



RELATÓRIO E CONTAS

2015

MP-1457507/16

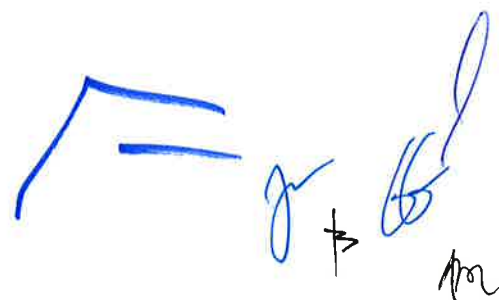


Relatório e Contas 2015

ÍNDICE

MENSAGEM DO PRESIDENTE	4
RELATÓRIO DE GESTÃO	6
1 O Metro do Porto em números	6
2 O Ano de 2015	8
3 O Metro e o Ambiente	18
4 O Metro e os seus Clientes	19
4.1 Clientes	19
4.2 Serviço	28
4.3 Comunicação e Imagem	34
5 O Metro e os seus Colaboradores	36
5.1 Estrutura Organizacional	36
5.2 Recursos Humanos	37
6 O Metro e os seus Acionistas	38
6.1 Estrutura Acionista	38
6.2 Composição dos Órgãos Sociais	38
6.3 Cumprimento das Orientações Legais	45
6.3.1 Objetivos de Gestão	45
6.3.2 Gestão do risco financeiro e limites de endividamento	45
6.3.3 Prazo médio de pagamento a fornecedores e pagamentos em atraso	47
6.3.4 Recomendações dos Acionistas aquando da aprovação das Contas de 2014	47
6.3.5 Orientações sobre as remunerações	47
6.3.6 Pagamento de complemento de pensões	48
6.3.7 Aplicação do Estatuto do Gestor Público	48
6.3.8 Proibição de despesas não documentadas	48
6.3.9 Relatório sobre remunerações pagas a homens e mulheres	48
6.3.10 Aplicação das orientações relativas às normas de Contratação Pública	49
6.3.11 Relatório anual sobre prevenção da corrupção	49
6.3.12 Adesão ao Sistema Nacional de Compras Públicas	50
6.3.13 Parque de veículos do Estado	50
6.3.14 Plano de redução de gastos	50
6.3.15 Princípio da unidade de tesouraria do Estado	51
6.3.16 Recomendações do Tribunal de Contas	52
6.3.17 Informação a constar do site do SEE	54
6.3.18 Síntese do cumprimento das obrigações legais	55
7 Desempenho Económico e Financeiro	56
7.1 Investimento	56
7.2 Financiamento	56
7.3 Situação Patrimonial	60
7.4 Exploração	64
7.5 Resultados	68
7.6 Proposta de aplicação dos Resultados	73
CONTAS DO EXERCÍCIO 2015	74
NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS DO PERÍODO DE 2015	79

CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS	133
RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL	134
RELATÓRIO DE AUDITORIA	135



Handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized symbol followed by a cursive signature.

MENSAGEM DO PRESIDENTE

O atual Conselho de Administração tomou posse em 25 de Janeiro de 2016, tendo por isso a responsabilidade de elaborar o Relatório e Contas relativo ao exercício de um ano em que não estava em funções. Se, dadas estas circunstâncias, a elaboração deste relatório é em termos gerais um exercício pouco confortável, a preparação da habitual mensagem do presidente é ainda mais delicada. Tentámos que este relatório fosse o mais descritivo e imparcial, sem todavia poder evitar alguma possível influência e juízo de opinião sobre as opções tomadas.

O ano de 2015 foi vivido num clima de instabilidade e incerteza. Tendo o contrato da subconcessão para operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto data de término em Dezembro de 2014, deveria ter tido início um novo contrato em Janeiro de 2015, o que, dada a indefinição da tutela quanto ao modelo de negócio da Metro do Porto, não foi possível de concretizar. O concurso público lançado já em Agosto de 2014 acabou por gerar uma única proposta válida, a qual se converteu numa adjudicação e num contrato que, mais tarde, acabariam por ser anulados através de um acordo de revogação estabelecido com o subconcessionário, face a todos os sinais de impossibilidade, de ordem prática e legal, de os implementar. Chegados a Agosto de 2015 e perante este desfecho, foi lançada mão de uma solução de recurso materializada numa consulta por ajuste direto de uma subconcessão de 10 anos, que acabou por vir a ser também anulada. A deliberação desta anulação administrativa, da responsabilidade deste novo conselho de administração, resultou de manifesta impossibilidade do procedimento do contrato uma vez que se detetaram vicissitudes e invalidades insanáveis no processo.

Perante este cenário de incerteza, e para que a operação e manutenção se mantivesse durante 2015, tendo em conta o superior interesse público na continuidade da prestação do serviço de transportes que serve a população do grande Porto, tornou-se necessário realizar com a Prometro, atual operador, quatro aditamentos consecutivos e igual numero de contratos com a EMEF para a manutenção do material circulante, com as naturais consequências ao nível da redução da qualidade de serviço que resultam da implícita precaridade contratual.

Mas a solidez e eficiência original do projeto e o empenho diário de todos os que trabalham nesta empresa fazem com que a marca Metro do Porto seja estimada por todos os que vivem na Área Metropolitana do Porto e que este sistema de transporte continue, ano após ano, a conquistar clientes. Em 2015 registou-se o melhor ano de sempre em termos de procura – 57,7 milhões de clientes transportados (um crescimento de 1,4% face ao ano anterior) - e uma receita tarifária de 40,9 milhões de euros (a maior de sempre, subindo 3,3% em relação a 2014). Dadas as características da negociação dos diversos aditamentos, foi possível reduzir os custos operacionais para 38,7 milhões de euros, o que, conjugado com a receita obtida, fez com que a Metro do Porto tenha alcançado em 2015 uma taxa de cobertura positiva, que se cifrou em 105,9% (mais 19,5 pontos

percentuais do que os 86,5% de 2014). Ou seja, o rácio entre as receitas de bilhética e os custos diretos da operação (aqui incluídos encargos com a fiscalização, segurança, manutenção da frota de material circulante e comissões de gestão pagas ao TIP), foi pela primeira vez excendentário. Porém, e desde logo dada a não atribuição de indemnizações compensatórias, devidas pela serviço público prestado pela Metro do Porto, o bom desempenho do indicador taxa de cobertura não teve correspondência nos resultados operacionais conseguidos, que registaram um agravamento de 19,4%, fixando-se nos - 101,6 milhões de euros. Sublinhe-se, no entanto, o desempenho favorável verificado nas rúbricas dos resultados financeiros, que influenciaram de forma significativa os resultados líquidos, que apesar de registarem um valor negativo de 193,3 milhões de euros, correspondem a uma melhoria de perto de 52%, quando comparados com os 400 milhões negativos de 2014.

Olhando para o presente e para o futuro, já no início do presente ano, a Metro do Porto estabilizou a sua relação com o subconcessionário Prometro, prorrogando o contrato que com este mantém por um período máximo de dois anos. Este prazo é o tempo legal e estritamente necessário para a preparação das peças e lançamento de um concurso público internacional, em regime de parceria público-privada, para a operação e manutenção do sistema a partir de 2018. O futuro contrato, que se estenderá por um período de tempo, que apesar de ainda não estar definido, andaré provavelmente entre 5 e 10 anos, deverá garantir a prestação de uma qualidade de serviço do nível da que a Metro do Porto habituou os seus clientes, tendo presente as necessidades decorrentes da crescente idade do sistema. Salvaguardando e incrementando a capacidade, a qualidade e a eficácia da operação - todos os dias, 365 dias por ano - é na preparação qualificada dos desafios futuros que toda a equipa da Metro do Porto está, com empenho, entusiasmo e profissionalismo, a trabalhar.

Jorge Moreno Delgado
Presidente do Conselho de Administração

Handwritten signature and initials in blue ink, including a stylized 'J' and 'M'.

RELATÓRIO DE GESTÃO

1 O METRO DO PORTO EM NÚMEROS

Rede (31/12)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14
Extensão [metros]	58.877	58.877	59.593	59.593	66.195	66.659	66.659	66.659	66.659	66.659	0,0%
Estações	69	69	70	70	80	81	81	81	81	81	0,0%

Recursos Humanos	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14
Efetivo ao Serviço [final exercício]	86	94	95	98	100	93	89	87	79	77	-2,5%
Efetivo ao Serviço [média do ano]	89	91	93	94	99	98	90	88	83	79	-5,6%

Procura	Valores em milhares										
Sistema de Metrô	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14
Passageiros	38.637	48.167	51.481	52.600	53.547	55.737	54.498	55.931	56.923	57.741	1,4%
Passageiros km	202.473	245.921	259.361	261.117	267.064	290.700	282.480	285.591	288.136	294.450	2,2%
Percurso médio [metros]	5.240	5.106	5.038	4.964	4.987	5.216	5.183	5.106	5.062	5.099	0,7%

Oferta	Valores em milhares										
Sistema de Metrô	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14
Veículos km	6.562	6.974	6.480	6.472	6.462	6.714	7.103	7.020	7.151	7.121	-0,4%
Lugares km	1.417.434	1.506.327	1.399.784	1.398.049	1.464.411	1.540.170	1.627.459	1.608.552	1.637.959	1.630.722	-0,4%
Velocidade comercial (km/h)	26,02	26,43	25,67	25,48	25,98	25,93	25,89	25,75	25,81	25,84	0,1%
Taxa de ocupação	14,3%	16,3%	18,5%	18,7%	18,2%	18,9%	17,4%	17,8%	17,6%	18,1%	0,5 pp

Conta de Exploração	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	15/14
Receita (m€)	21.263	26.678	29.371	29.812	30.649	34.945	37.370	38.879	39.685	40.993	3,3%
Receita / Passageiro km (cent €)	10,50	10,85	11,32	11,42	11,48	12,02	13,23	13,61	13,77	13,92	1,1%
Receita / Lugar km (cent €)	1,50	1,77	2,10	2,13	2,09	2,27	2,30	2,42	2,42	2,51	3,8%
Custo Operacional (m€)	44.245	49.667	48.889	50.257	44.459	44.148	45.302	45.408	45.898	38.691	-15,7%
Custo / Passageiro km (cent €)	21,85	20,20	18,85	19,25	16,65	15,19	16,04	15,90	15,93	13,14	-17,5%
Custo / Lugar km (cent €)	3,12	3,30	3,49	3,59	3,04	2,87	2,78	2,82	2,80	2,37	-15,3%
Taxa de Cobertura*	48,1%	53,7%	60,1%	59,3%	68,9%	79,2%	82,5%	85,6%	86,5%	105,9%	19,5 pp

* Rácio entre as receitas de tarifário e os custos diretos de operação, onde se incluem os custos de operação (até 2010), custos de vigilância e segurança assim como as comissões pagas pela gestão do sistema de bilhética por parte do TP, ACE. Em 2015 incluí o custo do contrato de manutenção da frota de material circulante; entre 2010 e 2014 incluí o custo de manutenção da frota Tram Train prestado ao abrigo do contrato de fornecimento destes veículos

Resultados	2006		2007		2008		2009		2009		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		15/14
	FDC	POC	FDC	POC	FDC	POC	FDC	POC	FDC	POC	FDC	POC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	SNC	
Resultados Operacionais	-81.434	-85.418	-83.016	-87.622	-78.067	-84.726	-98.061	-78.480	-85.375	-85.132	-101.612	-19,4%													
Antes de Amortizações	-40.619	-34.944	-31.128	-33.936	-187.317	-32.078	-40.728	-19.429	-26.337	-26.134	-42.764	-63,6%													
Antes de IC's	-83.837	-95.777	-94.154	-99.615	-248.386	-96.593	-109.929	-90.025	-96.911	-93.178	-101.612	-9,1%													
Resultados Financeiros	-41.457	-60.692	-66.247	-53.256	-216.009	-267.789	-299.038	-412.815	37.808	-315.455	-91.686	70,9%													
Resultados Líquidos	-122.155	-145.189	-148.619	-138.411	-294.123	-352.579	-397.199	-491.357	-47.618	-400.632	-193.366	51,7%													

valores em milhares de euros

2 O ANO DE 2015

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

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

Tendo por enquadramento instruções da tutela, que considerava que o superior interesse público seria melhor defendido através de potenciais vantagens e sinergias económico-financeiras associadas a um único Adjudicatário para ambas as Subconcessões, a Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. (STCP) lançaram, em 8 de agosto de 2014, o Concurso Público para a Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., cujas peças procedimentais foram aprovadas pela Secretaria de Estado do Tesouro e pela Secretaria de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações por Despacho Conjunto n.º 10272-A/2014 de 8 de agosto de 2014, em seguimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 47/2014, de 22 de julho.

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

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

A assinatura do contrato ocorreu a 23 de abril de 2015, tendo o processo sido enviado para fiscalização prévia do Tribunal de Contas em 19 de maio de 2015.

No início do mês de julho de 2015, a Metro do Porto teve conhecimento – pelo facto de o Conselho de Administração ter membros comuns às duas sociedades – do transmitido à STCP pelo agrupamento adjudicatário que Ferrocarril Metropolita de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A. no sentido de que o resultado do investimento no fecho das estações de Metro (mecanismo antifraude) teria efeitos indesejados para a subconcessionária, no contrato de subconcessão da STCP, o que se manifestou totalmente inesperado e injustificado, uma vez que tal possibilidade estava prevista no Caderno de Encargos e foi contemplada no contrato celebrado

entre a Metro do Porto e a TCCMP, e que, à data da apresentação das propostas, deveria, necessariamente, ter efetuado os cálculos que suportaram a apresentação do seu preço (sendo que este teria de contemplar as consequências do investimento no fecho das estações de Metro).

Atendendo à interligação da contratação da Metro do Porto e da STCP, a Metro do Porto, motivada pelas circunstâncias supervenientes e imprevisíveis, apresentou, em 17 de julho de 2015, um pedido de suspensão do processo de fiscalização prévia, tendo subseqüentemente requerido a retirada do processo de fiscalização prévia à data em curso, com fundamentos que foram atendidos pelo Tribunal de Contas, o qual, através do ofício de 21 de julho de 2015, aceitou o cancelamento do processo.

Atenta a interligação entre os contratos da Metro do Porto e da STCP, foi determinante que o Agrupamento Ferrocarril Metropolitana de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A., - não obstante tenha constituído uma sociedade comercial (TCCP BUS, Lda.) - não tenha prestado, no prazo consignado para o efeito, a caução igualmente prevista no concurso público.

Face àquele incumprimento de ordem procedimental relativamente ao Sistema de Transporte da STCP, caducou a adjudicação no dia 21 de agosto de 2015, nos termos da lei (cfr. o art. 91º, n.º 1 do Código dos Contratos Públicos) e do Programa de Concurso do concurso público em alusão (cfr. art. 31º, n.º 1).

Assim, caducando aquela adjudicação e não sendo possível praticar um novo ato de adjudicação, no seio deste mesmo procedimento, a favor do concorrente classificado em segundo lugar, porquanto inexistiam outros concorrentes, o procedimento adjudicatório em causa extinguiu-se no que concerne ao Sistema de Transporte da STCP.

O inadimplemento que se registou no âmbito da adjudicação da subconcessão do Sistema de Transporte da STCP gerou uma quebra de confiança insanável com o acionista Estado, comum à STCP e à Metro do Porto, em relação ao agrupamento concorrente composto pelas empresas Transports Ciutat Comtal, S.A. e Ferrocarril Metropolitana Barcelona, S.A. que foi o concorrente adjudicatário de ambos os mencionados Sistemas de Transporte.

A acrescer à quebra de confiança insanável que foi gerada, atendeu-se à forte interligação entre o Sistema de Transporte da Metro do Porto e o Sistema de Transporte da STCP, pelo que, neste quadro, se veio a concluir que, não estando mais reunidas as condições para se prosseguir com o Contrato de Subconcessão do Sistema de Transporte da Metro do Porto, se impunha resolver a situação resultante de, entretanto, ter sido celebrado o correspondente contrato de subconcessão.

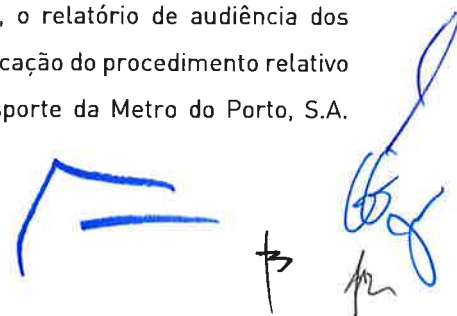
Nessa conformidade, em 21 de agosto de 2015, a Metro do Porto, com o acordo da Tutela Setorial e da Tutela Financeira, foi revogado o Contrato de Subconcessão celebrado entre a Metro do Porto e a TCCMP, Lda., tendo sido assinado o acordo de revogação.

Atendendo ao desfecho do processo de concurso público, foi aprovado pelo Conselho de Administração em 21 de agosto de 2015 o lançamento de um novo processo de contratação para a subconcessão da Metro do Porto, por convite a todas as entidades que adquiriram as peças do procedimento, tendo resultado desse procedimento, por deliberação do Conselho de Administração de 14 de Setembro de 2015, a adjudicação do sistema de transportes da Metro do Porto à Transdev Mobilidade, S.A..

A assinatura do contrato ocorreu a 26 de outubro de 2015, tendo o processo sido enviado para fiscalização prévia do Tribunal de Contas em 30 de outubro de 2015. No âmbito do processo de fiscalização prévia do Contrato pelo Tribunal de Contas, este Tribunal solicitou esclarecimentos no dia 12 de Novembro de 2015 sobre o cumprimento dos princípios da legalidade e da transparência na formação do mesmo, designadamente sobre o incumprimento, por omissão, do regime constante do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio (regime da Parceria Público Privada). A resposta à última solicitação estava pendente à data do fim do exercício, porquanto, a 04 de Dezembro de 2015, a Metro do Porto recebeu o Ofício n.º 4191 do Ministério do Ambiente que ordenou sustar o processo de obtenção de visto prévio, para reavaliação do processo de contratação.

Nessa sequência e após reavaliação do processo de contratação da subconcessão, o Conselho de Administração deliberou, em 15 de fevereiro de 2016 iniciar o processo de anulação administrativa do ato de adjudicação e do contrato de subconcessão do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. celebrado em 26 de Outubro, entre esta Sociedade e a Transdev Porto – Subconcessão do Metro, S.A., considerando que, para além do incumprimento do regime constante do Decreto-Lei nº 111/2012 de 23 de maio, os termos e condições estabelecidos para a referida subconcessão não tiveram em conta os contributos dos municípios da Área Metropolitana do Porto, limitando as suas competências futuras em matéria de serviço público de transporte, designadamente na capacidade de responder às necessidades de mobilidade das populações.

Após realização da audiência prévia dos interessados - notificados daquela decisão em 17 de fevereiro de 2016 e da apresentação de pronúncia dos mesmos em 16 de março de 2016 – veio o Conselho de Administração a aprovar, em 21 de março de 2016, o relatório de audiência dos interessados e a deliberar nessa mesma data, anular o ato de adjudicação do procedimento relativo ao contrato de subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. aprovado em 14 de setembro de 2015.

Handwritten blue ink signature and initials. The signature is a stylized cursive script, and the initials below it are 'GJ' and 'PR'.

Dessa decisão foi notificado o adjudicatário e informado o Tribunal de Contas e as Suas Excelências o Ministro das Finanças e o Ministro do Ambiente.

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

A vigência do contrato celebrado entre a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. em 26 de fevereiro de 2010 deveria ter cessado a 31 de dezembro de 2014. Devido às vicissitudes descritas supra a propósito dos processos de contratação, decidiu-se prolongar essa vigência.

A Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. acordaram assim sucessivas prorrogações do contrato, nomeadamente:

- 1º aditamento, de 1 de janeiro de 2015 a 31 de março de 2015, por um preço global de 7.749,999,99 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor. Este aditamento mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 13 de dezembro e 5 de dezembro de 2014, respetivamente e concessão de visto prévio por parte do Tribunal de Contas a 2 de março de 2015, no âmbito do Processo n.º 2433/2014;
- 2º aditamento, 1 de abril de 2015 a 30 de junho de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por um preço global de 10.945.935,02 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor. Este aditamento mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofício de 27 de março de 2015 e concessão de visto prévio por parte do Tribunal de Contas a 29 de maio de 2015, no âmbito do Processo n.º 724/2015;
- 3º aditamento, 1 de agosto de 2015 a 30 de setembro de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por um preço global de 8.087.718,41 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor. Este aditamento mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 28 de julho de 2015 e 24 de julho de 2015, respetivamente e concessão de visto prévio por parte do Tribunal de Contas a 24 de setembro de 2015, no âmbito do Processo n.º 1575/2015;
- 4º aditamento, 1 de novembro de 2015 a 29 de fevereiro de 2016, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por preço global de 13.013.148,55 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor. Este aditamento mereceu acordo prévio das Secretarias de Estado do Tesouro e das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, conforme ofícios de 20 de outubro de 2015 e 19 de outubro de 2015, respetivamente e concessão de visto prévio por parte do Tribunal de Contas a 3 de dezembro de 2015, no âmbito do Processo n.º 2271/2015.

