.072.651	73.676.934	40%
GACE-Consórcio adjudicatário	Construção da Linha de Gondomar	122.608.135	96.517.881	79%
Bombardier/Vossloh	Forn. e Manut. Material Circulante	114.921.223	109.552.000	95%
Consórcio (CFS)	Fiscalização	60.055.866	59.999.543	99%
BAL-Consórcio adjudicatário	Prolongamento L. Amarela a Sto. Ovídeo	30.391.228	29.102.703	96%



## 29 Contingências

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

Entidade	Objeto	2011	2010
Tribunal Vila Conde	Processos expropriativos	1.852.817	2.256.482
Tribunal Porto	Processos expropriativos	1.763.523	2.026.535
Tribunal Gondomar	Processos expropriativos	407.118	429.382
Tribunal Póvoa Varzim	Processos expropriativos	280.542	280.542
Tribunal Gaia	Processos expropriativos	122.556	122.556
Tribunal Maia	Processos expropriativos	73.566	383.018
Tribunal Matosinhos	Processos expropriativos	5.788	354.865
EDP Distribuição - Energia, S.A.	Fornecimento de energia elétrica	2.482	4.573
EDP - Serviço Universal S.A.	Fornecimento de energia elétrica	0	133.786
Direção-Geral Impostos - DSR I.V.A.	Pedidos de Reembolso de IVA	0	531.318
		<b>4.508.392</b>	<b>6.523.057</b>

Os litígios em que a Sociedade está envolvida, à data de 31 de dezembro de 2011, referem-se a ações movidas por terceiros e ascendem ao montante global de 46,9 milhões de euros.

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.

## 30 Partes relacionadas

### 30.1 Transações entre partes relacionadas

#### (a) Natureza do relacionamento com as partes relacionadas:

Acionistas:  
Estado  
Área Metropolitana do Porto  
STCP  
CP - Comboios de Portugal

Associadas:  
TIP - Transportes Intermodais do Porto ACE

#### (b) Transações e saldos pendentes

##### i) Acionistas e partes relacionadas:

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

	2011	2010
<b>Prestação Serviços</b>		
Estado	2.831.996	2.250.708
	<b>2.831.996</b>	<b>2.250.708</b>
<b>Aquisição de Serviços</b>		
STCP	165.849	188.107
CP - Comboios de Portugal	49.664	36.705
	<b>215.513</b>	<b>224.812</b>

No final do exercício de 2011, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	2011	2010
<b>Saldos devedores</b>		
Estado	2.646.048	2.681.806
CP - Comboios de Portugal	5.910	5.910
	<b>2.651.958</b>	<b>2.687.716</b>
<b>Saldos credores</b>		
STCP	103.709	69.397
CP - Comboios de Portugal	211	3.553
	<b>103.920</b>	<b>72.950</b>

##### ii) Associadas:

Durante o exercício, a Empresa efetuou as seguintes transações com a entidade associada TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE:

	2011	2010
<b>Prestação de Serviços</b>		
TIP - Transportes Interm. Porto, ACE	33.375.799	28.287.819
	<b>33.375.799</b>	<b>28.287.819</b>
<b>Aquisição de Serviços</b>		
TIP - Transportes Interm. Porto, ACE	1.776.012	810.333
	<b>1.776.012</b>	<b>810.333</b>

No final do exercício de 2011, os saldos resultantes de transações efetuadas com a associada TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE são como se segue:

	2011	2010
<b>Saldos devedores</b>		
TIP - Transportes Interm. Porto, ACE	6.340.218	2.857.326
	<b>6.340.218</b>	<b>2.857.326</b>
<b>Saldos credores</b>		
TIP - Transportes Interm. Porto, ACE	1.056.932	571.153
	<b>1.056.932</b>	<b>571.153</b>

## 31 Eventos subsequentes

No final do exercício a Empresa mantém com a Administração Tributária litígios relativos a liquidações adicionais de impostos apresentados por aquela entidade.

Já em 2012, com o objetivo de possibilitar a entrada imediata de fundos inibida pela inexistência de declaração de regularidade da sua situação contributiva, a Empresa optou por efetuar o pagamento de todas as liquidações de IVA apresentadas pela Autoridade Tributária e Aduaneira até à data, no valor de 29,4 milhões de euros, acrescido de 1,2 milhões de euros relativos a imposto e juros.