Face ao contrato inicial com a Prometro, regista-se a exclusão de algumas atividades da esfera da responsabilidade do subconcessionário, das quais se destaca a manutenção dos 72 veículos Eurotram da frota da Metro do Porto que passou a ser assegurada pela Metro do Porto através de contrato com a EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (mais detalhe no ponto seguinte).

Dada a decisão de anulação administrativa do ato de adjudicação do procedimento relativo ao contrato de subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. aprovado em 14 de setembro de 2015, iniciou-se o processo negocial para nova prorrogação do contrato de operação com a Prometro por um prazo adicional de 24 meses, o que veio a ser concretizado por via de um 5.º Aditamento, celebrado em 31 de Março de 2016.

Este período temporal é o considerado necessário pela Metro do Porto, S.A. para completar um novo procedimento de contratação pública, com público apelo à concorrência, para a subconcessão do Sistema de Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em conformidade com as disposições constantes do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

O referido 5.º Aditamento com o valor de 70.300.008,00 euros voltou a incluir na esfera de responsabilidades contratuais da Prometro a manutenção de todo o material circulante da Metro do Porto, nomeadamente da frota de 72 veículos Eurotram e a frota de 30 veículos *Tram Train*.

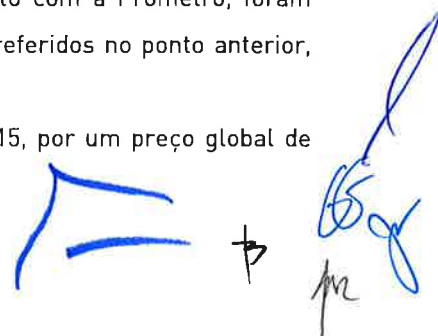
MANUTENÇÃO DA FROTA DE MATERIAL CIRCULANTE

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

Uma vez que os sucessivos aditamentos celebrados com a Prometro para assegurar a operação do Sistema de Metro Ligeiro após o termo do contrato a 31 de dezembro de 2014 excluíram os trabalhos de manutenção da frota de material circulante, a Metro do Porto, após consulta a duas entidades, celebrou através de ajuste direto um contrato de manutenção da totalidade da frota com a EMEF pelo mesmo prazo do 1.º aditamento celebrado.

Dada a necessidade de celebração de novos aditamentos ao contrato com a Prometro, foram efetuados novos ajustes diretos à EMEF por prazos idênticos aos já referidos no ponto anterior, nomeadamente:

- 1º aditamento, de 1 de janeiro de 2015 a 31 de março de 2015, por um preço global de 969.000,00 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;



- 2º aditamento, 1 de abril de 2015 a 30 de junho de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por um preço global de 1.368.635,20 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;
- 3º aditamento, 1 de agosto de 2015 a 30 de setembro de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por um preço global de 1.011.191,71 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor;
- 4º aditamento, 1 de novembro de 2015 a 29 de fevereiro de 2016, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês (opção exercida pela Metro do Porto), por um preço global de 1.627.008,69 euros, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

Dadas as vicissitudes expostas a propósito da não conclusão dos procedimentos de contratação, quer do concurso público lançado em agosto de 2014, quer do procedimento pré-contratual por ajuste direto, lançado em 22 de agosto de 2015, o montante acumulado dos contratos celebrados com a EMEF acrescido dos montantes referentes aos serviços adicionais que entretanto se tornaram necessários realizar (vandalismo), determinou que os mesmos viessem a ser objeto de fiscalização do Tribunal de Contas, o que veio a suceder, mediante envio daqueles contratos a 10 de fevereiro de 2016 àquele Tribunal.

CONTRATO DE SUBCONCESSÃO: MECANISMO BÓNUS/MALUS

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

Em resultado dessa divergência, as partes alcançaram um acordo de princípio quanto à exposição do conteúdo das divergências, exposição essa que foi reduzida a escrito e submetida pela Tutela Setorial ao Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República.

Ao mesmo tempo, a Prometro instaurou duas Providências Cautelares no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. A primeira, que deu entrada em 2013, relativa à cobrança do Bonus/Malus de 2010 e 2011, e a segunda, entrada em 2014, relativa ao Bonus/Malus de 2013, que já findaram.

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

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

Tendo sido prorrogado o prazo do Contrato de Subconcessão celebrado com a Prometro, S.A., a Metro do Porto, S.A. obteve despachos de autorização das Tutelas para confirmar a decisão de aceitação da proposta de prestação de garantia bancária à primeira solicitação a favor da Metro do

Porto, S.A., do mesmo montante do valor do malus relativo aos anos de 2012 e 2013, respetivamente de 8.300.299,91 euros e 8.356.108,82 euros.

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

Em relação ao malus de 2014 foi seguido o mesmo procedimento dos exercícios anteriores.

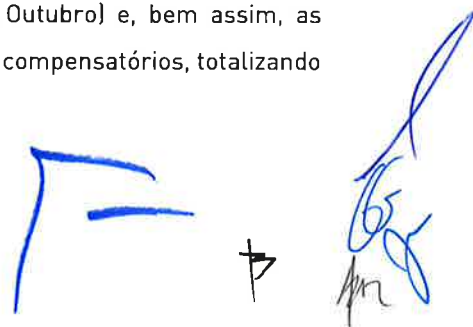
PROCESSO DE CONTENCIOSO AUTORIDADE TRIBUTÁRIA - IVA

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

Relativamente ao IVA, a AT questiona a dedutibilidade do imposto suportado na realização das denominadas obras de requalificação e inserção urbana levadas a cabo pela Metro do Porto, S.A., pois considera que não foi a Sociedade a destinatária dos trabalhos, mas sim as Autarquias, pelo que entende que não poderia ter sido deduzido o IVA respetivo. Já a questão suscitada relativamente ao IRC, está relacionada com o tratamento contabilístico e fiscal a dar às dotações de investimento do Orçamento do Estado e aos fundos comunitários que constituem fonte de financiamento dos investimentos atividades desta Sociedade. Entende que os financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à Metro do Porto, S.A.) então registados na Conta 58 - Prestações do Concedente, deveriam ser incluídos na Conta 2745 - Subsídios para Investimentos, o que altera o rendimento da Sociedade para efeitos de tributação neste imposto o que, dados os resultados negativos apresentados naqueles anos pela Sociedade, não determina o pagamento de imposto.

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

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



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

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

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

A partir de abril de 2012, a Metro do Porto foi sendo notificada de demonstrações de liquidação de imposto (e já não de notas de liquidação de imposto, atendendo a que desde março de 2012 se verificou alteração de procedimentos na AT) referentes aos períodos de Novembro de 2011 até novembro de 2012, tendo a AT de forma automática e imediata, feito operar compensações nos créditos de reembolsos que foram sendo solicitados pela Sociedade, no montante global de 441.398,55 euros.

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

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

840/10.2 BEPRT	05-01-2015	1.353.047,18 €
1630/09.0 BEPRT	05-01-2015	7.972.703,99 €
6/11.4 BEPRT	08-01-2015	1.232.450,53 €
2422/11.2 BEPRT	08-01-2015	1.780.955,01 €
1201/11.1 BEPRT	26-02-2015	869.328,89 €
3570/11.4 BEPRT	02-03-2015	1.574.889,60 €

Todas favoráveis à Metro do Porto, pelo que a AT recorreu destas seis sentenças.

Se a Metro do Porto, S.A. vier a obter ganho de causa, assistirá o direito à restituição da totalidade das quantias pagas, acrescidas dos devidos juros indemnizatórios, à taxa legal.

AÇÃO JUDICIAL COM O BANCO SANTANDER TOTTA REFERENTE A OPERAÇÕES DE DERIVADOS FINANCEIROS

Em Maio de 2013, o Banco Santander Totta, S.A. (BST) intentou no tribunal comercial de Londres ações judiciais contra a Metro do Porto, S.A. e outras três empresas públicas de transporte de passageiros. As referidas ações dizem respeito a nove *swaps* de taxa de juro celebrados entre 2005 e 2009, entre o BST e cada uma dessas empresas públicas. Destes nove contratos, dois são as operações celebradas com a Metro do Porto.

O BST pretende que os tribunais ingleses declarem que os referidos contratos *swaps* são válidos e obrigam as empresas públicas em causa. Por outro lado, essas empresas públicas pretendem que os contratos sejam declarados inválidos e que os montantes pagos ao BST, ao abrigo dos referidos contratos, sejam reembolsados.

No dia 4 de março de 2016, o tribunal de Londres proferiu uma sentença desfavorável para a Metro do Porto, S.A. e demais empresas públicas envolvidas, reconhecendo a validade dos contratos em disputa. Esta decisão será, contudo, objeto de recurso. A pretensão de recorrer da decisão já foi aceite pelo tribunal londrino.

PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO ENTRE O MUNICÍPIO DA MAIA, O MUNICÍPIO DA TROFA, A METRO DO PORTO, S.A. E A COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA REGIONAL DO NORTE

Foi celebrado em 30 de setembro de 2015 um protocolo entre estas entidades tendo em vista a elaboração do projeto de execução e de construção de um troço da Linha de Metro entre a estação ISMAI e a Zona Urbana da Freguesia do Muro, na Trofa. Este protocolo pressupõe que os investimentos serão realizados pela Metro do Porto através de uma parceria com os Municípios admitindo-se que:

- os investimentos serão 100% elegíveis e cofinanciados à taxa máxima prevista para as regiões de convergência (85%);
- as verbas de financiamento comunitário serão garantidas pelos Municípios e transferidas para a Metro do Porto;
- a contrapartida nacional (15%) será garantida pela Metro do Porto através de PIDDAC.

Este protocolo foi homologado por Suas Excelências a Secretária de Estado do Tesouro e o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações em 2 de outubro de 2015.

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO CELEBRADO COM A CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

Foi celebrado a 31 de julho de 2015 o Memorando de Entendimento entre o Estado Português e a Câmara Municipal do Porto tendo em vista obter um acordo global relativo à resolução de um conjunto de diferendos entre o Estado e/ou algumas das suas empresas e o Município do Porto.

O ponto III deste Memorando respeita ao "Acertos de contas entre o Município do Porto e a Metro do Porto", tendo sido acordado o pagamento pelo Município do Porto do valor líquido em dívida no valor de 2,0 milhões de euros, permanecendo este responsável por continuar a assumir 50% dos custos decorrentes da manutenção da Ponte do Infante.

RECORDE ANUAL DE VALIDAÇÕES

Atingiu-se em 2015 um novo máximo anual de validações no Metro do Porto, com um total de 57,7 milhões, 1,4% superior ao anterior recorde (atingido em 2014). Desde a abertura do Sistema, o número de validações foi sempre crescente, com exceção apenas para o ano de 2012 onde se registou uma (ligeira) redução do número de validações face ao ano anterior.

Foi também atingido em 2015 um novo recorde anual de passageiros kms transportados, com um total de 294,5 milhões, 2,2% superior ao valor registado em 2014 e 1,3% superior ao anterior recorde (atingido em 2011).

SIGAS – SISTEMA INTEGRADO DE QUALIDADE, AMBIENTE E SEGURANÇA

No ano de 2015 iniciou-se o segundo ciclo de Certificação Integrada da Metro do Porto, em Qualidade, Ambiente e Segurança, de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001 e OHSAS 18001.

A Auditoria de acompanhamento realizou-se nos dias 28, 29 e 30 de outubro de 2015, pela SGS – ICS – Serviços Internacionais de Certificação, mantendo como âmbito a "Conceção, Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto".

Como resultado dessa auditoria foram emitidos três pedidos de ações corretivas, tendo sido todas encerradas no prazo estabelecido pela entidade certificadora. Foram ainda emitidas oito oportunidades de melhoria que a Metro do Porto começou de imediato a implementar.



3 O METRO E O AMBIENTE

O Relatório de Sustentabilidade publicado em 2016 descreve o que de mais relevante aconteceu no último ano aos níveis ambiental, social e económico, que em síntese se passa a expor.

Relativamente às emissões, sendo as frotas eurotram e *tram train* movidas a eletricidade, não existem emissões diretas associadas à tração; existem, no entanto, emissões indiretas, já que parte da energia elétrica consumida é oriunda de combustíveis fósseis. As emissões indiretas resultado do consumo de energia pelos veículos de Metro totalizaram 11.651 toneladas de CO₂e (dióxido de carbono equivalente), 3,0% abaixo do verificado em 2014. Essa redução deve-se, essencialmente, à diminuição do fator de emissão de CO₂e por kwh. O consumo de energia de tração aumentou de 38.660 milhares de kwh em 2014 para 39.094 milhares de kwh em 2015 (1,1%), tendo-se verificado um aumento da produção de veículos km totais (comerciais e não comerciais) de 1,4%. No que respeita às poupanças de emissões para a atmosfera, estas são calculadas tendo em conta a utilização alternativa ao Metro, ou seja, estimando-se o nível de emissões que resultaria das mesmas deslocamentos em transportes substitutos caso não existisse Metro (transporte individual, coletivo e não motorizado). Estimou-se para 2015 uma poupança de 60,3 mil toneladas de CO₂e que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 48,6 mil toneladas de CO₂e.

Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 361 mil euros no ano de 2015. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 158 milhões de euros e 11 milhões de euros, respetivamente.

Ao nível social, estima-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 860 postos de trabalho criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) em 2015. Quase 70% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na manutenção, fiscalização, segurança, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

Handwritten signature and initials in blue ink, located at the bottom right of the page. The signature appears to be 'B. G. G.' and the initials 'B. G. G.' are written below it.

4 O METRO E OS SEUS CLIENTES

4.1 CLIENTES

PERFIL DO CLIENTE DO METRO DO PORTO E NÍVEL DE SATISFAÇÃO 2015

Rapidez e pontualidade são novamente os dois aspetos mais fortes apontados pelos clientes do Metro do Porto, de acordo com o Estudo de Satisfação realizados em 2015 por empresa independente e especializada e que abrangeu um total de 1.570 passageiros inquiridos entre 23 e 29 de novembro de 2015.

O nível de satisfação global manteve-se elevado (83,9% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2015), apresentando uma subida de cerca de 0,6 pp face a 2014.

Os resultados obtidos confirmam a distinção dos serviços prestados pelo Metro do Porto, com elevados níveis de Confiança (81,8%), Lealdade (94,9%) e de agrado com a respetiva Imagem Social (94,1%), destacando-se os mais de 97% de inquiridos que referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

De destacar também os níveis de concordância dos passageiros quanto à perceção que têm dos benefícios do Metro para a sociedade (98,6%) e para o ambiente (95,4%). A maior parte dos passageiros inquiridos (96,1%) considera que no futuro mais pessoas irão viajar no Metro do Porto.

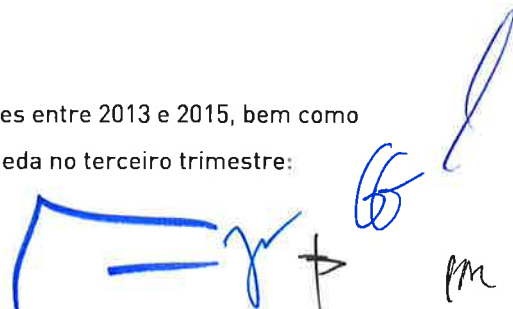
De acordo o estudo efetuado em 2015, a maioria dos clientes do Metro do Porto reside nos concelhos do Porto (27,4%), Vila Nova de Gaia (21,1%) e Matosinhos (13,4%), seguindo-se os restantes concelhos abrangidos pela rede: Maia (9,7%), Gondomar (9,8%), Vila do Conde (3,6%) e Póvoa de Varzim (1,2%), a que acrescem ainda os clientes residentes em concelhos não servidos diretamente pela rede do Metro (13,5%).

A faixa etária entre os 15 e os 35 anos representava 57,9% dos clientes do Metro em 2015. Muitos tinham menos de 25 anos (42%) e eram estudantes (35,2%), sendo o utilizador tipo do Metro do Porto em 2015 caracterizado como cliente do sexo feminino (60,9 %), pertencente à classe média e com uma idade média de 34 anos.

PROCURA

Manteve-se em 2015 o aumento da procura do Metro, crescendo as validações 1,4% para um total de 57,7 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003.

A tabela seguinte apresenta a evolução da média diária de validações entre 2013 e 2015, bem como a sua evolução trimestral ao longo de 2015, refletindo a sazonal queda no terceiro trimestre:



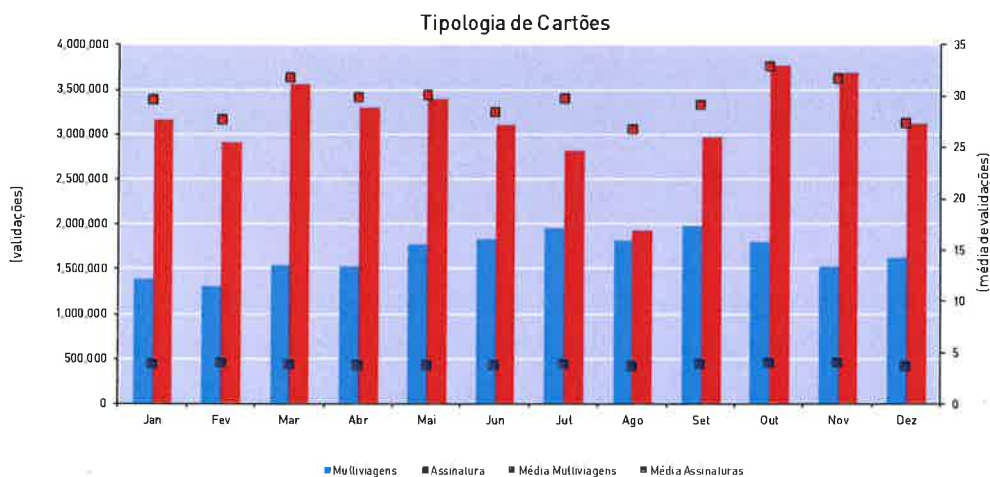
Média de Validações	2013	2014	2015	1.º Trimestre 2015	2.º Trimestre 2015	3.º Trimestre 2015	4.º Trimestre 2015
Dia Útil	185.696	188.677	190.221	188.197	200.840	159.764	199.646
Fim de Semana e Feriados	78.955	82.031	83.955	74.289	88.808	82.303	88.102
Diária	153.235	155.953	158.196	154.025	163.906	137.275	167.645

À subida das validações registadas no Sistema de Metro Ligeiro associou-se a estabilização do número de clientes que usam habitualmente o Metro, destacando-se apenas a subida de 3,2% dos clientes regulares do Metro do Porto. Definindo-se como número de clientes regulares o número de títulos físicos que, num determinado mês, foram validados 20 ou mais vezes; e como número de clientes frequentes o número de títulos físicos que foram validados pelo menos o dobro do número de dias úteis do mês, registaram-se as seguintes médias mensais:

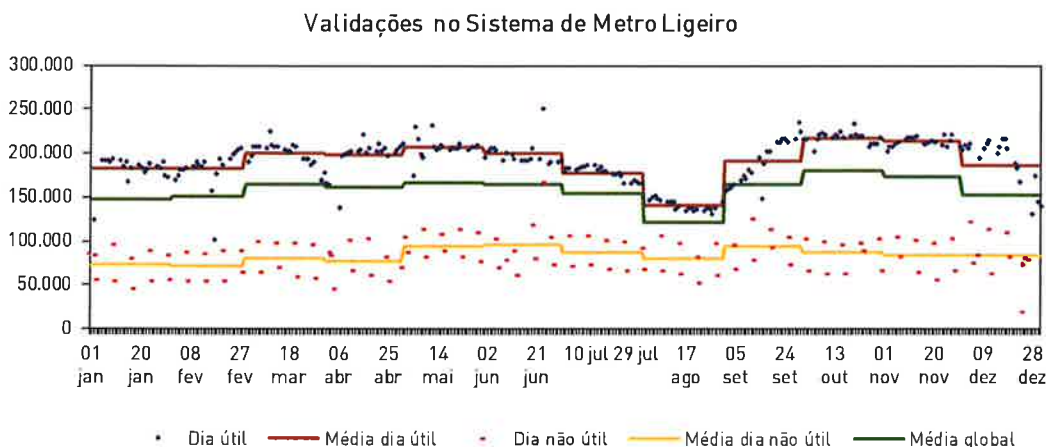
Média Mensal	Clientes Regulares			Clientes Frequentes		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Metro do Porto	67.192	67.077	69.216	29.114	29.097	29.106
Sistema Andante	149.040	149.833	149.521	93.572	92.207	93.107

No caso das validações no Sistema de Metro Ligeiro, o peso das validações com títulos assinatura manteve estável face aos anos anteriores (65,7% em 2015 face 65,9% em 2014 e 65,4% em 2013). No que respeita às validações registadas com os diferentes títulos de assinatura sociais disponíveis, estas ascendem a 36,8% do total de validações anual, marginalmente superior à percentagem do ano anterior (36,6%), representando 56,0% do total de validações com títulos assinatura. Registaram-se 21,2 milhões de validações com títulos de assinatura social, 1,9% acima do valor de 2014 e 7,9% acima do valor de 2013.

Em termos médios, cada cartão multiviagem utilizado foi validado 3,82 vezes em 2015 no Sistema de Metro (3,97 validações em 2014); e 29,69 vezes cada cartão Gold utilizado (30,24 no ano transato). A redução do número médio de validações por cartão já ocorreu nos anos anteriores.



Os passageiros km aumentaram 2,2% em 2015, apurando-se um total de 294,5 milhões, representando um novo recorde anual desde a abertura do Sistema, ultrapassando o anterior máximo de 290,7 milhões que perdurava já desde 2011. O percurso médio por passageiro em 2015 ascendeu a 5.099 metros (mais 0,7% que em 2014).



O maior valor mensal de validações em 2015 registou-se em outubro, com um total de 5.565.308 validações, o segundo maior valor mensal desde a abertura do Sistema, apenas ultrapassado pelo valor registado em outubro de 2014 (5.617.114 validações). O terceiro maior valor mensal foi registado em outubro de 2013 (5.497.722 validações).

Analisando mais em detalhe a procura, observa-se que as secções urbanas apresentam valores mais de dez vezes superiores aos verificados nas extremidades da rede. Com efeito, as cargas por trecho (i.e., o número de passageiros que viajaram entre cada par de estações) são as apresentadas na imagem seguinte:



O pico de carga anual verifica-se no troço Trindade – Lapa, onde em 2015 se registaram 9,1 milhões de passageiros por sentido, 2,7% acima do valor no ano anterior (também ele pico de carga no Sistema), seguindo-se os troços na secção Lapa – Casa da Música (entre os 8,5 e 9,0 milhões). Na linha Amarela o maior valor de carga mantém-se no troço Aliados – Trindade, com 6,1 milhões de passageiros transportados por sentido (mais 2,1% que em 2014), próximo dos níveis registados nos troços 24 de Agosto – Bolhão e Viso – Sete Bicas (cargas de 6,0 milhões).

Nos extremos das diversas linhas, nomeadamente entre Nau Vitória - Fânzeres, Matosinhos Sul - Senhor de Matosinhos, Varziela – Póvoa de Varzim, Fórum da Maia – ISMAI e no ramal do Aeroporto,

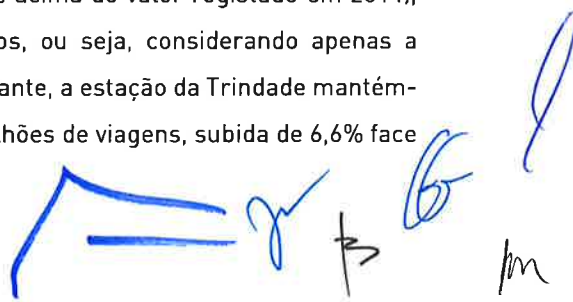
não foi atingido o milhão de passageiros por sentido. No extremo da linha Azul entre Baguim e Fânzeres e entre Brito Capelo e Senhor de Matosinhos registam-se valores inferiores a metade desse limiar.

Analisando a evolução das cargas entre 2013 e 2014, constata-se uma subida generalizada (entre 1% e 5%) nos troços da linha Amarela (exceto entre Joao de Deus e General Torres com uma descida marginal de 0,1% e entre General Torres e Jardim do Morro com subidas marginais inferiores a 0,2%) e no tronco comum entre as estações de Fânzeres e Levada e entre Campanhã e Matosinhos Sul. Na antena Vermelha registam-se subidas entre 5,5% e 0,5% entre Senhora da Hora e Varziela, e uma redução marginal até ao *terminus* na Póvoa de Varzim. Também na antena Verde se regista uma subida entre Senhora da Hora e Custiô (em torno de 1,0%) e uma descida até ao *terminus* no ISMAI. Destaque para a evolução das cargas no ramal do Aeroporto, com subidas de 21,7% (Verdes – Botica) e 24,1% (Boticas – Aeroporto).

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

Estação	Entradas	Quota das entradas
Trindade	2.897.202	26,1%
Casa da Música	2.112.193	59,9%
São Bento	1.955.921	70,0%
Bolhão	1.785.427	73,0%
Campanhã	1.537.599	56,3%
João de Deus	1.358.625	77,0%
Santo Ovídio	1.177.544	69,8%
Sete Bicas	1.129.266	75,0%
Marquês	1.118.747	77,4%
Sr. ^a da Hora	1.103.458	55,3%

A estação da Trindade, no cruzamento da linha Amarela com o troço comum das restantes linhas de Metro, mantém-se desde a abertura como o ponto central da rede. Considerando os dois cais desta estação, de acesso à linha Amarela e ao tronco comum das restantes linhas do Sistema, contabilizou-se um total de 11,1 milhões de validações (0,7% acima do valor registado em 2014), das quais 73,9% são transbordos. Retirando os transbordos, ou seja, considerando apenas a utilização de estações como ponto de entrada no sistema Andante, a estação da Trindade mantém-se como ponto preferencial de entrada nesse sistema (2,9 milhões de viagens, subida de 6,6% face



ao ano anterior e de 17,2% face a 2013), seguindo-se as estações Casa da Música (2,1 milhões) e São Bento (2,0 milhões).

O papel central da estação da Trindade é igualmente visível pela análise da matriz de origem/destino das validações no Sistema de Metro Ligeiro: 19,3% das validações anuais registadas ocorrem na Trindade; 38,2% das validações têm como origem ou destino a estação da Trindade.

A rede de metro pode ser particionada da seguinte forma:

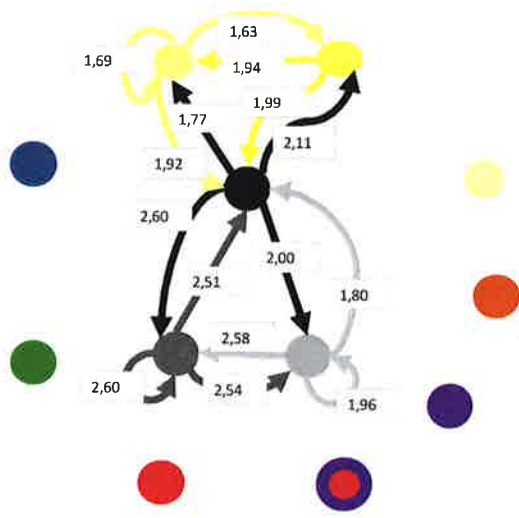
- Linha Amarela: entre as estações de Santo Ovídio e Hospital de S. João;
- Tronco Comum: entre as estações da Senhora da Hora e Estádio do Dragão, é servido por todas as linhas exceto a Linha Amarela, apresentando uma elevada frequência;
- Tronco Comum às linhas Vermelha e Violeta: entre as estações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

Há uma grande concentração das validações no núcleo central da rede, nomeadamente nas estações do tronco comum (entre Estádio do Dragão e Senhora da Hora) e na totalidade da linha Amarela (entre Santo Ovídio e Hospital de S. João). Das validações totais registadas em 2015, 82,9% são concentradas nessas estações (83,0% em 2014 e 82,5% em 2013) que cobrem 27,2% da extensão total da rede.

Dos primeiros 100 pares origem/destino, apenas seis não compreendem exclusivamente estações do tronco comum e da linha Amarela (cinco no ano anterior). O primeiro par onde figura uma estação que não faz parte desse conjunto aparece em 46.º lugar: Aeroporto – Trindade, com cerca de 223 mil deslocações em 2015.

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



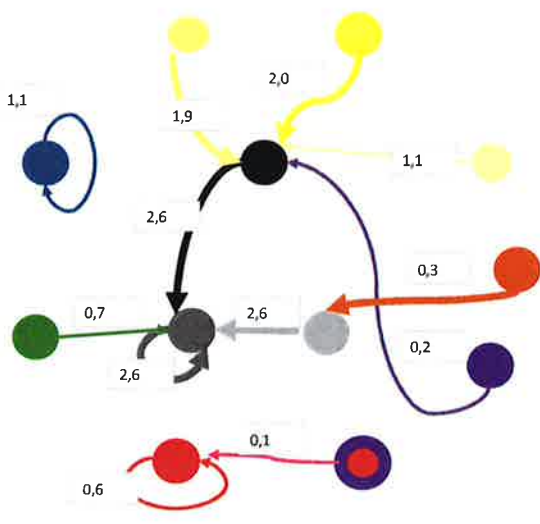


2015
Matriz OD agregada
Pares OD com mais de 160 mil etapas por estação (O+D)
(Unidade: Milhar de etapas)

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

Nota: os números nas caixas de texto referem-se a milhões de deslocações em 2015 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.

Em 2015 não se registaram alterações nos principais destinos de cada origem, agregada nos termos do gráfico abaixo. As antenas Vermelha e Azul (após Senhora da Hora) mantêm-se como o principal destino de deslocações iniciadas na própria antena, sendo ainda a antena Vermelha o principal destino do tronco comum às linhas Vermelha e Violeta. O troço Senhora da Hora - Lapa foi o principal destino tanto para o conjunto de deslocações iniciadas nesse mesmo troço como na Trindade, no troço Bolhão - Nau Vitória e na antena Verde. A Trindade foi o principal destino dos troços Santo Ovídio - Jardim do Morro, S. Bento - Salgueiros e Pólo Universitário - Hospital S. João bem como da extensão ao Aeroporto. As deslocações com origem no troço Fânzeres - Levada têm com principal destino o troço Bolhão - Nau Vitória.



2015
Matriz OD agregada
Maior destino de cada origem
(Unidade: Milhão de etapas)

TROÇO	Estações
Trindade	1
Sr.ª Hora - Lapa	8
Bolhão - Nau Vitória	6
S. Bento - Salgueiros	6
Santo Ovídio - Jardim do Morro	3
Pólo Universitário - Hospital S. João	9
Antena Azul	11
Antena Verde	16
Antena Vermelha	5
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	2
Ramal Aeroporto	7
Fânzeres - Levada	8
Total	82

Entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2015 foram emitidos 30.243 autos de notícia, menos 21,7% que em 2014, num universo de 1.424.075 clientes fiscalizados (menos 5,8% que em 2014). O rácio de autuação global - relação entre o número de autos emitidos e o número de clientes fiscalizados - ascende a 2,1%, em 2015, ou seja, menos 0,43 pp face a 2014, ano em que o rácio de autuação global se cifrou em 2,6%.

Em 2015 a Metro do Porto registou um total de 5.395 reclamações, das quais 4.188 reportam a autos de notícia emitidos à luz da Lei nº 28/2006, de 04 de julho, atualizada pela Lei nº 83-C/2013, de 31 de dezembro; 1.157 dizem respeito a condições de serviço do Sistema de Metro Ligeiro) e por último, as restantes 50 reclamações são referentes à infraestrutura do Sistema. Este número representa uma redução de 27,0% face ao total de reclamações recebidas em 2014 e de 59,1% face aos valores registados em 2013 ano em que se assinalou a entrada de um total de 13.180 reclamações.

PARK & RIDE

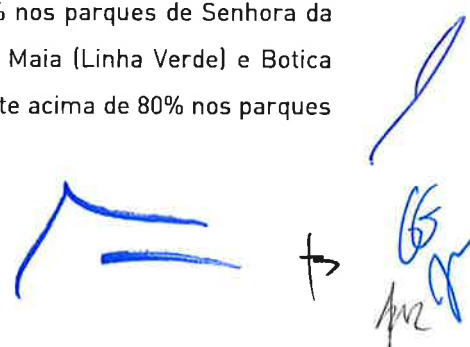
A rede de parques de estacionamento do Sistema de Metro Ligeiro consiste em 32 parques de estacionamento automóvel, em igual número de estações, funcionando como interfaces *Park & Ride* com o Transporte Individual.

Com esta rede é oferecida aos utilizadores de Transporte Individual acesso ao modo Metro através de uma oferta de mais de 3.400 lugares de estacionamento, abrangendo cerca de 40% das estações da rede do Metro do Porto.

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

Nos parques de utilização gratuita a ocupação registada foi similar à do ano anterior. Com uma utilização superior em 1,5% face a 2014, registou-se uma taxa de ocupação média em dias úteis, apurada pelas contagens efetuadas, de 42,3%. Distinguiu-se mais de uma dezena de parques com taxas médias de ocupação superior a 50%: Senhora da Hora (Tronco Comum); Pedro Hispano e Parque Real (Linha Azul); Póvoa de Varzim, Portas Fronhas, Varziela e Mindelo (Linha Vermelha); ISMAI e Parque Maia (Linha Verde); Botica (Linha Violeta); e Campinha (Linha Laranja).

Registaram-se frequentemente valores de ocupação acima dos 90% nos parques de Senhora da Hora (Tronco Comum), Póvoa de Varzim (Linha Vermelha), Parque Maia (Linha Verde) e Botica (Linha Violeta), bem como taxas de ocupação em dia útil regularmente acima de 80% nos parques de Portas Fronhas (Linha Vermelha) e Campinha (Linha Laranja).

Handwritten blue ink marks and signatures at the bottom right of the page. There is a large blue checkmark-like symbol, a smaller blue checkmark, and several illegible signatures in blue ink.

A oferta de serviço *Park & Ride* tarifada e totalmente integrada com o sistema de bilhética intermodal sem-contato Andante manteve-se disponível no ParqueMetro, para titulares de Assinatura Mensal Andante *Park & Ride* e também para clientes ocasionais *Park & Ride*. Registrou-se, em 2015, um total de 44.340 entradas com cartão intermodal Andante, o que representou uma subida de 3,4% face a 2014.

INTERFACES COM TRANSPORTE COLETIVO

Estes interfaces assumem vital importância na articulação de serviços e no aumento da eficiência do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto, destacando-se na rede do Metro do Porto os interfaces de Campanhã, S. Bento e General Torres, que asseguram a ligação entre o Metro e os serviços ferroviário e de autocarros urbanos.

É também importante o interface entre Metro e autocarro situado na estação Casa da Música, sendo ainda de destacar os interfaces com autocarros nas estações Hospital de S. João, Campo 24 de Agosto, Santo Ovídio, S. Bento, Trindade e Marquês.

O Interface Casa da Música (ICM) é gerido pela Metro do Porto, formalmente desde 2012 ao abrigo de Protocolo celebrado entre a Autoridade Metropolitana de Transportes, Câmara Municipal do Porto e a Metro do Porto. Disponibiliza a articulação do serviço de Metro com serviços de autocarros urbanos da STCP e dos operadores privados Resende e Espírito Santo, e com serviços interurbanos e internacionais dos operadores Internorte, AVIC, Dominguez y Fernandez e Autna.

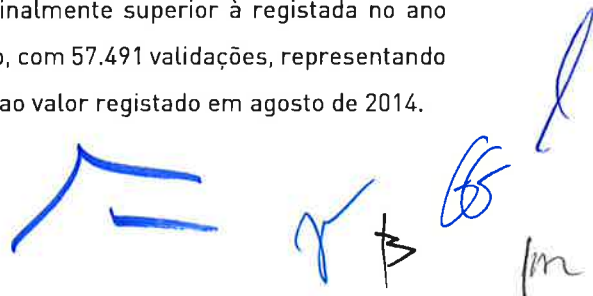
FUNICULAR DOS GUINDAIS

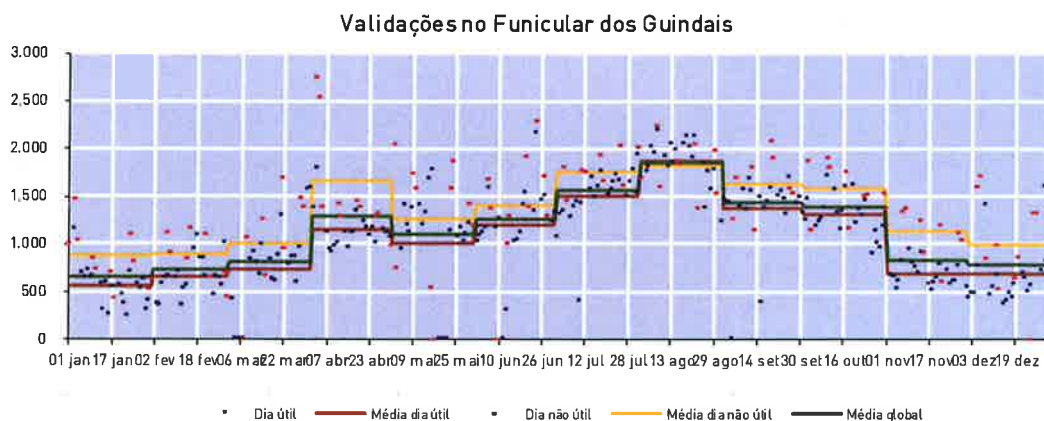
O acesso ao serviço do Funicular dos Guindais pode ser feito através do título "Funi", de utilização exclusiva nesta infraestrutura, com um custo unitário por viagem de 2,50 euros (2,00 euros até 7 de janeiro de 2015). São igualmente válidos os títulos intermodais Andante de assinatura mensal, bem como os títulos turísticos Porto Premium 3 em 1 e Portocard.

Registou-se em 2015 um total de 418.265 validações, uma quebra de 5,4% face a 2014.

Em 2015, 75,7% das validações no Funicular foram efetuadas com os títulos Funi e Premium (70,4% no ano anterior).

Dado o percurso fixo de 280 metros por viagem, ao total de validações registadas correspondem 117.114 passageiros km. Manteve-se o perfil de utilização predominante nos dias não úteis, em que ocorrem 35,3% das validações totais, percentagem marginalmente superior à registada no ano anterior. O pico de utilização mensal manteve-se em agosto, com 57.491 validações, representando 13,7% das validações anuais e uma redução de 14,6% face ao valor registado em agosto de 2014.





4.2 SERVIÇO

SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Registou-se, em 2015, uma redução de 0,4% no total de quilómetros percorridos em serviço comercial, tendo sido oferecidos 7.121 milhares de veículos km (equivalentes a simples¹).

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

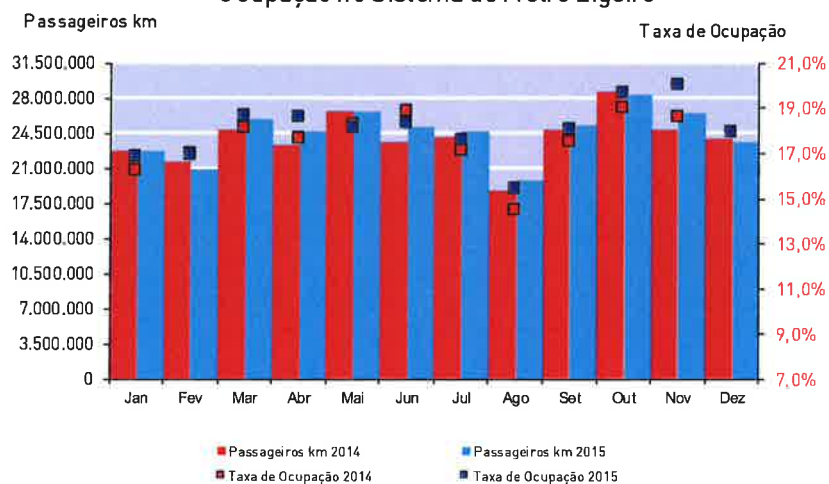
Não se registaram alterações significativas no peso da oferta com veículos *Tram Train*, sendo 40,7% da mesma realizada com este tipo de veículos. Mantém-se assim a capacidade média de transporte da frota em 229 passageiros por veículo, num total de 1.631 milhões de lugares km oferecidos, 0,4% inferior ao ano anterior.

A redução da oferta, a par da subida de 2,2% do número de passageiros km, resulta numa subida de 0,5 pp na taxa de ocupação média global. O valor da taxa de ocupação apurado em 2015, 18,1%, ainda assim inferior em 0,8 pp ao recorde absoluto de ocupação atingido em 2011 (18,9%).

Comparando as taxas de ocupação mensais registadas em 2015 com os períodos homólogos, constata-se uma subida generalizada face a 2014 com exceção do mês de junho e marginalmente nos meses de fevereiro, maio e dezembro.