O Conselho de Administração, com o apoio dos seus consultores fiscais e conselheiros jurídicos, entende que lhe assiste inteira razão e mantém os processos de impugnação instaurados contra essas liquidações, não prescindindo do seu legítimo direito de contestação e mantendo a expectativa quanto à recuperação integral desse montante.

A favorável decisão judicial de tais processos determinará o reembolso das quantias agora entregues, acrescidas de juros à taxa anual de 4%.



## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA

### INTRODUÇÃO

1. Nos termos da legislação aplicável, apresentamos a Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria sobre a informação financeira contida no Relatório de gestão e nas demonstrações financeiras anexas do exercício findo em 31 de dezembro de 2011, da "METRO DO PORTO, S.A." (Empresa), as quais compreendem: o Balanço em 31 de dezembro de 2011 (que evidencia um total de 2 395 377 milhares de euros e um total de capital próprio negativo de 1 269 269 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 397 199 milhares de euros), as Demonstrações dos resultados por naturezas, das alterações no capital próprio e dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e o correspondente Anexo.

### RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração:

- a) a preparação do relatório de gestão e de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa;
- b) a informação financeira histórica, que seja preparada de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites e que seja completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita, conforme exigido pelo Código dos Valores Mobiliários;
- c) a adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados;
- d) a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado;
- e) a informação de qualquer facto relevante que tenha influenciado a sua atividade, posição financeira ou resultados; e
- f) a informação financeira prospetiva, que seja elaborada e apresentada com base em pressupostos e critérios adequados e coerentes e suportada por um sistema de informação apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em verificar a informação financeira contida nos documentos de prestação de contas acima referidos, designadamente sobre se é completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita, conforme exigido pelo Código dos Valores Mobiliários, competindo-nos emitir um relatório profissional e independente baseado no nosso exame.

### ÂMBITO

4. O exame a que procedemos foi efetuado de acordo com as Normas Técnicas e as Diretrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objetivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame 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 adotadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
- a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade;
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras; e
- a apreciação se a informação financeira é completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita.

5. O nosso exame abrangeu ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com os restantes documentos de prestação de contas, bem como as verificações previstas nos números 4 e 5 do artigo 451º do Código das Sociedades Comerciais.

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

#### OPINIÃO

7. Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da "METRO DO PORTO, S.A." em 31 de dezembro de 2011, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal e a informação nelas constante é completa, verdadeira, atual, clara, objetiva e lícita.

#### RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

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

#### ÊNFASES

9. Sem afetar a opinião expressa no parágrafo nº 7 acima, chamamos a atenção para as situações seguintes:

9.1 - A Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria, referente ao exercício anterior, continha uma Reserva por limitação de âmbito relativa à inexistência de informação detalhada sobre alguns modelos de avaliação subjacentes à valorização ao justo valor dos instrumentos financeiros. No exercício de 2011, conforme notas n.ºs 2.3, 14 e 17 do Anexo, uma entidade independente avaliou e disponibilizou o modelo de valorização desses instrumentos financeiros, originando a reexpressão dos valores comparativos e, como tal a existência da mencionada Reserva deixou de se justificar.

9.2 - A Empresa mantém a situação de incumprimento do Artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração, através do Relatório de Gestão, no ponto 7.3, refere a situação e propõe que os acionistas adotem medidas para repor o capital próprio da Sociedade.

9.3 - Nas Bases da Concessão está mencionado que o financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá ser assegurado pelo Estado, o que permitirá o equilíbrio financeiro da Empresa. Os testes de imparidade aos direitos de concessão reconhecidos no ativo, na importância de 2 213 milhões de euros, assentam no pressuposto do referido apoio financeiro. A Nota 16 do Anexo contém a informação de que o Estado, por intermédio do IGCP, atribuiu um financiamento de 593 milhões de euros.

Porto, 13 de março de 2012

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



**RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL**

Senhores Acionistas,

Cumprindo com o mandato que nos foi conferido e em conformidade com as disposições legais e estatutárias, o Conselho Fiscal da "METRO DO PORTO, S.A." (Empresa), vem apresentar o relatório da sua atividade no exercício findo em 31 de dezembro de 2011, bem como o parecer sobre os documentos de prestação de contas, incluindo o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras, relativos àquele exercício e apresentados pelo Conselho de Administração.