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

Ocupação no Sistema de Metro Ligeiro



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

Mês	Média Mensal	Pico de Ocupação	Faixa Horária
Janeiro	16,9%	24,2%	8h - 9h
Fevereiro	16,9%	24,2%	8h - 9h
Março	18,7%	26,5%	8h - 9h
Abril	18,6%	26,0%	8h - 9h
Maio	18,2%	25,3%	8h - 9h
Junho	18,4%	25,1%	8h - 9h
Julho	17,6%	23,2%	18h - 19h
Agosto	15,4%	19,8%	18h - 19h
Setembro	18,1%	23,9%	8h - 9h
Outubro	19,7%	29,1%	7h - 8h
Novembro	20,0%	29,0%	8h - 9h
Dezembro	17,9%	23,3%	18h - 19h

As taxas de ocupação apresentadas na tabela acima representam médias mensais, considerando quer dias úteis quer dias de fim-de-semana e feriados, assim como todos os troços da rede em ambos os sentidos – a primeira uma média geral, a segunda a média na faixa horária com maior taxa de ocupação. Analisando os picos de ocupação por faixa horária/troço/sentido, atingem-se consistentemente, com exceção dos meses de períodos de férias (julho, agosto e dezembro), taxas de ocupação acima dos 65% (reportados ao conjunto dos sete dias da semana, e não apenas aos dias úteis). Estes números são superiores em outubro e novembro, com picos de taxas de ocupação em torno dos 80%.

Analisando valores médios anuais, registam-se valores de ocupação média anual superiores a 25% na malha urbana da rede do Sistema de Metro Ligeiro, nomeadamente no tronco comum entre as estações de Bolhão e Francos e na linha Amarela entre as estações do Marquês e Jardim do Morro. Registam-se ainda taxas de ocupação acima de 20% nos troços da linha Amarela (entre Jardim do Morro e Câmara de Gaia e entre Marquês e Combatentes) e no tronco comum entre as estações Francos – Sete Bicas e Bolhão – Trindade, assim como na Antena Azul entre Senhora da Hora e Vasco da Gama e na Antena Laranja entre Estádio do Dragão e Contumil. O recorde de ocupação média mensal, com uma taxa de 38,4%, ocorreu em outubro no troço Trindade – Faria Guimarães.

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



Cerca de 33% da oferta concentra-se no tronco comum da rede (entre as estações do Estádio do Dragão e da Senhora da Hora, numa extensão de 9,6 kms) e cerca de 20% na linha Amarela

Handwritten blue annotations: a large bracket-like shape, an arrow pointing right, and the initials 'GF' and 'm'.

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

(unidades: milhares)				
Veículos km por Troço	2013	2014	2015	% 15
Antena Laranja	436	431	421	5,9%
Troço Comum	2.322	2.395	2.371	33,3%
Antena Linha Azul	540	545	520	7,3%
Troço Comum Vermelha / Aeroporto	535	569	594	8,3%
Antena Linha Vermelha	1.056	1.073	1.079	15,2%
Antena Linha Verde	634	633	635	8,9%
Linha Amarela	1.450	1.452	1.442	20,3%
Ramal Aeroporto	46	52	58	0,8%
TOTAL	7.020	7.151	7.121	100,0%

A velocidade comercial média global, obtida dividindo os veículos km totais pelos veículos hora totais (estes últimos sem os tempos de paragem nas estações terminais) apurados a partir dos registos dos sensores, ascendeu em 2015 a 25,8 km/h, semelhante à registada em 2014; e a velocidade média dos passageiros (velocidade comercial ponderada pela ocupação por troço) a 26,7 km/h, também semelhante à registada no ano anterior.

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

Velocidade Comercial (km/h)	2013	2014	2015
Linha Azul	22,3	22,4	22,4
Linha Vermelha	33,0	33,0	33,0
Linha Verde	28,3	28,4	28,4
Linha Amarela	20,6	20,5	20,6
Linha Violeta	27,1	27,3	27,3
Linha Laranja	23,9	23,9	23,7
Global	25,8	25,8	25,8
Passageiros	26,7	26,7	26,7

Registou-se em 2015 um total de 84 ocorrências, o que representa um agravamento de 3,7% face a 2014. Ponderando estas ocorrências pelo nível de oferta, regista-se em 2015 uma taxa de 11,80 acidentes por milhão de kms percorridos, 4,1% superior à taxa de 11,33 acidentes por milhão de kms do ano transato.

Tipologia Acidentes Circulação	2013	2014	2015	15/14
Colisões	19	25	35	40,0%
Acidentes c/ Clientes no Veículo	45	40	38	-5,0%
Acidentes c/ Peões	11	16	11	-31,3%
Descarrilamentos	1	0	0	-
TOTAL	76	81	84	3,7%

Em resultado destes acidentes de circulação, resultaram 55 feridos, nenhum dos quais com gravidade.

Danos Fisicos	2013	2014	2015	15/14
Sem danos	7	4	4	0,0%
Feridos Ligeiros	55	61	53	-13,1%
Feridos Graves	1	1	0	-100,0%
Danos fisicos não especificados	2	0	2	-
Total Feridos	58	62	55	-11,3%
Mortos	2	0	0	-

FUNICULAR DOS GUINDAIS

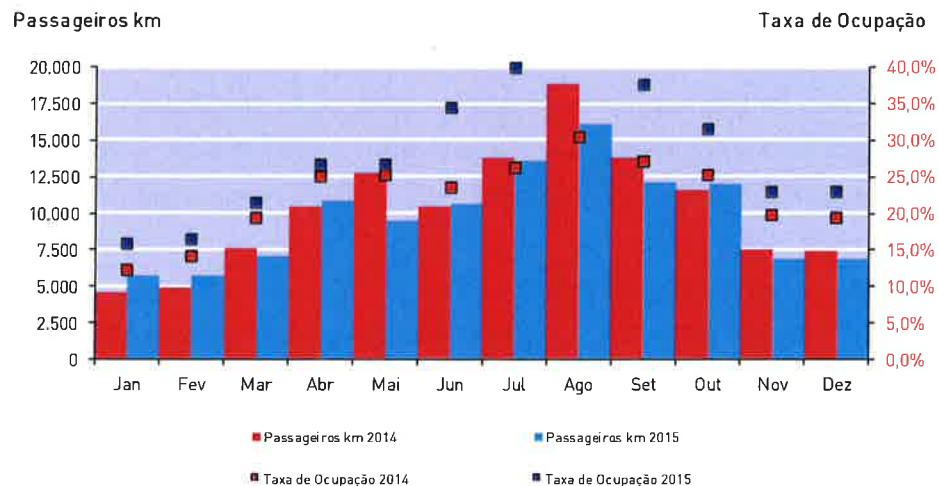
Devido a acidente de um dos veículos do Funicular dos Guindais, a operação tem sido, desde 17 de maio de 2015, assegurada por um só veículo, o que reduz a capacidade de transporte de 50 para 25 passageiros por viagem, efeito compensado pelo aumento do número de viagens realizadas.

Assim, registou-se em 2015 um aumento de 21,6% do total de viagens realizadas (46.700 viagens oferecidas) a que correspondeu uma oferta de 411.964 lugares km, 23,4% abaixo da verificada em 2014.

A taxa média de ocupação ascendeu a 28,4%, 5,40 pp superior ao valor registado em 2014.

O padrão de utilização diário do Funicular dos Guindais manteve-se inalterado face aos anos anteriores, evidenciando uma maior utilização em fins-de-semana e feriados, quando se regista uma taxa de ocupação de 35,8% [25,3% em 2014], 10,2 pp acima da taxa de ocupação registada em dias úteis.

Ocupação no Funicular dos Guindais



(Assinatura manuscrita)

MOVE PORTO: METRO TODA NOITE

No seguimento do lançamento deste serviço pioneiro em 2014, a Metro do Porto voltou a disponibilizar em 2015 e em parceria com a Câmara Municipal do Porto e a articulação com a rede de madrugada da STCP, o serviço de operação noturna ininterrupta nas noites de fim-de-semana.

A segunda edição do MOVE Porto decorreu durante 15 fins-de-semana seguidos, entre 26 de junho e 4 de outubro, na linha Amarela (D) e no Tronco Comum da rede (entre as estações Estádio do Dragão e Senhora da Hora) – com frequências de passagem de 20 minutos em ambos os sentidos, permitindo um acesso mais rápido e direto à “baixa” do Porto e contribuindo também para fomento da atividade do turismo e lazer na cidade. Em 2015 a operação MOVE Porto decorreu em menos cinco fins-de-semana que no ano anterior.

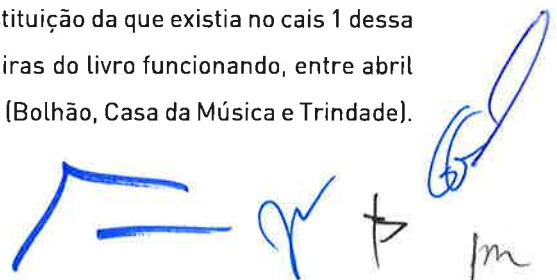
Mais uma vez tratou-se de uma iniciativa de responsabilidade social dirigida a toda a população da Área Metropolitana do Porto e sobretudo aos mais jovens, procurando responder ao acesso decorrente da concentração da animação noturna na “baixa” do Porto, onde são crescentes a afluência de pessoas durante as noites de fim-de-semana e as dificuldades de circulação e estacionamento automóvel. A nível ambiental permitiu reduzir a poluição atmosférica e sonora, contribuindo para o melhoramento da qualidade de vida no espaço público, acompanhado o exemplo de cidades como Nova Iorque, Barcelona, Viena ou Berlim também pioneiras no serviço noturno de Metro.

O MOVE Porto veio trazer maior segurança às pessoas que procuraram animação noturna, diminuindo os constrangimentos à circulação e a sinistralidade. A segurança foi mesmo uma das maiores prioridades, tendo sido garantido um reforço do número de vigilantes presentes nas estações e nos veículos e o apoio de elementos da PSP. Nas estações com maior afluência estiveram ainda em serviço equipas de apoio e de informação aos clientes.

A edição de 2015 traduziu-se numa oferta de cerca de 15.120 veículos km e num acréscimo médio de cerca de 7 mil validações por fim-de-semana, captando mais de cem mil validações nesse período e refletindo um crescimento médio de 1% face à edição experimental de 2014.

EXPLORAÇÃO DE ESPAÇOS COMERCIAIS

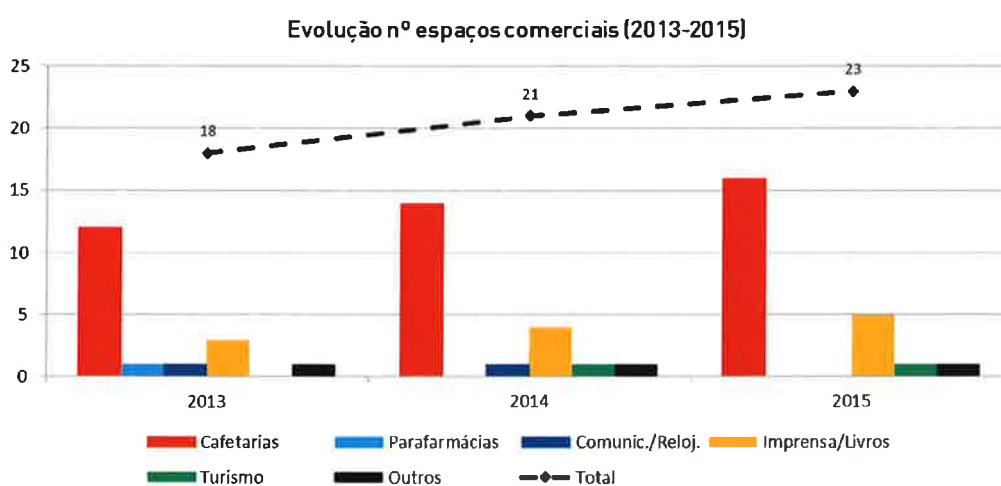
Durante o ano de 2015 foram inauguradas três novas lojas: uma cafetaria na estação Campinha; uma livraria e uma nova cafetaria na estação Trindade em substituição da que existia no cais 1 dessa estação. Foi ainda implementada uma oferta de serviços de feiras do livro funcionando, entre abril e dezembro, em regime rotativo num conjunto de três estações (Bolhão, Casa da Música e Trindade).



Os serviços de retalho das 23 lojas em exploração são complementados pelos 35 equipamentos de *vending* de bebidas e *snacks* e pelas 22 máquinas multibanco disponíveis em diversas estações do Sistema, assim como pelo serviço de cacifos automáticos de depósito de bagagens disponível na estação da Trindade.

Em 2015 manteve-se também a oferta aos clientes dos jornais diários gratuitos METRO e DESTAK na rede de estações subterrâneas.

É expetável a abertura de novos espaços comerciais durante o ano de 2016.



4.3 COMUNICAÇÃO E IMAGEM

A aposta em novos projetos e iniciativas artísticas, bem como a valorização do cliente e do sistema em si mesmo continuam a ser pontos marcantes na imagem da Metro do Porto junto do público. Os diferentes espaços físicos que integram a rede foram em 2015, mais uma vez, palco de diversas atividades de caráter cultural e artístico, graças a sinergias estabelecidas entre a Empresa e várias instituições presentes na Área Metropolitana e à cooperação com novos movimentos sociais e culturais.

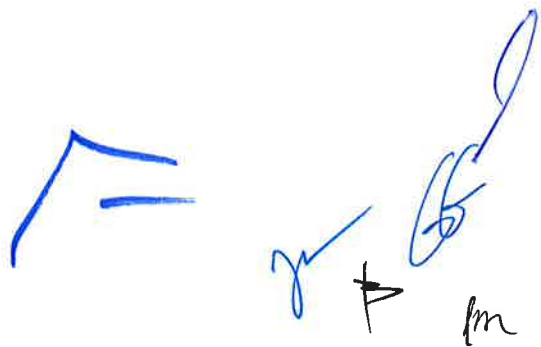
Durante todo o ano realizaram-se, um pouco por toda a rede, mais de 550 eventos em áreas culturais distintas como a música, fotografia, teatro, arte pública, moda, dança e cinema, proporcionando momentos de lazer a milhares de pessoas que, rotineiramente, recorrem aos serviços prestados pelo Metro.

Os canais de comunicação *online* confirmaram, mais uma vez, a sua importância na interação e manutenção do relacionamento com os clientes. Destacaram-se, ao longo do ano, mais de 1 milhão de visitas ao *website*, o que representa um aumento na ordem dos 50% face a 2014, e o aumento

[Handwritten signature and initials in blue ink]

exponencial de seguidores nas redes sociais em que a Metro do Porto se encontra ativa: o Facebook, que já conta com mais de 45 mil seguidores, e o Twitter, com 2.801 seguidores.

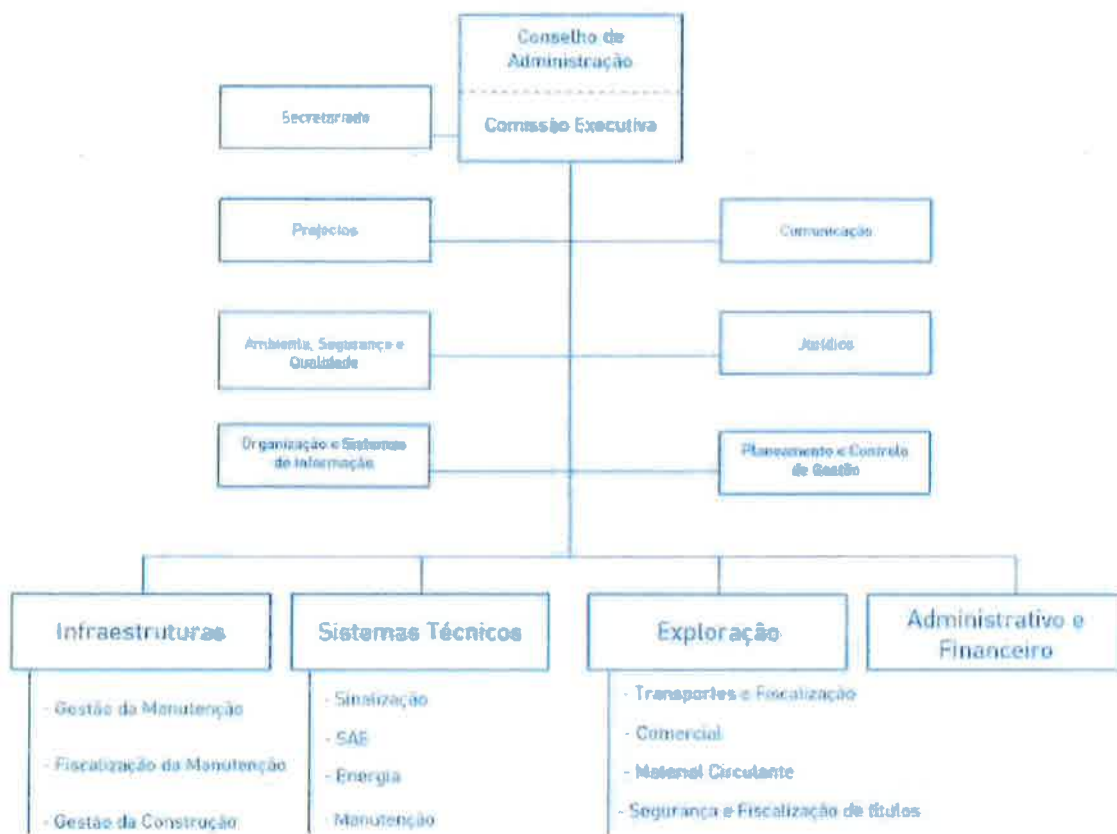
A Metro TV e a *newsletter* digital Vaivém mantiveram o seu desempenho e relevância na comunicação com o público e na prestação de informação de serviço.

Handwritten signature and initials in blue ink. The signature is a stylized 'G' followed by a flourish. Below it are the initials 'P' and 'm'.

5 O METRO E OS SEUS COLABORADORES

5.1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

Não ocorreu no exercício qualquer alteração de estrutura.



[Handwritten signature and initials]

5.2 RECURSOS HUMANOS

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

Assim, foi criado um incentivo, de acordo com os limites definidos no Decreto - Lei n.º 143/2010, de 31 de Dezembro, que foi utilizado para cessar o vínculo com a Metro do Porto, SA por nove trabalhadores em 2014 (um dos quais destacado no TIP, ACE) e em 2015 por um trabalhador.

Foram ainda concedidas duas licenças sem vencimento a colaboradores da Metro do Porto, S.A., tendo dois colaboradores sido cedidos a organismos públicos.

O número de colaboradores ao serviço da Metro do Porto diminuiu assim 2,5%. No final do exercício ascedia a 77 (menos dez do que em 2013).

	2013	2014	2015	15/14
Efectivo Total	106	97	96	-1,0%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP)	97	88	87	-1,1%
Excluindo CP/REFER (não integrados em equipas MP), destacados no TIP,ACE ou em Comissão de Serviço	87	79	77	-2,5%
Efectivo Médio	88	83	79	-5,6%
Quadros Técnicos	73,6%	72,2%	71,4%	-0,72 pp



6 O METRO E OS SEUS ACIONISTAS

6.1 ESTRUTURA ACIONISTA

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

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

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

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

6.2 COMPOSIÇÃO DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

Em reunião da Assembleia Geral de 26 de maio de 2015 foi ratificada a decisão de cooptação do Senhor Eng.º António Domingos da Silva Tiago para membro do Conselho de Administração que havia sido tomada por este Órgão a 12 de novembro de 2014 no uso das competências previstas no n.º 3 alínea b) do artigo 393.º do Código das Sociedades Comerciais.

Uma vez que a esta Assembleia Geral não foi apresentada à mesa qualquer lista para preenchimento dos cargos dos Órgãos Sociais para o triénio 2015-2017, a deliberação sobre este ponto da agenda ficava prejudicada.

Registou-se a 30 de novembro de 2015 a substituição de um dos membros não executivos do Conselho de Administração, Senhora Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima, que através de carta datada de 26 de novembro de 2015, renunciou ao cargo.

O Conselho de Administração no uso das competências previstas no n.º 3 alínea b) do artigo 393.º do Código das Sociedades Comerciais, na reunião que teve lugar em 30 de novembro de 2015, deliberou preencher o lugar vago no Conselho de Administração, por cooptação, do Senhor Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes.

Esta cooptação foi ratificada, nos termos do n. 4 da mesma norma, na Assembleia Geral realizada a 25 de janeiro de 2016.

Na reunião da Assembleia Geral de 25 de janeiro de 2016 foram eleitos os órgãos sociais para o mandato do triénio 2016 a 2018, com a manutenção do modelo de governo da sociedade, tendo igualmente sido ratificada a deliberação do Conselho de Administração de 30 de novembro de 2015 quanto à cooptação do Senhor Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes para membro não executivo deste Órgão.

Os Órgãos Sociais tiveram a seguinte composição no exercício de 2015 e até ao dia 25 de janeiro de 2016:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente da Mesa: Major Valentim dos Santos de Loureiro

Vice-Presidente: Prof. Alberto João Coraceiro de Castro

Secretário: Dr. Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar

Conselho de Administração:

Presidente: Dr. João Velez Carvalho

Vogal: Dr. António José Lopes

Vogal não executivo: Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal não executiva: Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima (até 30 de novembro de 2015)

Vogal não executiva: Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes (após 30 de novembro de 2015)

Vogal não executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal não Executivo: Eng. António Domingos Silva Tiago

Passando a ter a seguinte composição a partir de 25 de janeiro de 2016:

Mesa da Assembleia Geral:

Presidente da Mesa: Dr. Guilherme Manuel Lopes Pinto

Vice-Presidente: Prof. Alberto João Coraceiro de Castro

Secretário: Dr. Jorge Miguel Osório de Castro Ribeiro Pinheiro de Magalhães

Conselho de Administração:

Presidente: Prof. Jorge Moreno Delgado

Vogal Executivo: Dr. Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes

Vogal não executivo: Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes

Vogal não executivo: Eng. Tiago Filipe da Costa Braga

Vogal não executivo: Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal não executivo: Eng. António Domingos Silva Tiago



Não se procedeu, na Assembleia Geral de 25 de janeiro de 2016, à eleição dos elementos do Conselho Fiscal, pelo que os seus membros se mantêm em funções.

Conselho Fiscal:

Presidente: Dr.ª Maria Fernanda Joanaz Silva Martins

Vogal Efetivo: Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira

Vogal Efetivo (ROC): "António Magalhães & Carlos Santos – SROC", representada por Dr. António Monteiro de Magalhães, Revisor Oficial de Contas

Vogal Suplente (ROC): Dr. José Rodrigues de Jesus

A auditoria externa das contas de 2015 é assegurada pela Empresa KPMG & Associados – SROC, SA..

Handwritten signature and initials in blue ink, located at the bottom right of the page. The signature appears to be a stylized name, and there are initials below it.

CURRICULUM VITAE – ADMINISTRADORES
(EM FUNÇÕES ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 2015)

Presidente:

Dr. João Velez Carvalho

Presidente do Conselho de Administração
Presidente da Comissão Executiva
Presidente Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

Pelouros:

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

Cargos em empresas participadas:

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

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

Pós-Graduação na Universidade de Paris XII com o Certificat d'aptitude a l'Administration des Entreprises (diplome d'Etat) (1972)

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

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

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

Experiência Profissional:

- Desde 1975: Professor no Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Instituto Politécnico do Porto (área científica de Gestão Estratégica/Professor Adjunto do quadro). Diretor do Mestrado em Logística da Associação de Politécnicos do Norte (2009/2011).
- Após 2006: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.

- 2003 – 2006: Administrador da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., com os pelouros de Recursos Humanos, Operações, Manutenção e do Museu do Carro Elétrico; Administrador do TIP – Transportes Intermodais do TIP, ACE (2006).
- 2000 – 2003: Consultor de alta direção em diversas empresas (gestão estratégica); Direção de projetos de internacionalização.
- 1999 – 2000: Consultor para as áreas do ambiente (águas e saneamento e resíduos sólidos urbanos e industriais) na EURISCO, S.A. (Grupo AEP) e LawGibb, S.A., desenvolvimento de projeto de realocização industrial com a Roland Berger&Partners e consultor da RAR – Sociedade de Controlo (Holding), S.A.
- 1989-1998: Administrador Delegado da SET – Serviços e Tecnologias, S.A. (Grupo RAR); Administrador Executivo da RAR AMBIENTE, SA; Administrador da NUTRIGER, SGPS, S.A.; Administrador da CLIMAESPAÇO – Sociedade de Produção e Distribuição de Energia Térmica Urbana, S.A.; Diretor da RAR – Sociedade de Capital de Risco, S.A.; Administrador Executivo da GROWELA Cabo Verde, SARL; Membro da Mesa da Assembleia Geral da RECOLTE – Recolha, Tratamento e Eliminação de Resíduos, S.A.; Presidente do Conselho Fiscal da Imperial – Produtos Alimentares, S.A..
- 1975 – 1989: Diretor Administrativo e Financeiro da MOLIN – Materiais de Desenho de Mário Lino, Lda.; Administrador Executivo da MOLIN SOUTH ÁFRICA, S.A.; Administrador Executivo da MOLIN U.K., S.A..

Vogal Executivo
Dr. António José Lopes

Vogal do Conselho de Administração
Vogal da Comissão Executiva
Substitui o Presidente em caso de ausência ou impedimento
Vogal Não Executivo do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

Pelouros:

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

Cargos em empresas participadas:

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

Licenciatura em Economia pela Universidade do Porto, em 1982

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

Experiência Profissional:

- Desde 28 de janeiro de 2013 – Presidente do Conselho Fiscal da Associação de Empresários para o Desenvolvimento do Turismo Cultural no Porto e na Região (ATC – Porto Tours).
- Desde 21 de dezembro de 2012 – Vogal do Conselho de Administração da Associação Porto Digital.
- 2010 - 2011: Diretor Geral- Tablestock, Serviços para Hotelaria e Restauração
- 1998 – 2010: Diretor Central de Compras e Aprovisionamentos e Sistemas de Informação - Vista Alegre Atlantis S.A.
- 1997 – 1998: Diretor Geral - Empresa Continental Importadora, S.A.

- 1990 – 1997: Diretor Administrativo e Financeiro - EC-Material Eléctrico, Grupo General Electric, passando em janeiro de 2006 a GE PowerControlsPortugal.
- 1986 – 1989: Chefia dos Serviços de Controlo de Gestão - Empresa Electro-Cerâmica, Grupo Vista Alegre.
- 1985 – 1986: Subdireção Financeira - STCP (Serviços de Transportes Coletivos do Porto).

Vogal não Executivo
Eng. Rui Miguel Faria de Sá Pinto

Vogal do Conselho de Administração

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

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

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

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

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

Doutorando em *Marketing* e Estratégia
Faculdade de Economia e Gestão
Universidade do Minho (desde 2009)

Experiência Profissional:

- Desde 2002: Assessor, Auditor e Consultor Independente em Gestão Empresarial, com intervenções nas áreas de: Gestão, Estratégia, *Marketing*, *Balanced Scorecard*, Controlo de Gestão, Sistema de Gestão de Performance, Reengenharia de Processos, Fusões e Reestruturação Empresarial, Gestão da Inovação.
- 2007 - 2010: Assessor da Administração

- Grupo CAVEX [CAVEX - Trade & Sourcing, S.A. | CavexConsult, Lda. | FCO, Lda. | RTF, Lda.].
- 2003 - 2006: Assessor da Administração
- Grupo SMIC [SMIC - Serviço Médico de Imagem Computorizada, S.A.].
- 2002 - 2006: Managing Partner e Consultor de Gestão e Estratégia
- WhiteSpark - Sistemas Integrados e Projectos de Engenharia, Lda.
- 2002 - 2003: Consultor do Departamento de Assistência Técnica às Empresas - AEP - Associação Empresarial de Portugal.
- 1999 - 2002: Director de Planeamento e Investimentos | Dir. da Qualidade | Dir. da Manutenção. Cortiças Lamosel, Lda.
- 1998 - 1999: Resp. do Departamento de Preparação e Métodos.
- Grupo Nutrinveste [ALCO - Indústria de Óleos Alimentares, S.A.].

Vogal não Executivo

Dr.ª Joana Fernanda Ferreira de Lima

Vogal do Conselho de Administração

Ex-Presidente da Câmara Municipal da Trofa

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

Experiência Profissional:

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

Vogal não Executivo

Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves

Vogal do Conselho de Administração

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

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

Experiência Profissional:

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

Vogal não Executivo
Eng. António Domingos Silva Tiago

Vogal do Conselho de Administração

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

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

Experiência Profissional:

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

Vogal não Executivo
Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes

Vogal do Conselho de Administração

Licenciatura em Gestão

Experiência Profissional:

- Desde 2013: Presidente da Câmara Municipal de Gondomar
- 2005 - 2013: Presidente da Junta de Freguesia de Rio Tinto
- 1999-2005: Técnico de administração tributária da Autoridade Tributária e Aduaneira



6.3 CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES LEGAIS

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 Setor Empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se seguidamente cumprimento ao disposto no Ofício n.º 712-DGTF, de 12 de fevereiro de 2016, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas.

6.3.1 Objetivos de Gestão

Foram propostos à Tutela financeira em janeiro de 2013 os objetivos de gestão a incluir nos contratos de gestão a celebrar com os administradores para o mandato 2012 – 2014 e cuja avaliação foi apresentada nos relatórios anteriores. Não foram definidos objetivos para o exercício de 2015.

6.3.2 Gestão do risco financeiro e limites de endividamento

O detalhe da política de gestão da carteira de dívida e do risco financeiro à mesma associada é apresentado nas Notas 15, 16 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 adoptados em matéria de avaliação de risco e medidas de cobertura respectiva				
Diversificação de instrumentos de financiamento			x	(1)
Diversificação das modalidades de taxa de juro disponíveis			x	(1)
Diversificação de entidades credoras			x	(1)
Contratação de instrumentos de gestão de cobertura de riscos em função das condições de mercado			x	(2)
Adopção de política activa de reforço de capitais permanentes				
Consolidação passivo remunerado: transformação passivo Curto em M/L prazo, em condições favoráveis			x	(1)
Contratação da operação que minimiza o custo financeiro (all-in-cost) da operação			x	(1)
Minimização da prestação de garantias reais			x	(1)
Minimização de cláusulas restritivas (covenants)			x	(1)
Medidas prosseguidas com vista à optimização da estrutura financeira da empresa				
Adopção de política que minimize afectação de capitais alheios à cobertura financeira dos investimentos		x		Todo o financiamento tem sido assegurado por empréstimos obtidos junto da DGTF
Opção pelos investimentos com comprovada rentabilidade social/empresarial, beneficiam de FC e de CP			x	Não existiram investimentos relevantes
Utilização de auto financiamento e de receitas de desinvestimento			x	Empresa não gera auto financiamento, conforme análise no ponto 7.4. Não existiram oportunidades de desinvestimento
Inclusão nos R&C				
Descrição da evolução tx média anual de financiamento nos últimos 5 anos	x			
Juros suportados anualmente com o passivo remunerado e outros encargos nos últimos 5 anos	x			
Análise de eficiência da política de financiamento e do uso de instrumentos de gestão de risco financeiro	x			
Reflexão nas DF 2015 do efeito das variações do justo valor dos contratos de swap em carteira	x			

- (1) O Decreto-Lei 133/2013, de 3 de outubro, estipula no Art.º 29º, nº 1, que as empresas públicas não financeiras que tenham sido ou sejam integradas no sector das administrações públicas, nos termos do Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais ficam impedidas de aceder a novo financiamento junto de instituições de crédito, salvo junto de instituições financeiras de carácter multilateral. Esta era já a situação vigente em 2013 desde o seu início. Todo o financiamento remunerado foi portanto determinado pela DGTF.
- (2) O Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 de agosto, estipula no Art.º 6º, n.º 1 alínea d) que deverá ser atribuído ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. (IGCP) um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros, incluindo as operações com as opções de vencimento antecipado exercíveis pela contraparte

acima referidas. Este mandato foi atribuído a 31 de outubro de 2012 com a assinatura do Contrato de Mandato de Representação entre a Metro do Porto, S.A. e o IGCP.

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

A tabela seguinte apresenta a evolução dos encargos financeiros e da taxa média de financiamento no período 2011 - 2015:

Anos	2015	2014	2013	2012	2011
Encargos Financeiros (€)	105.882.768	97.910.095	108.207.515	149.081.361	133.402.991
Taxa Média de Financiamento	3,23%	3,05%	3,59%	5,56%	5,47%

A tabela seguinte apresenta a evolução do passivo remunerado entre 2013 e 2015:

Passivo Remunerado (€)	2015	2014	2013	Var 15/14	
				Valor	%
Financiamentos obtidos	3.310.426.982	3.217.393.740	3.176.636.380	93.033.241	2,9%
... dos quais concedidos pela DGTf	1.984.805.497	1.787.909.688	1.513.398.173	196.895.809	11,0%
Aumentos capital por dotação	0	0	0	0	-
Aumentos de capital por conversão créditos	0	0	0	0	-
Endividamento ajustado	3.310.426.982	3.217.393.740	3.176.636.380	93.033.241	2,9%

O Ofício Circular n.º 11156, de 2 de dezembro de 2014, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, contendo instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão – 2015, estipulava que “*nos termos da proposta do OE/2015, o crescimento do endividamento das empresas públicas, considerando o financiamento remunerado ponderado pelo capital social realizado, fica limitado a 3%*”.

Verificação Limites de Endividamento		
Dívida remunerada	2014	2015
Dívida bruta	3.220.740.756	3.313.374.582
Bonificações de juros	3.347.016	2.947.601
Dívida Líquida	3.217.393.740	3.310.426.982
Limite Endividamento (31 Dez)		3.313.915.553

Verifica-se em 2015 uma variação de 2,9% da dívida líquida, abaixo do limite máximo de variação permitido.

6.3.3 Prazo médio de pagamento a fornecedores e pagamentos em atraso

O prazo médio de pagamento (PMP), calculado de acordo com a RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, apresenta uma descida em 2015 para um valor de 63 dias. No cálculo do PMP não foi considerada a fatura emitida em 20 de dezembro de 2010 pelo consórcio Normetro (e entretanto paga em fevereiro de 2015), relativa ao acordo de fecho de contas do contrato de projeto, construção, equipamento e operação do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, uma vez que esse tipo de situações não corresponde à motivação do legislador.

PMP	2015	2014	Var 15/14	
			Valor	%
Prazo (dias)	63	65	-2	-3,1%

A posição dos pagamentos em atraso a 31 de dezembro de 2015, nos termos do Decreto-Lei 65-A/2011, de 17 de maio, é a seguinte:

Dividas Vencidas (valores em euros)	0-90 dias	Dividas vencidas de acordo com o Art. 1º DL 65-A/2011			
		90-120 dias	120-240 dias	240-360 dias	> 360 dias
Aq. de Bens e Serviços	433.198,29	4.769,75	0,00	0,00	8.028,31
Aq. de Capital	1.848,36	0,00	0,00	0,00	0,00
Total	435.046,65	4.769,75	0,00	0,00	8.028,31

Os pagamentos em atraso no final de 2014 ascendiam a 7,9 mil euros, pelo que se observa uma ligeira subida no valor dos pagamentos em atraso no final de 2015 para 12,8 mil euros. Este valor, ainda marginal, resulta de dificuldades administrativas no processamento destes pagamentos.

6.3.4 Recomendações dos Acionistas aquando da aprovação das Contas de 2014

Na Assembleia Geral realizada a 26 de maio de 2015, o representante do acionista Estado, em declaração de voto, informou que "*o seu representado recomenda ao Conselho de Administração o cumprimento das suas obrigações no que respeita ao plano de redução de custos*".

No ponto 6.3.14 deste Relatório é apresentada análise sobre este ponto, nomeadamente quanto às orientações recebidas e aos resultados alcançados em 2015.

6.3.5 Orientações sobre as remunerações

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

Nos termos do Art.º 41º da Lei do Orçamento de Estado, não foram atribuídos prémios de gestão relativos a exercícios anteriores, bem como não é proposto à Assembleia Geral a atribuição de prémios de gestão relativos ao exercício de 2015.

Não se procedeu no exercício de 2015 a qualquer atualização dos salários nominais, tendo sido aplicados os cortes remuneratórios previstos no:

- Art.º 12º da Lei 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipula que "A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao sector público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%";
- Art.º 4º da Lei 75/2014, de 12 de Setembro, que reverteu em 20% os cortes remuneratórios aplicáveis de setembro a dezembro de 2014, decorrentes do mesmo diploma (Art.º 2), aos órgãos sociais, auditor externo e demais trabalhadores da Empresa.

As tabelas previstas no Ofício nº 712-DGTF, de 12 de fevereiro de 2015, referentes à remuneração dos órgãos sociais são apresentadas na Nota 31 do Anexo ao Balanço e Demonstrações de Resultados.

6.3.6 Pagamento de complemento de pensões

Não existe na Metro do Porto nenhum benefício de complemento de pensões atribuído aos seus colaboradores.

6.3.7 Aplicação do Estatuto do Gestor Público

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

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

6.3.8 Proibição de despesas não documentadas

Não foram realizadas quaisquer despesas não documentadas.

6.3.9 Relatório sobre remunerações pagas a homens e mulheres

É apurado e divulgado anualmente no Relatório de Sustentabilidade da Empresa, disponível no site da Metro do Porto, a proporção salarial entre géneros e entre quadros técnicos e não técnicos.

6.3.10 Aplicação das orientações relativas às normas de Contratação Pública

Foi dado cumprimento às instruções da Direção Geral do Tesouro e Finanças (Ofício Circular n.º 6132 de 6 de agosto de 2010) sobre a contratação pela Metro do Porto da prestação de serviços de valor igual ou superior a 125.000,00 euros, segundo as quais a adoção de qualquer procedimento de contratação deve expressamente conter as seguintes referências: justificação da necessidade de contratar do ponto de vista económico; ausência de soluções internas que permitam assegurar o serviço em causa; explicitação dos objetivos que se pretende alcançar; no termo dos contratos, decorrentes de adjudicações de valor igual ou superior ao referido montante, deve ser elaborado um relatório com os resultados obtidos e respetiva avaliação e os desvios quanto à realização temporal e financeira e sua justificação.

No exercício de 2015 foram celebrados os aditamentos ao contrato Prometro identificados supra no ponto relativo à Prorrogação do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, que foram submetidos a fiscalização prévia por parte do Tribunal de Contas, tendo os mesmos sido visados por aquele Tribunal. Também o 5.º aditamento ao contrato Prometro, outorgado já no ano de 2016, foi remetido para fiscalização prévia do Tribunal de Contas, aguardando-se, a esta data, a respetiva decisão.

Ainda no exercício de 2015 e no que respeita ao material circulante, foram celebrados aditamentos com a EMEF, descritos no ponto Manutenção da Frota de Material Circulante os quais foram remetidos para fiscalização prévia por parte do Tribunal de Contas assim que o valor acumulado dos mesmos atingiu o montante previsto na alínea a) do art.º 47 da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, aguardando-se, a esta data, a respetiva decisão.

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

6.3.11 Relatório anual sobre prevenção da corrupção

Não foi produzido o relatório anual referente ao exercício de 2015. Os relatórios produzidos em anos anteriores foram, nos termos legalmente previstos, publicados na página de internet da Metro do Porto.

6.3.12 Adesão ao Sistema Nacional de Compras Públicas

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

6.3.13 Parque de veículos do Estado

A evolução do número de viaturas utilizadas e dos custos suportados encontra-se na tabela do ponto 6.3.14 deste relatório.

6.3.14 Plano de redução de gastos

O Ofício Circular n.º 11156, de 2 de dezembro de 2014, da Direção Geral do Tesouro e das Finanças, definiu uma série de instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2015. Prevê-se nesse Ofício Circular, tal como no art.º 61º da Lei do Orçamento de Estado para 2015, que no caso de empresas deficitárias se deve *"garantir um orçamento económico equilibrado, traduzido num valor de «lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização» (EBITDA) nulo por via de uma redução dos custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas, fornecimentos e serviços externos e gastos com pessoal de 15%, no seu conjunto, em 2015 face a 2010"*.

Este Ofício Circular prevê orientações adicionais segundo as quais:

- *"Gastos com comunicações, despesas com deslocações, ajudas de custo e alojamento devem manter-se ao nível dos verificados a 31 de dezembro de 2014, salvo se o aumento verificado decorrer de processos de internacionalização das empresas ou aumento da atividade devidamente justificados e aceites pelas tutelas";*
- *"Redução de gastos associados à frota automóvel comparativamente com os gastos a 31 de dezembro de 2014, através da redução do número de veículos do seu parque automóvel e a revisão das categorias dos veículos em utilização"*.

A tabela seguinte apresenta os valores em causa nestas orientações:

PRC (valores em euros)	Meta	2015	2014	2013	2012	2011	2010	Δ Absol. 2015/2014	Var. % 2015/2014	Δ Absol. 2015/2010	Var. % 2015/2010
EBITDA											
[1] CM/VC		0	0	0	0	0	0	0	-	0	-
[2] FSE*		43.059.972	50.896.602	49.317.414	50.536.633	54.654.021	56.384.923	-7.836.630	-15%	-13.324.951	-24%
[3] Gastos com o pessoal**		4.127.222	4.707.090	4.892.373	4.250.288	4.837.420	5.847.558	-579.868	-12%	-1.720.336	-29%
[3.1] dos quais indemnizações		16.564	340.021	4.139	0	39.363	35.000	-323.457	-95%	-18.436	-53%
[4] Gastos Operacionais = (1)+(2)+(3)-(3.1)		47.170.430	55.263.671	54.205.648	54.786.921	59.452.079	62.197.480	-8.093.041	-15%	-15.026.851	-24%
[5] Volume de Negócios***		42.655.864	41.079.074	40.173.633	38.486.728	36.025.922	31.554.697	1.574.792	4%	11.101.380	35%
Peso dos Gastos no VN [4]/[5]		1,11	1,35	1,35	1,42	1,65	1,97	-0,24	-18%	-0,87	-44%
Lei OE 2015 - Art. 81º n.º 3											
Comunicações (FSE)	em linha com 2014	47.355	55.612	67.024	86.739	113.783	175.859	-8.258	-15%	-78.504	-42%
Deslocações/Estadas (FSE)	em linha com 2014	56.531	19.762	18.334	28.062	37.390	36.923	36.769	186%	19.608	53%
Ajudas de custo (Gastos com Pessoal)	em linha com 2014	1.143	411	2.114	5.148	12.219	21.199	731	178%	-20.054	-95%
Número Trabalhadores											
N. Electros		71	76	79	83	91	n.a.	-5	-7%	n.a.	n.a.
N. Cargos de Direcção		12	12	14	14	13	n.a.	0	0%	n.a.	n.a.
N.º Trabalhadores / Cargos Direcção		5,92	6,33	5,64	5,93	7,00	-	-0,42	-7%	-	-
Viaturas											
N.º Viaturas	menor que em 2014	31	30	32	n.a.	n.a.	n.a.	1	3%	n.a.	n.a.
Gastos com Viaturas	menor que em 2014	227.354	232.804	241.136	n.a.	n.a.	n.a.	-5.450	-2%	n.a.	n.a.