Consideramos como factos relevantes no exercício, a conclusão das empreitadas de construção da ligação Estádio do Dragão - Fânzeres e D. João II - Santo Ovídio e a contenção dos gastos operacionais.

Ao longo do exercício, acompanhamos a atividade da Empresa, assistindo a reuniões formais do Conselho de Administração e informais da Comissão Executiva, mas especialmente através da verificação periódica dos registos contabilísticos, documentação de suporte e da consulta e análise, que consideramos adequada, de outra documentação, no sentido de apreciar o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor, incluindo a divulgação das normas respeitantes ao Governo das Sociedades, de acordo com o Art.º 245.º-A do Código dos Valores Mobiliários. Realizámos ainda testes e outros procedimentos relativamente aos bens e valores da Empresa, mantendo o contato com o Conselho de Administração e com os demais Serviços, tendo sido solicitados e obtidos todos os esclarecimentos e informações que consideramos necessários, colaboração que merece o nosso reconhecimento e muito agradecemos.

No âmbito das nossas funções, examinámos as Demonstrações Financeiras compostas pelo Balanço, Demonstração dos Resultados por Naturezas, Demonstração das Alterações no Capital Próprio, Demonstração dos Fluxos de Caixa e Anexo, concluindo que os mesmos se enquadram dentro das normas legais e estatutárias, pelo que concordamos com as contas.

Merece uma especial atenção o incumprimento do disposto no Art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais. O Conselho de Administração no ponto 7.3 do seu Relatório de Gestão e o Aviso Convocatório da Assembleia Geral Anual mencionam a situação e propõem uma deliberação sobre este incumprimento.

Procedemos ainda à apreciação do Relatório de Gestão do exercício findo em 31 de dezembro de 2011, emitido pelo Conselho de Administração, da Certificação Legal das Contas e Relatório de Auditoria emitida pela Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, membro deste órgão social, os quais mereceram o acordo do Conselho Fiscal.

Nestes termos, somos de Parecer:

1.º Que sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao exercício de 2011;

2.º Que seja aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão.

4 0 2

**Declaração de responsabilidade**


De acordo com o disposto n.º 1, alínea c) do artigo 245º do Código dos Valores Mobiliários, os membros do Conselho Fiscal declaram que, tanto quando é do seu conhecimento, a informação constante de Relatório de Gestão e dos demais documentos de prestação de contas, foi elaborada em conformidade com as normas contabilísticas aplicáveis, dando uma imagem verdadeira e apropriada de ativo, do passivo, da situação financeira e dos resultados da sociedade. Mais entendem que o Relatório de Gestão expõe fielmente a evolução dos negócios, do desempenho e da posição da sociedade e contém uma descrição dos principais riscos e incertezas com que se defronta.

Porto, 13 de março de 2012

O Conselho Fiscal

  
Dra. Maria Fernanda Joanez da Silva Martins - Presidente

  
Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto - Vogal

  
António Magalhães & Carlos Santos - S.R. O. C., representada  
por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos - R.O.C. n.º 177 - Vogal

## 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 2011 (que evidencia um total de 2.395.377.298 euros e um total de capital próprio negativo de 1.269.268.614 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 397.198.623 euros), a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio e a Demonstração dos fluxos de caixa do exercício findo naquela data, e o correspondente Anexo.

### Responsabilidades

2 É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da Empresa, as alterações no seu capital próprio, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a 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 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.



PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.  
o/Porto Bessa Leite Complex, Rua António Bessa Leite, 1430 - 5º, 4150-074 Porto, Portugal  
Tel +351 225 433 000 Fax +351 225 433 499, [www.pwcc.com/pt](http://www.pwcc.com/pt)  
Matriculada na Conservatória do Registo Comercial sob o NUPC 506 628 752, Capital Social Euros 314.000

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cuja natureza e de que forma é uma entidade legal autónoma e independente. Sede: Palácio Borsarijzer, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1050 - 306 Lisboa, Portugal. Inscrição na Sua das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 185 e na Conservatória do Registo de Valores Mobiliários sob o nº 9077

### Opinião

7 Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da Metro do Porto, S.A. em 31 de Dezembro de 2011, o resultado das suas operações, os fluxos de caixa e as alterações no seu capital próprio no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

### Relato sobre outros requisitos legais

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

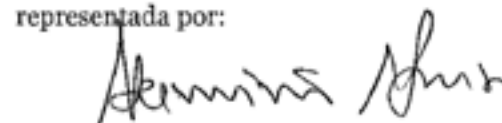
### Ênfases

9 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo n.º 7, chamamos a atenção para as seguintes situações:

- i) Tal como referido no relatório de gestão e na introdução ao anexo às demonstrações financeiras, o equilíbrio financeiro da empresa tem como pressuposto o apoio financeiro por parte do Estado, bem como da atribuição de indemnizações compensatórias ao longo da vida da concessão, no sentido de suportar as necessidades de exploração e serviço da dívida. Os testes de imparidade aos direitos de concessão registados no activo, no montante de cerca de 2.213 milhões de euros, têm igualmente como pressuposto o referido apoio financeiro. Conforme referido na Nota 16 o Estado concedeu em 2011, através do IGCP, um financiamento de 593 milhões de euros.
- ii) O Relatório de Auditoria relativo ao exercício de 2010 incluía uma reserva por limitação de âmbito devida à inexistência de modelos de valorização dos instrumentos financeiros, tendo a estimativa de justo valor sido efectuada pelas contrapartes. No corrente exercício foram obtidas avaliações efectuadas por entidade independente, com obtenção dos respectivos modelos de valorização, tendo a informação financeira comparativa sido reexpressa conforme referido na nota 2.3 do anexo às demonstrações financeiras.

13 de Março de 2012

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



Herminio António Paulos Afonso, R.O.C.



---

METRO DO PORTO, S.A.

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

Tel. 225 081 000

Fax. 225 081 001

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

[metro@metrodoporto.pt](mailto:metro@metrodoporto.pt)

N.º de Contribuinte: 503 278 602

Registado com o n.º: 51498/41018 (2ª CRCP)

Capital Social: 7.500.000 euros

Edição e propriedade METRO DO PORTO, S.A.

Design: Udesign - Atelier Gráfico, Lda.

Impressão: Organigráfica

Exemplares: 250

Ano de Edição: 2012

Depósito Legal: 207 945/04

ISSN: 1645-1694

---

INAUGURAÇÃO DO TROÇO ESTÁDIO DO DRAGÃO - FÂNZERES

MEIA DE LEITE DIRECTA CINEMA AO AR LIVRE

DIA MUNDIAL DA MÚSICA

MÚSICA NA RUA  
ABERTURA DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVIDIO

EXPOSIÇÃO "HOMELESS"

EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIA "DOURO NATURAL"

PERFORMANCE "CETTE IMMENSE INTIMITÉ"

MEIA DE LEITE DIRECTA  
EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIA "DOURO NATURAL"

MODA A METRO

CINEMA AO AR LIVRE OPEN CASTING

PERFORMANCE "CETTE IMMENSE INTIMITÉ"

DIA MUNDIAL DA MÚSICA

INAUGURAÇÃO DO TROÇO ESTÁDIO DO DRAGÃO - FÂNZERES

EXPOSIÇÃO "HOMELESS"

MODA A METRO OPEN CASTING

MÚSICA NA RUA

MEIA DE LEITE DIRECTA

ABERTURA DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVIDIO

MODA A METRO OPEN CASTING

DIA MUNDIAL DA MÚSICA

PERFORMANCE "CETTE IMMENSE INTIMITÉ"

EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIA "DOURO NATURAL" EXPOSIÇÃO "HOMELESS"

MEIA DE LEITE DIRECTA

ABERTURA DO PROLONGAMENTO DA LINHA AMARELA A SANTO OVIDIO

INAUGURAÇÃO DO TROÇO ESTÁDIO DO DRAGÃO - FÂNZERES

MEIA DE LEITE DIRECTA

MÚSICA NA RUA

DIA MUNDIAL DA MÚSICA EXPOSIÇÃO DE FOTOGRAFIA "DOURO NATURAL"

CINEMA AO AR LIVRE