* FSE totais deduzidas da IFRIC e dos direitos de utilização bem como montantes registados em subcontas desta que não são gastos operacionais. São ainda somados montantes registados em subcontas das contas 68 e 69 que são gastos de carácter operacional.

** Em 2013 inclui subsídio de férias referente a 2012 e não contabilizado nesse período (293 mil euros), conforme detalhado no ponto 6.3.1 do RC 2013

*** Prestações de serviços + coimas cobradas a clientes, deduzidas da IFRIC, dos direitos de utilização previstos no contrato de subconcessão e correção tarifário social

Constata-se que são cumpridas as orientações referentes a:

- Redução dos fornecimentos e serviços externos e gastos com pessoal face a 2010, que contraem 24% face aos 15% previstos na orientação;
- Redução dos gastos com viaturas de 2% face a 2014
- Redução dos gastos com comunicações de 15% face a 2014.

Constata-se que não são cumpridas as orientações referentes a:

- Aumento de uma viatura da empresa, resultado do abate de uma viatura e do acréscimo de duas viaturas usadas alugadas à Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., uma para substituição do abate ocorrido e outra atribuída a um colaborador que em 2015 regressou de comissão de serviço num organismo público;
- Redução dos gastos com deslocações e estadas, resultado de despesas suportadas com deslocações das equipas de advogados externas contratadas para assegurar a defesa da Metro do Porto no processo judicial em Londres;
- Redução dos gastos com ajudas de custo com pessoal, que aumentaram 731 euros face a 2014 em resultado de deslocações de pessoal no âmbito do processo judicial que decorre em Londres.

6.3.15 Princípio da unidade de tesouraria do Estado

A Metro do Porto solicitou, em 25 de maio de 2015, a renovação para o ano de 2015 do regime de exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria concedida através do Despacho N.º 2426/13-SET de 19 de dezembro de 2013.

A 30 de julho de 2015 a Empresa foi notificada de tal renovação através do Despacho N.º 1130/15-SET, de 24 de julho de 2015, que autoriza a exceção ao princípio da Unidade de Tesouraria, atendendo a que os serviços do IGCP não asseguram a prestação de garantias

bancárias ou qualquer outra operação de financiamento de curto ou médio prazo, nem a recolha de fundos ou a celebração de qualquer tipo de contrato de locação. Refere ainda o despacho que no que respeita aos restantes serviços bancários, a Empresa deverá recorrer aos do IGCP, o que já se verificava à data de tal despacho, exceto quanto ao uso de cheques, os quais são utilizados excecionalmente para reposição do fundo de maneiio da Empresa. Portanto, é cumprido o princípio da Unidade de Tesouraria do Estado.

6.3.16 Recomendações do Tribunal de Contas

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

No presente documento, e seguindo o procedimento adotado no Relatório de Gestão de 2014, apresentamos as recomendações que não se encontram ainda encerradas para cada uma das auditorias realizadas.

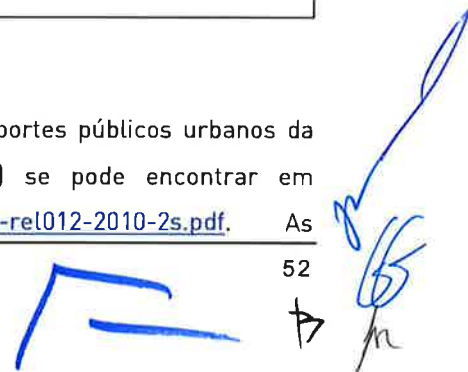
Auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004

Em 2006 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria de gestão aos exercícios de 2003 e 2004 iniciada em 2005, cujo relatório (33/06) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2006/dqtc/audit-dqtc-rel033-2006-2s.pdf. As recomendações seguintes encontram-se a partir da página 82 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 112):

Recomendação	Medidas tomadas na sua adoção e respetivo resultado
<i>2. "Que o Conselho de Administração interpele os accionistas para o cumprimento das obrigações de realização de prestações acessórias, (excepto se o Estado o entenda fazer em sua substituição) dado que essa falta acarreta a ilegalidade da prossecução das correspondentes obras de inserção urbana efectuadas pela Metro do Porto".</i>	A análise desta matéria foi retomada em sede de Conselho de Administração na sua reunião de 6 de agosto de 2008, não tendo ainda sido conclusiva relativamente à posição a assumir por este Órgão.

Auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto

Em 2010 o Tribunal de Contas concluiu a auditoria aos transportes públicos urbanos da cidade do Porto iniciada em 2008, cujo relatório (12/10) se pode encontrar em http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/2s/audit-dqtc-rel012-2010-2s.pdf. As



recomendações seguintes encontram-se a partir da página 20 (e a resposta da Empresa no âmbito do contraditório a partir da página 81):

Recomendação	Medidas tomadas na sua adoção e respetivo resultado
<p>2." <i>Fundamente os futuros projectos de expansão da sua rede nos percursos e estações com notável densidade populacional que justifiquem os avultados investimentos e financiamentos públicos que este modo de transporte pesado exige, em detrimento de outros menos onerosos, como o modo autocarro."</i></p>	<p>Em 24 de maio de 2011, o Secretário de Estado dos Transportes suspendeu o projeto de expansão de sistema através do Despacho n.º 04.05/11 SET:</p> <p><i>"Concordo com as conclusões e recomendações desta informação.</i></p> <p><i>O projecto de expansão do Metro do Porto só será possível de lançar</i></p> <p><i>a. Depois da empresa consolidar o Passivo</i></p> <p><i>b. Após novos estudos que justifiquem do ponto de vista económico o Projecto.</i></p> <p><i>c. Após o programa de consolidação da conta Pública dar resultados positivos.</i></p> <p><i>Informe-se a SETF e a empresa Metro do Porto, SA</i></p> <p><i>Carlos Correia da Fonseca</i></p> <p><i>Mai 24, 2011</i></p>
<p>10. <i>"Diligencie junto do TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da Área Metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais perceptível aos utilizadores da rede de transportes públicos."</i></p>	<p>Não foi ainda oportuno agir em conformidade.</p>
<p>12. <i>"Proceda, quando oportuno, aos investimentos necessários junto das MVAs de títulos de viagens, existentes nas estações de metro, para que facilitem a aquisição de títulos por cegos e amblíopes e que tenham um melhor desempenho técnico, com menos avarias, nomeadamente no que respeita à retenção de valores sem a emissão da respectiva nota de crédito."</i></p>	<p>A oportunidade da execução desta recomendação tem sido prejudicada nas condições actuais pelas restrições em matéria de endividamento. Em termos futuros foi contudo salvaguardada, por ter sido acolhida nos critérios de projecto integrantes das peças concursais propostas para o Concurso Limitado por Prévia Qualificação para a Subconcessão da Construção e Manutenção do Sistema de Metro</p>

	Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, atualmente suspenso.
<p>Recomenda-se ainda aos Conselhos de Administração da Metro do Porto, S.A e da Estradas de Portugal, S.A. que:</p> <p>20. <i>"Determinem, através da assinatura de um protocolo, a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luis I, bem como qual das entidades deve assumir a responsabilidade pela execução desses trabalhos em ambos os tabuleiros da ponte, já que a sua concretização parcelar por entidades distintas não é conveniente do ponto de vista da segurança."</i></p>	O Conselho de Administração tem desenvolvido inúmeros contactos com a Tutela para obter a concretização de um protocolo no sentido recomendado, estando pendente a concretização da partilha de responsabilidades no sentido preconizado. Por solicitação da SET, foi emitido em 2013 e homologado em 2014 parecer pela Procuradoria-Geral da República sobre a responsabilidade de manutenção destas infraestruturas. Estão a ser ultimados os termos deste Protocolo.

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

- Auditoria às despesas de consultoria, estudos, pareceres e de projetos às entidades do SEE (2006)
- Auditoria aos débitos e ao prazo médio de pagamento das empresas públicas (2008)
- Despesas de consultoria das entidades do SEE (2010)
- Desempenho das empresas públicas (2011).

6.3.17 Informação a constar do site do SEE

Informação a constar no Site do SEE	Divulgação		Comentários
	S/N/N.A.	Data Atualização	
Estatutos	S	19/jun/15	
Caraterização da Empresa	S	19/jun/15	
Função de tutela e accionista	S	19/jun/15	
Modelo de Governo / Membros órgãos sociais	S	1/jul/15	
identificação órgãos sociais	S	1/jul/15	
estatuto remuneratório fixado	S	1/jul/15	
divulgação das remunerações auferidas pelos Órgãos Sociais	S	1/jul/15	
identificação das funções e responsabilidades dos membros dos Órgãos Sociais	S	1/jul/15	
apresentação das sínteses curriculares dos membros dos Órgãos Sociais	S	1/jul/15	
Esforço Financeiro Público	S	3/mar/15	
Ficha Síntese	S	19/jun/15	
Informação financeira histórica e atual	S	19/jun/15	
Princípios de Bom Governo	S	19/jun/15	
regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeita	S	19/jun/15	
transações relevantes com entidades relacionadas	S	19/jun/15	
outras transações	S	19/jun/15	
análise de sustentabilidade da empresa nos domínios:	S	19/jun/15	
económico	S	19/jun/15	
social	S	19/jun/15	
ambiental	S	19/jun/15	
Avaliação do Cumprimento dos Princípios de Bom Governo	S	19/jun/15	
Código de Ética	S	19/jun/15	

6.3.18 Síntese do cumprimento das obrigações legais

Cumprimento das Orientações legais	Cumprimento	Quantificação/Identificação	Justificação/Referência ao ponto do relatório
	S / N / N.A.		
Objetivos de Gestão / Planos de Atividade e Orçamento	N.A.		Não foram definidos objetivos para o exercício de 2015 (ver ponto 6.3.1 do RC 2015)
Gestão do Risco Financeiro	S	3,23% - taxa média de financiamento em 2015	Atribuída ao IGCP através de contrato de mandato. Ver ponto 6.3.2 do RC 2015
Limites de Crescimento do Endividamento	S	Aumento de 2,9% face a 2014, abaixo do limite de 3% previsto no OE 2015 / IPG 2015	Ver ponto 6.3.2 do RC 2015
Evolução do PMP a fornecedores	N	-2 dias de PMP a fornecedores em 2015 face a 2014 (PMP de 63 dias em 2015)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2015
Divulgação nos Atrasos nos Pagamentos ("Arrears")	S	12.798,06 euros de dívidas em atraso a mais de 90 dias a 31 de Dezembro 2015 (mais 4.905,10 euros face ao ano anterior)	Ver ponto 6.3.3 do RC 2015
Recomendações do acionista na aprovação de contas			
Cumprimento das obrigações referentes ao plano de redução de custos	S		Ver ponto 6.3.4 e 6.3.14 do RC 2015
Remunerações			Ver ponto 6.3.5 do RC 2015
Não atribuição de prémios de gestão, nos termos art.º 41.º da Lei 82-B/2014	S	Não foram atribuídos prémios de gestão	
Órgãos sociais - reduções e reversões remuneratórias vigentes em 2015	S	Total da Redução remuneratória de 23.538,96 euros em 2015	
Restantes trabalhadores - reduções e reversões remuneratórias vigentes em 2015	S	Total da Redução remuneratória de 174.378,76 euros em 2015	
Restantes trabalhadores - proibição de valorizações remuneratórias, nos termos do art.º 38º da Lei 82-B/2014	S		
EGP - Artigo 32º			Ver ponto 6.3.7 do RC 2015
Utilização de cartões de crédito	N		Existe um cartão de crédito atribuído ao Senhor Presidente do Conselho de Administração, utilizado exclusivamente em despesas da Empresa.
Reembolso de despesas de representação pessoal	S		
Despesas não documentadas - n.º 2 do artigo 19º do DL n.º 133/2013			
Proibição de realização de despesas não documentadas	S		Ver ponto 6.3.8 do RC 2015
Promoção da Igualdade salarial entre mulheres e homens - n.º 2 da RCM n.º 18/2014			
Elaboração e divulgação do relatório sobre as remunerações pagas a mulheres e homens	S		Ver ponto 6.3.9 do RC 2015
Contratação Pública			Ver ponto 6.3.10 do RC 2015
Aplicação das normas de contratação pública pela empresa	S		
Aplicação das normas de contratação pública pelas participadas	N.D.		
Contratos submetidos a visto prévio do TC	S	Quatro aditamentos Prometro (40 milhões de euros), contrato de subconcessão com a TCC (420 milhões de euros) e contrato de subconcessão com a Transdev (387 milhões de euros)	Ver ponto 2 e 6.3.10
Prevenção da corrupção - n.º 1 do artigo 40º do DL n.º 133/2013			
Elaboração e divulgação do relatório anual	N		Ver ponto 6.3.11 do RC 2015
Auditoria do Tribunal de Contas			Ver ponto 6.3.16 do RC 2015
Parques Automóvel			Ver pontos 6.3.13 e 6.3.14 do RC 2015
N. Viaturas	N	Aumento de uma viatura.	
Gastos com Viaturas	S	Redução de 5,5 mil euros nos gastos com a frota automóvel	
Gastos Operacionais das Empresas Públicas (artigo 61.º da Lei n.º 82-B/2014)	N		Ver ponto 6.3.14 do RC 2015
Redução de Trabalhadores (artigo 60.º da Lei n.º 82-B/2014)			Ver ponto 6.3.14 do RC 2015
N.º trabalhadores	S	Menos 5 trabalhadores (- 7%)	
Volume de Negócios / N.º de trabalhadores	S	Mais 47 mil euros (+10%)	
N.º de cargos dirigentes	S	Variação nula	
Princípio da Unidade de Tesouraria (artigo 123.º da Lei 83-C/2013)			Ver ponto 6.3.15 do RC 2015
Disponibilidade Centralizadas no IGCP	S	88,7% das disponibilidades depositadas no IGCP em 31 de Dezembro 2015	
Juros auferidos em incumprimento da UTE e entregues em receita do Estado	S	Foram entregues 4,95 euros em 18 de agosto de 2015	

7 DESEMPENHO ECONÓMICO E FINANCEIRO

7.1 INVESTIMENTO

O nível de investimento em 2015 ascendeu a 384 milhares de euros (não considerando a anulação de provisões constituídas em anos anteriores).

7.2 FINANCIAMENTO

No final de 2015, o endividamento remunerado líquido da Metro do Porto, S.A. ascendia a cerca de 3.310 milhões de euros.

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

Até 31 de dezembro de 2015, a dotação total acumulada desde 1996 atribuída ao Sistema de Metro Ligeiro no âmbito do PIDDAC ascendia a 164,9 milhões de euros, o que equivale a cerca de 6% do montante total do investimento realizado.

(valores em milhares de euros)

Projeto	1996/12	2013	2014	2015	Total
Sistema de Metro Ligeiro	104.791	867	2.211	2.188	110.056
Ponte Infante	33.760	0	0	0	33.760
Tram Train	8.000	0	0	0	8.000
Dragão - Fânzeres	8.125	0	0	0	8.125
D. João II - Santo Ovídio	5.000	0	0	0	5.000
Total	159.675	867	2.211	2.188	164.940

Foi comunicada à Metro do Porto, a 22 de agosto de 2014, a atribuição de uma dotação de 2,5 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2015, integralmente afeto ao projeto "Obras complementares" ao Sistema de Metro Ligeiro. Do montante atribuído, e nos termos do n.º 1 do artigo 3º da Lei do Orçamento de Estado de 2015, foram cativados 12,5% num total de 312,5 milhares de euros.

A Metro do Porto submeteu dois pedidos de requisição de fundos que, no seu conjunto, esgotaram a dotação atribuída líquida de cativos. Esse montante foi integralmente recebido até final de 2015.

Foi comunicada à Metro do Porto, a 4 de janeiro de 2016, a atribuição de uma dotação de 1,7 milhões de euros no âmbito do PIDDAC 2016. Do montante atribuído, e nos termos do n.º 1 do artigo 3º da Lei do Orçamento de Estado de 2016, foram cativados 12,5% num total de 212,5 milhares de euros.

QREN – FEDER / FUNDO DE COESÃO

O ano de 2015 foi marcado pelo processo de encerramento dos projetos QREN, nomeadamente pela elaboração das análises *ex-post* de Custo-Benefício das Operações. Do ponto de vista económico concluiu-se que os benefícios económicos gerados são superiores aos custos de investimento, manutenção e operação, justificando-se assim o cofinanciamento por parte da Comissão Europeia para ambos os Projetos. No que respeita à taxa máxima de cofinanciamento concluiu-se pela necessidade de manutenção da taxa atribuída às operações – 100%, dada a manutenção do défice de financiamento. Todo este processo de encerramento culminou, já em janeiro de 2016, com a submissão dos Relatórios Finais dos Projetos.

O montante total recebido no âmbito desse Quadro Comunitário ascende a 105 milhões de euros.

(valores em milhares de euros)

Código	Operação	Data de Candidatura	Data de Aprovação	Decisão Inicial			Decisão em Vigor			Situação a 31/12/2015	
				Despesa Elegível	Taxa de Cofinanc.	Cofinanc.	Despesa Elegível	Taxa de Cofinanc.	Cofinanc.	Elegível Submetido	Recebido
POVT-11-0150-FCOES-000013	Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II	09/12/2009	15/09/2010	28.275	70%	19.792	20.905	100%	20.905	20.829	20.894
POVT-11-0150-FCOES-000014	Extensão da Rede de Metro do Porto entre o Estádio do Dragão e Fânzeres	31/12/2009	09/11/2010	114.086	70%	79.860	84.206	100%	84.206	84.122	84.081
Total				142.361		99.653	105.111		105.111	104.951	104.975

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

Em 2015 foram submetidos os dois últimos Pedidos de Reembolso, no valor total de 49.312,50 euros, relativos aos custos associados à elaboração da análise custo-benefício *ex-post*. Considerando os valores elegíveis submetidos finais e os montantes aprovados para a Operação, estima-se a necessidade de devolução de cerca de 65 mil euros.

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

Em 2015 foi realizada a devolução de 1,5 milhões de referente ao ajustamento dos montantes elegíveis máximos permitidos para a componente de "aquisição de terrenos".

Tal como na Operação de Santo Ovídio, também na Operação de Gondomar se procedeu, em 2015, à apresentação dos dois últimos Pedidos de Reembolso, no valor total de 49.312,50 euros, relativos aos custos associados à elaboração da análise custo-benefício *ex-post*. Considerando os valores elegíveis submetidos finais e os montantes aprovados para a Operação, há um saldo positivo a receber de cerca de 41 mil euros.

PRESTAÇÕES ACESSÓRIAS DE CAPITAL

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

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

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

PROTOCOLO CP/REFER

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

A Empresa incorreu em custos com salários e valores indemnizatórios para as rescisões entretanto ocorridas que se estimam ascender, a 31 de dezembro de 2015, a cerca de 17,7 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 participação de fundos comunitários) em cerca de 135,1 milhões de euros.

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

BEI – BANCO EUROPEU DE INVESTIMENTO

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

(valores em milhares de euros)

Contrato	Data do Contrato	Valor Contrato	Valor em Dívida
BEI I			
Tranche A	16/11/1998	99.760	53.205
Tranche B	26/03/2001	100.000	73.333
Tranche C	05/11/2001	100.000	73.333
Tranche D	15/05/2002	243.930	195.144
Sub-Total		543.690	395.016
BEI II			
Tranche A	29/11/2004	120.000	99.130
Tranche B	16/12/2004	80.000	66.087
Tranche C	29/10/2008	60.000	60.000
Sub-Total		260.000	225.217
Total		803.690	620.233

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. Em 2016 serão amortizados cerca de 47,6 milhões de euros do valor em dívida.

RESTANTE FINANCIAMENTO

A liquidez da empresa foi assegurada pelo acionista Estado, a exemplo do que tem acontecido desde 2011 e conforme previsto na Lei de Orçamento de Estado, através da contratação de diversas operações de financiamento pela Direção Geral do Tesouro e Finanças, no montante de 549,0 milhões de euros, incluindo verbas para a liquidação, nos termos contratuais, de 352,1 milhões de euros à própria DGTF referente a financiamentos contratados em anos anteriores (a que acrescem ainda 43,8 milhões de euros de juros pagos também à DGTF). O montante total dos empréstimos obtidos junto da Direção Geral do Tesouro ascende, em 31 de dezembro de 2015, a 1.984,8 milhões de euros.

Para além da amortização de 352,1 milhões de euros à DGTF, foram amortizados mais 103,9 milhões de euros de outras operações de financiamento, dos quais 51,4 milhões de euros de operações que beneficiam de garantia da república.

O endividamento da empresa junto de instituições financeiras ascendia, no final do exercício, a cerca de 1.325,6 milhões de euros, incluindo as linhas de financiamento contratadas com o Banco Europeu de Investimento (620,2 milhões de euros), as operações de locação operacional sobre o material circulante (178,4 milhões de euros) e outras instituições no montante de 527,0 milhões de euros. Cerca de 800 milhões de euros beneficiam de garantia da República Portuguesa.

Conforme detalhe apresentado no ponto 6.3.2 deste relatório, o passivo remunerado da Metro do Porto ascende assim, no final de 2015, a 3,3 mil milhões de euros, 2,9% acima do valor registado no final de 2014.

7.3 SITUAÇÃO PATRIMONIAL

As demonstrações financeiras de 2015 foram preparadas no pressuposto da continuidade da atividade da Sociedade, dependente do apoio financeiro do Estado, através de operações de financiamento, dotações de capital ou indemnizações compensatórias, que permitam dotar a empresa de fundos para cumprir os seus compromissos financeiros e desenvolver a sua atividade de transporte público de passageiros. Conforme determina o Art.º 35º do Código das Sociedades Comerciais, o Conselho de Administração propõe que seja submetida esta matéria a deliberação dos Senhores Acionistas de modo a adotarem medidas que visem a reposição do capital próprio da Sociedade, por forma a assegurar uma adequada cobertura do seu Capital Social.

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

	(valores em milhares de euros)			
	2013	2014	2015	15/14
Ativo Não Corrente	2.152.736	2.072.007	2.012.615	-2,9%
Ativos fixos tangíveis	3.243	3.117	3.052	-2,1%
Ativos intangíveis	2.149.239	2.068.622	2.009.287	-2,9%
Instrumentos financeiros derivados	0	0	0	-
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	254	268	276	3,2%
Ativo Corrente	133.873	112.873	115.931	2,7%
Clientes	24.954	37.507	44.326	18,2%
Estado e outros entes públicos	21.007	20.846	20.880	0,2%
Outras contas a receber	38.344	38.918	40.393	3,8%
Diferimentos	25	34	13	-61,6%
Outros ativos financeiros	9.107	7.949	6.985	-12,1%
Ativos não correntes detidos para venda	0	3	0	-
Caixa e depósitos bancários	40.436	7.616	3.335	-56,2%
ATIVO	2.286.608	2.184.880	2.128.546	-2,6%

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

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

No exercício de 2015 a redução do ativo não corrente líquido em 59,4 milhões de euros resulta quase exclusivamente da amortização dos ativos (58,8 milhões de euros).

No que respeita ao Ativo Corrente, destaca-se a variação na rubrica de Clientes (mais 18,2%, para um valor no final do exercício de 44,3 milhões de euros) resultado, essencialmente, do saldo com a Prometro. .

O aumento da rubrica Outras Contas a Receber resulta de uma caução prestada no âmbito de um processo em Tribunal com a Domingos da Silva Teixeira, S.A.

Mantém-se registada a dívida do Estado de 19,1 milhões de euros destes, 16,6 milhões de euros resultam da retenção de reembolsos de IVA solicitados para compensação de dívidas fiscais que estão a ser discutidas nas impugnações judiciais pendentes no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto. Em fevereiro de 2012 foi tomada a decisão de proceder ao pagamento das liquidações feitas pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) à Sociedade até essa data, relativas ao IVA que incide sobre as obras de inserção urbana que havia sido reembolsado à Sociedade, isto apesar de

estarem todas elas a ser objeto de impugnação judicial. Daí em diante foi adotado o mesmo procedimento para as novas liquidações da mesma natureza interpostas pela Administração Tributária e Aduaneira à Sociedade. Os pagamentos efetuados ascenderam a 30,6 milhões de euros e acresceram aos 16,6 milhões de euros compensados pela AT e não reembolsados à Sociedade o que contribuiu para o endividamento da Empresa. No final de 2015 os montantes pagos à AT ou compensados por esta relativos a imposto (IVA), juros e custas judiciais totalizavam 47,2 milhões de euros.

Esta decisão não prejudicou o regular andamento dos processos de impugnação instaurados pela Empresa, cujo resultado favorável determinará o reembolso (acrescido de juros à taxa legal das quantias entregues para se obter declaração de regularidade da situação contributiva da Metro do Porto, imprescindível para a entrada de fundos comunitários que de outro modo ficaria inibida.

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

- Processo n.º 1201/11.1BEPRT – 869.328,89 euros
- Processo n.º 6/11.4BEPRT – 1.232.450,53 euros
- Processo n.º 840/10.2BEPRT – 1.353.047,18 euros
- Processo n.º 3570/11.4BEPRT – 1.574.889,60 euros
Processo n.º 2422/11.2BEPRT – 1.780.955,01 euros
- Processo n.º 1630/09.0BEPRT – 7.972.703,99 euros

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

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

	(valores em milhares de euros)			
	2013	2014	2015	15/14
Capital realizado	7.500	7.500	7.500	0,0%
Outros instrumentos de capital próprio	225	225	225	0,0%
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	-15.340	-20.145	-17.383	13,7%
Resultados transitados	-2.313.998	-2.361.616	-2.762.247	-17,0%
Ajustamentos em participações financeiras	1.282	1.146	1.129	-1,4%
Subsídios ao investimento	576.855	562.283	547.913	-2,6%
Outras variações no capital próprio	2.518	3.116	3.776	21,2%
Resultado líquido do período	-47.618	-400.632	-193.366	51,7%
CAPITAL PRÓPRIO	-1.788.577	-2.208.123	-2.412.452	-9,3%
Passivo Não Corrente	3.155.083	3.323.270	3.426.553	3,1%
Provisões	417.905	535.634	585.080	9,2%
Financiamentos obtidos	2.720.741	2.764.172	2.821.120	2,1%
Instrumentos financeiros derivados	16.438	23.464	20.353	-13,3%
Passivo Corrente	920.102	1.069.732	1.114.445	4,2%
Fornecedores	6.824	11.137	6.355	-42,9%
Fornecedores de Investimento	15.719	15.332	162	-98,9%
Estado e outros entes públicos	205	191	185	-3,5%
Financiamentos obtidos	459.879	456.569	492.254	7,8%
Outras contas a pagar	41.622	74.606	116.780	56,5%
Instrumentos financeiros derivados	395.444	511.717	498.644	-2,6%
Outros passivos financeiros	409	179	65	-63,9%
PASSIVO	4.075.185	4.393.003	4.540.998	3,4%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	2.286.608	2.184.880	2.128.546	-2,6%

Do lado do capital próprio, o normativo contabilístico prevê a contabilização em capital próprio dos subsídios ao investimento atribuídos à Metro do Porto, sendo reconhecidos anualmente em resultados do exercício de acordo com o perfil de amortização do ativo associado. A variação da rubrica em 2015 (redução de 2,6%, menos 14,4 milhões de euros) resulta da imputação de subsídios para investimentos (16,6 milhões de euros), marginalmente compensada pelas verbas recebidas a fundo perdido.

Do lado do Passivo, destaca-se a estabilização do valor do passivo remunerado, registando-se uma subida de 2,9% em 2015 conforme detalhado no ponto 6.3.2 deste relatório, cumprindo o limite de variação do endividamento previsto no Orçamento de Estado de 2015.

Regista-se em 2015 uma ligeira redução da rúbrica de "Instrumentos financeiros derivados", referente a quatro operações de derivados, pela redução do valor de mercado destas operações.

Dado o processo judicial em curso sobre duas operações de derivados contratadas com o Santander, as verbas apuradas nestas operações e cujo pagamento foi suspenso de acordo com orientações da Tutela, são registadas em "Outras contas a pagar", o que justifica a subida desta rúbrica em 56,5%.

O valor de dívidas a fornecedores de investimento no final de 2014 ascendia a 15,3 milhões de euros, dos quais 15,1 milhões de euros da fatura em dívida há mais de 360 dias referente ao acordo final de acerto de contas celebrado com o consórcio Normetro, ACE. Esta dívida foi objeto de acordo celebrado a 31 de dezembro de 2013, após devida autorização obtida das tutelas da Metro do Porto, nos termos do qual o valor em dívida foi regularizado em fevereiro de 2015.

Regista-se também uma forte redução nas dívidas a fornecedores correntes (menos 42,9%) para um valor no final do exercício de 6,4 milhões de euros.

O valor das Provisões é maioritariamente composto pelo montante estimado para renovação das infraestruturas e respetiva atualização financeira, nos termos do normativo contabilístico subjacente às demonstrações financeiras, as quais foram reforçadas no exercício em 47,3 milhões de euros. O *stock* de provisões referentes a processos judiciais e de contencioso em curso ascende a 51,4 milhões de euros conforme melhor detalhado na nota 14 do Anexo às Demonstrações Financeiras.

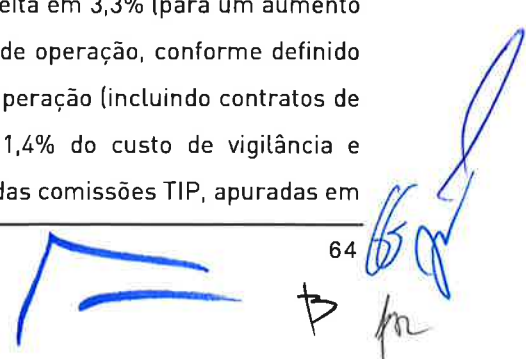
A evolução da rubrica de financiamentos obtidos não correntes reflete as operações de financiamento celebradas em 2015, líquidas da transferência para financiamento bancário corrente dos montantes a liquidar em 2016 no montante total de 492,3 milhões de euros (referentes a amortizações de empréstimos celebrados com a DGTF, operações de mútuos, das linhas de financiamento BEI e operações de locações operacional sobre o material circulante). De acordo com o normativo contabilístico em vigor, encontram-se relevadas em financiamento bancário as operações de locação operacional contratadas entre 2002 e 2004, assim como as locações financeiras e bonificação de juros das linhas de financiamento do BEI.

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

7.4 EXPLORAÇÃO

Manteve-se em 2015 a tendência registada desde o início da operação (com exceção do ano de 2009) de melhoria da taxa de cobertura de operação, que compara as receitas de tarifário com os principais custos directos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, os custos dos contratos de manutenção corrente da frota de material circulante assegurada pela EMEF (em 2015) e os custos com a manutenção corrente da frota Tram train entre 2010 e 2014, assegurados no âmbito do contrato de garantia do seu fornecimento, os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de fiscalização da operação (função internalizada na Metro do Porto em 2010) assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética.

Para a melhoria da taxa de cobertura contribui o aumento da receita em 3,3% (para um aumento de 1,4% da procura do sistema) e a descida de 15,7% dos custo de operação, conforme definido acima. Esta redução resulta das descidas de 16,3% do custo de operação (incluindo contratos de manutenção corrente da frota de material circulante) e de 21,4% do custo de vigilância e segurança. Em sentido contrário, regista-se uma subida de 2,8% das comissões TIP, apuradas em



função das validações registadas (1,5 cêntimos por validação) e da receita repartida (2,5% da receita).

Atingiu-se em 2015 uma taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 105,9%, 19,5 pp acima do valor registado em 2014 e pela primeira vez superior a 100%. As Vendas e Prestações de Serviço não incluem Indemnizações Compensatórias pelo serviço de transporte público assegurado (que em 2015 não existiram), mas incluem as participações do Estado no âmbito do tarifário social Andante, estas últimas apuradas com base nas taxas de participação efectivamente pagas. No capítulo 7.5 deste relatório é alargada esta análise passando a considerar-se a actividade global da empresa com a análise do indicador *taxa de cobertura global*.

(valores em milhares de euros)

Conta Exploração Metro	2013	2014	2015	15/14
Vendas e Prestações de Serviço	38.879	39.685	40.993	3,3%
Custo Vendas e Prest. Serviço	45.408	45.898	38.691	-15,7%
Margem Bruta	-6.529	-6.213	2.301	137,0%
<i>Taxa de Cobertura</i>	<i>85,6%</i>	<i>86,5%</i>	<i>105,9%</i>	<i>19,5 pp</i>

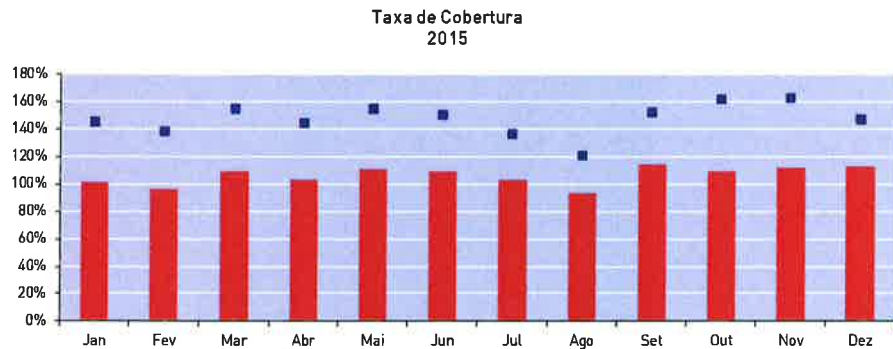
Em termos absolutos, conclui-se o ano com uma margem bruta da operação do Sistema de Metro Ligeiro superavitária em 2,3 milhões de euros, o que compara com um défice de 6,2 milhões de euros, uma melhoria de 8,5 milhões de euros.

A receita (por validação excluindo publicidade) aumentou face ao ano anterior em 1,8% para os 70,99 cêntimos por validação (69,72 cêntimos por validação em 2014). A receita por passageiro km ascendeu a 13,92 cêntimos, 1,1% acima dos 13,77 cêntimos apurados em 2014.

Registou-se em 2015 uma redução de 15,3% no custo de operação por lugar km oferecido (2,37 cêntimos em 2015 face a 2,80 cêntimos no ano anterior), bem como uma descida de 17,5% no custo de operação por passageiro km para 13,14 cêntimos (15,93 cêntimos no período homólogo).

Analisando a taxa de cobertura por faixa horária, verificaram-se todos os meses valores superiores a 100% na faixas horárias 8h – 9h, 14h – 16h e 17h – 19h. Nas faixas horárias 7h – 8h e 13h – 14h tal apenas não ocorre no mês de Agosto. Registam-se ainda valores superiores a 100% em diversos meses nas faixas horárias 12h -13h, 16h – 17h e 19h – 20h.

Tal como havia sucedido em 2014, todos os picos mensais de cobertura por faixa horária ultrapassam o nível de 100%, registando-se um máximo em novembro de 2015, na faixa horária 8h – 9h, com uma taxa de cobertura de 161,5%.



Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% apenas nos troços terminais da linha da linha Azul (entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo), da linha Verde (entre Castelo da Maia e ISMAI), da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha entre Esposade e Verdes e do Lidador até à estação de Portas Fronhas, na Antena Verde desde Araújo até Castelo da Maia, em toda a Antena Violeta, na Antena Azul entre Parque Real e Câmara de Matosinhos, na Antena Laranja entre Nasoni e Campaíña, na linha Amarela entre nos Salgueiros e IPO, bem como no Tronco Comum entre Heroísmo e Estádio do Dragão.

São alcançadas taxas de cobertura superiores a 100% nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre João de Deus e Salgueiros, no Tronco Comum entre Heroísmo e Senhora da Hora, e pontualmente em antenas da rede (Estádio do Dragão – Nasoni, Senhora da Hora – Parque Real, Senhora da Hora – Esposade, Verdes – Lidador e Senhora da Hora - Araújo).



A conta de exploração do Funicular dos Guindais evidencia, em 2015, uma melhoria da taxa de cobertura média anual de 3,2 pp (melhoria de 18,7 pp quando comparado com 2013, para um valor médio de 90,9%.

	(valores em milhares de euros)			
Conta Exploração Funicular	2013	2014	2015	15/14
Vendas e Prestações de Serviço	539,4	654,9	769,6	17,5%
Custo Vendas e Prest. Serviço	746,5	746,2	846,5	13,4%
Margem Bruta	-207,1	-91,4	-76,9	15,8%
Taxa de Cobertura	72,3%	87,8%	90,9%	3,2 pp

Esta evolução tem por base a subida de 17,5% da receita obtida, resultado da subida do tarifário monomodal em janeiro de 2015 e já referida no ponto 4.1 deste relatório. Este efeito foi parcialmente anulado pela subida de 13,4% do custo de operação. Relativamente à operação e manutenção do Funicular dos Guindais, não tendo sido lançado um procedimento público de contratação, para seleção de um novo operador, foi realizado um aditamento por seis meses ao contrato que esteve em vigor até 31 de Dezembro de 2014. O preço do aditamento correspondeu

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

ao preço do contrato inicial com atualização de preços, acrescido de um conjunto de custos que se previu que se verificariam nos primeiros seis meses do ano de 2015. Posteriormente, e em resultado de um ajuste direto, foi celebrado um contrato para a operação e manutenção do Funicular por três meses, até setembro, que acabou por ser prolongado até novembro. Em dezembro entrou em vigor o novo contrato de Operação e Manutenção celebrado com a Efacec – Serviços de Manutenção e Assistência, S.A. e a Liftech, S.A. e que resultou do Concurso Limitado por Prévia Qualificação com publicidade internacional lançado a 29 de julho de 2015, com vigência até 24 de julho de 2018, e com o preço de 2.075.397,93 euros.

A receita proveniente do serviço de transporte do Funicular dos Guindais ascende assim aos 769,6 mil euros, a que corresponde um valor 6,57 euros por passageiro km, 19,9% acima do registado em 2014, e de 1,87 euros por lugar km (mais 53,4% que em 2014, evolução afetada pela operação, desde 17 de maio de 2015, com uma só cabine em resultado de acidente o que resulta numa redução da capacidade de transporte por viagem efetuada, conforme analisado no ponto 4.2 deste relatório).

O Funicular dos Guindais apresenta um custo operacional de 2,05 euros por lugar km oferecido (subida de 48,1% face a 2014, evolução condicionada pela operação com uma só cabine) e de 7,23 euros por passageiro km transportado (subida de 19,9% face a 2014).

7.5 RESULTADOS

A conta de resultados da Metro do Porto apresenta um agravamento dos resultados operacionais de 16,6 milhões de euros, resultado da não atribuição de indemnizações compensatórias e da não aplicação em 2015 de *malus* nos termos do contrato de subconcessão, uma vez que esta cláusula não consta dos aditamentos negociados com o operador. Em sentido contrário, regista-se uma forte melhoria dos resultados líquidos (menos 207,3 milhões de euros) resultado da variação do valor de mercado das operações de derivados e da "Atualização financeira das provisões" nos termos da IFRIC 12.

(valores em milhares de euros)

	2013	2014	2015	15/14
Réditos				
Vendas e serviços prestados (construção-IFRIC 12)	399	3.237	384	-88,1%
Vendas e serviços prestados (transporte de passageiros)	40.089	39.646	41.770	5,4%
Vendas e serviços prestados (regularização do tarifário social andante)	-1.586	441	0	-100,0%
Outras vendas e serviços prestados	9.607	9.148	918	-90,0%
<i>Direito Util. Infra e MC Contrato Sub-concessão SML</i>	8.851	8.358	74	-99,1%
<i>Outras</i>	756	791	845	6,8%
Outros rendimentos				
Subsídios à exploração	11.536	8.046	0	-100,0%
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc.e emp. conjuntos	79	172	955	456,5%
Outros rendimentos e ganhos	23.636	26.540	16.535	-37,7%
<i>Imputação de subsídios para investimentos</i>	16.448	16.525	16.607	0,5%
<i>Benefícios Penalidades Contratuais</i>	6.702	9.030	-149	-101,7%
<i>Outras</i>	485	985	78	-92,1%
Gastos e perdas				
Fornecimentos e serviços externos (construção-IFRIC 12)	-399	-3.237	-384	88,1%
Outros fornecimentos e serviços externos	-55.304	-56.533	-45.716	19,1%
<i>Subcontrato de Operação SML (sem direitos de utilização)</i>	-41.058	-41.168	-31.071	24,5%
<i>Subcontrato de Operação SML (direitos de utilização)</i>	-8.851	-8.358	-74	99,1%
<i>Manutenção Frota Eurotram / Tram train</i>	0	0	-3.994	-
<i>Honorários</i>	-357	-335	-4.237	-1165,3%
<i>Vigilância e Segurança</i>	-1.195	-1.344	-1.035	23,0%
<i>Comissões de Gestão da Rede de Vendas TIP</i>	-1.742	-1.775	-1.824	-2,8%
<i>Contrato de Operação e Manutenção Funicular dos Guindais</i>	-698	-770	-900	-16,8%
<i>Trabalhos Especializados Externos</i>	-335	-305	-779	-155,4%
<i>Conservação e reparação (sem utilização de provisões)</i>	-2.462	-3.205	-323	89,9%
<i>Utilização de provisões conservação e reparação</i>	2.745	2.528	43	-98,3%
<i>Outras</i>	-1.352	-1.803	-1.523	15,5%
Gastos com o pessoal	-4.892	-4.707	-4.127	12,3%
Imparidades de dívidas a receber	-85	-827	541	165,4%
Outros gastos e perdas	-3.605	-750	-370	50,6%
<i>Regularização do Tarifário Social Andante (até 31.Dez.2012)</i>	-2.928	-178	-41	76,9%
<i>Outras</i>	-677	-572	-329	42,4%
Provisões líquidas	-45.811	-47.310	-53.271	-12,6%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-26.337	-26.134	-42.764	-63,6%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-59.038	-58.998	-58.848	0,3%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-85.375	-85.132	-101.612	-19,4%
Juros e rendimentos similares obtidos	145.831	291	246	15,4%
<i>Juros e gastos similares obtidos</i>	236	291	246	-15,4%
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	145.595	0	0	-
Juros e gastos similares suportados	-141.351	-99.489	-108.537	-9,1%
<i>Juros e gastos similares suportados</i>	-109.352	-99.489	-108.537	-9,1%
<i>Liquidação instrumentos financeiros</i>	-31.999	0	0	-
Reduções de justo valor	19.389	-118.277	13.875	111,7%
Actualização financeira das provisões (IFRIC 12)	13.939	-97.980	2.730	102,8%
Resultado antes de impostos	-47.567	-400.587	-193.298	51,7%
Imposto sobre o rendimento do período	-51	-45	-67	-48,7%
Resultado líquido do período	-47.618	-400.632	-193.366	51,7%

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

Não foi atribuído em 2015 qualquer montante de Indemnizações Compensatórias a pela prestação de serviço público de transporte. No ano anterior o montante atribuído foi de 8.038.439,62 euros (líquido de IVA de 6%), que correspondeu a uma contribuição média de 2,79 cêntimos por passageiro km transportado.

Foram atribuídas em 2015 indemnizações compensatórias para comparticipação nos passes sociais, cujo valor apurado mensalmente é registado na rubrica de vendas e prestações de serviços

A comparticipação a atribuir pelo Estado pela prática de tarifários sociais, apurada para o ano de 2015, foi de 3,0 milhões de euros.

A 31 de dezembro de 2015 regista-se um valor em dívida pelo Estado de 1,6 milhões de euros.

Os rendimentos da Sociedade incluem a rubrica de Imputação de subsídios ao investimento. Em 2015 esta rubrica ascende a 16,6 milhões de euros, em linha com o valor apurado no ano anterior.

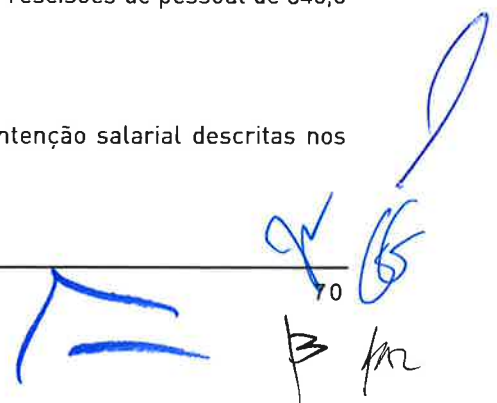
Foi contabilizado em benefícios de penalidades contratuais o acerto do montante referente ao *malus* de 2014 e que corresponde à diferença entre o montante definitivo apurado com o valor final dos índices relevantes e o montante antes provisoriamente estimado e refletido nas contas do ano anterior.

Relativamente aos gastos operacionais, o ponto 6.3.14. fornece informação sobre a evolução dos gastos no âmbito do plano de redução dos gastos, conforme instruções definidas para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão para o exercício de 2015 e na Lei do Orçamento de Estado 2015.

A quase totalidade dos custos operacionais (excluindo provisões do exercício) é referente a subcontratos (ou aditamentos, conforme melhor explicado no capítulo 2 deste relatório) celebrados após concurso público internacional (contrato de subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro, contrato de operação do Funicular dos Guindais, serviços de vigilância e fiscalização de títulos e trabalhos de manutenção do sistema e material circulante), comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética e custos com pessoal, facto que não apenas introduz rigidez na gestão dos custos do exercício como contendo mecanismos contratuais de revisão de preços levam ao crescimento anual do valor despendido.

A evolução registada na rubrica de custos com pessoal é justificada pelas saídas verificadas em 2014 ao abrigo de programa de rescisões voluntárias, conforme melhor detalhado no ponto 5.2. deste Relatório, tendo sido suportados nesse exercício custos com rescisões de pessoal de 340,0 mil euros em 2014 face a 16,6 mil euros no exercício de 2015.

Foi mantida em 2015 a aplicação das medidas legislativas de contenção salarial descritas nos pontos 6.3.5 e 6.3.6..



Regista-se uma subida de 9,0 milhões de euros da rúbrica de juros suportados. Esta evolução é condicionada pelo agravamento de 9,7 milhões de euros dos custos contabilizados com as operações relativas a instrumentos financeiros derivados. Este agravamento é parcialmente compensado pela redução dos custos de financiamento proporcionada pelos novos contratos de empréstimo assinados com a DGTF bem como da redução generalizada das taxas de juro euribor em todos os prazos, com reflexos nos contratos de financiamento antigos.

A variação positiva do justo valor da actual carteira de derivados em 2015 (apurado por empresa especializada) está apresentada na rubrica "Reduções de Justo valor".

No ponto anterior no relatório de gestão é apresentada análise da rentabilidade da exploração do Sistema de Metro Ligeiro, sendo apresentado o rácio Taxa de Cobertura Direta que compara as receitas geradas pela Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (sem indemnizações compensatórias e sem *malus*) com os principais custos diretos da sua operação, nomeadamente: custos com o operador/subconcessionário, manutenção corrente da frota de material circulante, comissões cobradas pelo TIP, ACE para a gestão do sistema de bilhética intermodal e com serviços de vigilância e segurança.

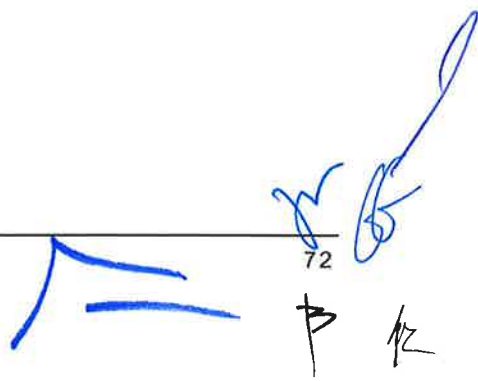
Esta análise era particularmente relevante numa fase em que as receitas geradas pela exploração do Sistema se revelavam bastante inferiores aos principais custos diretos suportados. Agora que as receitas quase equivalem a esses custos, importa alargar o âmbito de análise e monitorar a taxa de cobertura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

	(valores em milhares de euros)			
	2013	2014	2015	15/14
GASTOS				
ViaPorto/Normetro	41.058	41.168	31.071	-24,5%
Funicular	698	770	900	16,8%
Comissões TIP	1.742	1.775	1.824	2,8%
Vigilância e Segurança	1.195	1.344	1.035	-23,0%
Conservação e Reparação	2.462	3.205	4.317	34,7%
Pessoal (sem rescisões)	4.888	4.367	4.111	-5,9%
Outras despesas Correntes	2.163	2.635	3.913	48,5%
Subtotal	54.206	55.264	47.171	-14,6%
RENDIMENTOS				
SML / Funicular	40.089	39.646	41.770	5,4%
Acerto Tarifário Social	-1.586	441	0	-100,0%
Proveitos suplementares	756	791	845	6,8%
Coimas	438	201	41	-79,6%
Subtotal	39.698	41.079	42.656	3,8%
Taxa de Cobertura Global	73,2%	74,3%	90,4%	16,1 pp
GAP	-14.508	-14.185	-4.515	68,2%

A taxa de cobertura global apresenta em 2015 uma significativa melhoria de 16,1 pp, ascendendo a um valor recorde de 90,4% e a um *gap* global de 4,5 milhões de euros. Nos valores da tabela acima não são contabilizados os valores recebidos de indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado (exceto as referentes ao tarifário social) nem o *malus* apurado conforme a

cláusula 37.2 do contrato de subconcessão. Recorde-se que em 2015 estes valores são nulos. Note-se ainda que nos valores de Conservação e Reparação acima apurados é expurgada a reversão da provisão constituída em anos anteriores.

Em 2015 a manutenção corrente da frota de material circulante foi assegurada pela EMEF (conforme melhor explicado no ponto 2 deste relatório) e incluída na rubrica de conservação e reparação da tabela acima. Até 2014 a manutenção corrente da frota *eurotram* era assegurada pelo subconcessionário e está incluída acima no custo de operação, sendo a manutenção da frota *tram train* (cujo custo está incluído nos valores de Conservação e Reparação) assegurada pelo fornecedor destes veículos ao abrigo do contrato de garantia.



Handwritten signature and initials in blue ink, including the number 72.

7.6 PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

O Conselho de Administração propõe que o resultado líquido apurado no exercício, no valor de - 193.365.621,10 euros, seja integralmente transferido para a conta de Resultados Transitados.

Porto, 16 de maio de 2016

O Conselho de Administração

Presidente do Conselho de Administração:

(Prof. Jorge Moreno Delgado)

Vogais:

(Dr. Pedro Manuel de Azeredo Ferreira Lopes)

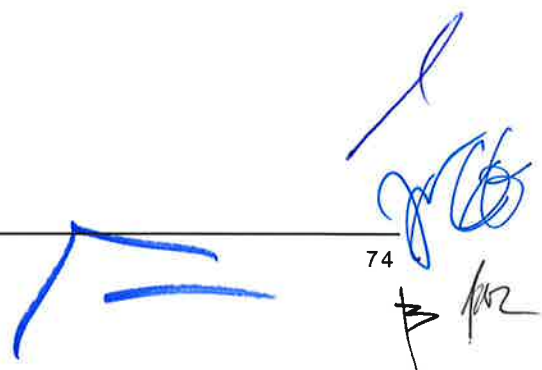
(Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes)

(Eng. Tiago Filipe da Costa Braga)

(Dr. Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves)

(Eng. António Domingos Silva Tiago)

CONTAS DO EXERCÍCIO 2015



Handwritten signatures in blue ink, including a large signature above the page number and several smaller signatures below it.

Balço individual em 31 de dezembro de 2015

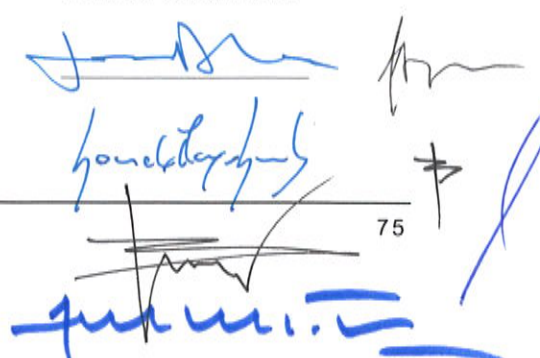
Valores em Euros

RUBRICAS	Notas	31/12/2015	31/12/2014
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	3.052.094	3.116.923
Ativos intangíveis	6	2.009.286.745	2.068.622.391
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	7	276.131	267.508
		2.012.614.971	2.072.006.822
Ativo corrente			
Cientes	9	44.325.647	37.507.401
Estado e outros entes públicos	10	20.879.761	20.846.335
Outras contas a receber	11	40.392.522	38.918.459
Diferimentos		13.147	34.260
Outros ativos financeiros	15	6.985.134	7.948.540
Ativos não correntes detidos para venda			2.500
Caixa e depósitos bancários	4	3.334.857	7.615.604
		115.931.068	112.873.098
Total do ativo		2.128.546.039	2.184.879.920
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital realizado	12	7.500.000	7.500.000
Outros instrumentos de capital próprio		224.808	224.808
Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados	13	(17.382.507)	(20.144.715)
Resultados transitados	13	(2.762.247.396)	(2.361.615.516)
Ajustamentos em participações financeiras	13	1.129.415	1.145.672
Subsídios ao investimento	13	547.913.258	562.283.039
Outras variações no capital próprio	13	3.775.878	3.115.957
Resultado líquido do período		(193.365.621)	(400.631.880)
		(2.412.452.164)	(2.208.122.634)
Total do capital próprio		(2.412.452.164)	(2.208.122.634)
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	14	585.079.578	535.634.148
Financiamentos obtidos	15	2.821.120.275	2.764.172.191
Instrumentos financeiros derivados	16	20.353.124	23.464.117
		3.426.552.977	3.323.270.457
Passivo corrente			
Fornecedores	17	6.354.690	11.137.492
Fornecedores de investimentos	18	162.253	15.332.246
Estado e outros entes públicos	10	184.699	191.362
Financiamentos obtidos	15	492.254.308	456.568.565
Instrumentos financeiros derivados	16	498.644.261	511.716.801
Outras contas a pagar	19	116.780.259	74.606.495
Outros passivos financeiros	15	64.756	179.137
		1.114.445.226	1.069.732.098
Total do passivo		4.540.998.203	4.393.002.554
Total do capital próprio e do passivo		2.128.546.039	2.184.879.920

O Contabilista Certificado



O Conselho de Administração



Demonstração individual dos resultados por naturezas
do período findo em 31 de dezembro de 2015

Valores em Euros

RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2015	2014
Réditos			
Serviços prestados (construção)	20 e 22	383.857	3.237.404
Serviços prestados (transporte)	20	41.770.179	40.087.499
Serviços prestados (direitos de utilização)	20	73.608	8.357.751
Outras vendas e serviços prestados	20	844.803	790.732
Outros rendimentos			
Subsídios à exploração	23		8.046.177
Ganhos imputados de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	7	954.917	171.590
Outros rendimentos e ganhos	25	16.535.445	26.539.692
Gastos e perdas			
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (construção)	21 e 22	(383.857)	(3.237.404)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (operação e manutenção)	21	(35.064.830)	(41.167.776)
Fornecimentos e serviços externos - subcontratos (direitos de utilização)	21	(73.608)	(8.357.751)
Outros fornecimentos e serviços externos	21	(10.577.830)	(7.007.507)
Gastos com o pessoal	24	(4.127.222)	(4.707.090)
Imparidade de dívidas a receber	9	541.498	(827.393)
Provisões líquidas	14	(53.270.931)	(47.310.251)
Perdas imputadas de subsidiárias, assoc. e emp. conjuntos	7	(1.220)	(1.561)
Outros gastos e perdas	26	(369.007)	(748.012)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		(42.764.198)	(26.133.900)
Gastos de depreciação e de amortização	5 e 6	(58.847.991)	(58.997.677)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(101.612.189)	(85.131.577)
Juros e rendimentos similares obtidos	28	245.858	290.780
Juros e gastos similares suportados	27	(108.537.115)	(99.488.970)
Atualização financeira das provisões	14	2.729.786	(97.979.757)
Aumentos/Reduções de justo valor	16	13.875.180	(118.277.208)
Resultado antes de impostos		(193.298.480)	(400.586.732)
Imposto sobre o rendimento do período	10	(67.141)	(45.148)
Resultado líquido do período		(193.365.621)	(400.631.880)

O Contabilista Certificado



O Conselho de Administração

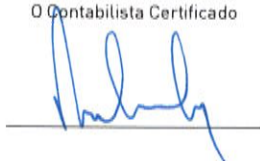


**Demonstração individual dos Fluxos de Caixa
do período findo em 31 de dezembro de 2015 e 2014**

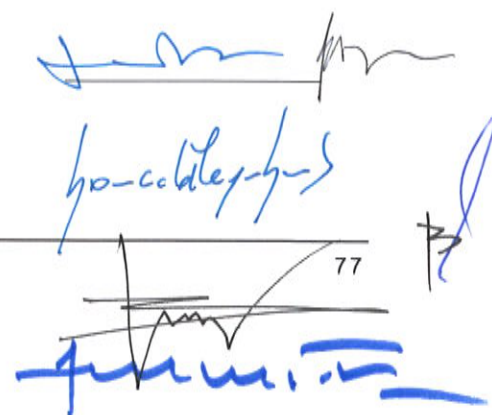
Valores em Euros

RUBRICAS	Notas	2015	2014
Fluxos de caixa das actividades operacionais:			
Recebimentos de clientes		46.313.278	56.928.492
Pagamentos a fornecedores		(69.538.959)	(66.791.746)
Pagamentos ao pessoal		(4.452.383)	(5.128.168)
Caixa gerada pelas operações		(27.678.064)	(14.991.423)
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		(92.815)	(129.922)
Outros recebimentos/pagamentos	4	7.736.358	8.573.250
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		(20.034.521)	(6.548.094)
Fluxos de caixa das actividades de investimento:			
Pagamentos respeitantes a :			
Activos fixos tangíveis		(30.133)	(9.352)
Devolução de subsídios ao investimento recebidos		(1.486.355)	(6.226)
Activos intangíveis		(17.673.469)	(3.124.065)
Investimentos financeiros		(53)	(54)
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		337	169
Subsídios ao investimento		2.187.500	2.210.537
Juros e rendimentos similares		23.285	358
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(16.978.887)	(928.633)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento:			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		549.000.000	500.000.000
Pagamentos respeitantes a :			
Financiamentos obtidos		(455.966.759)	(458.341.834)
Juros e gastos similares		(60.300.581)	(67.001.908)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		32.732.661	(25.343.743)
Varição de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		(4.280.747)	(32.820.470)
Caixa e seus equivalentes no início do período	4	7.615.604	40.436.074
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	3.334.857	7.615.604

O Contabilista Certificado



O Conselho de Administração



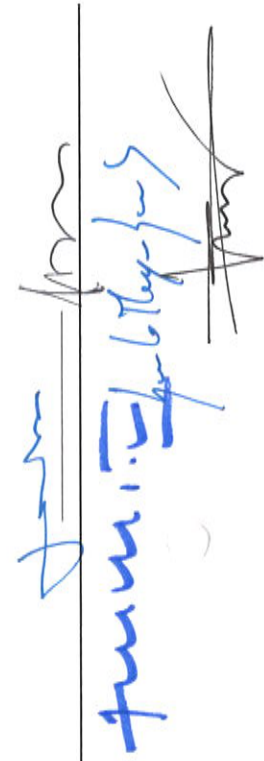
Demonstração individual das alterações no capital próprio de 1 de Janeiro de 2014, a 31 de Dezembro de 2015

	Unidade: Euros									
	Notas	Capital realizado	Doutros instrumentos de capital próprio	Ajustamentos em instrumentos financeiros	Resultados transitados	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao investimento	Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total
Posição em 01-01-2014	1	7.500.000	224.808	[15.340.427]	[2.313.998.037]	1.281.681	576.854.882	2.518.242	[47.617.879]	[1.788.574.729]
Alterações no Período:										
Aplicação dos resultados					[47.617.879]				47.617.879	-
Variação de Instrumentos de cobertura			[4.804.289]							[4.804.289]
Variação subsídios ao investimento							[14.571.843]			[14.571.843]
Doutras alterações reconhecidas no capital próprio	13		-		400	[136.009]		597.715		462.106
	2	-	-	[4.804.289]	[47.617.479]	[136.009]	[14.571.843]	597.715	47.617.879	[18.514.025]
Resultado Líquido do Período - 2014	3									[400.631.880]
Resultado Integral	4 = 2 + 3									[400.631.880]
										[419.545.905]
Capital próprio em 31-12-2014	6	7.500.000	224.808	[20.144.715]	[2.361.615.516]	1.145.672	562.282.039	3.115.957	[400.631.880]	[2.208.122.634]
Alterações no Período:										
Aplicação dos resultados					[400.631.880]				400.631.880	-
Variação de Instrumentos de cobertura			2.762.208							2.762.208
Variação subsídios ao investimento							[14.369.781]			[14,369,781]
Doutras alterações reconhecidas no capital próprio	13		-		0	[16.257]		659.921		642.664
	7	-	-	2.762.208	[400.631.880]	[16.257]	[14,369,781]	659.921	400.631.880	[10.962,909]
Resultado Líquido do Período - 2015	8									[193.365.621]
Resultado Integral - 2015	9 = 7 + 8									[193.365.621]
										[204.329.530]
Capital próprio em 31-12-2015	10	7.500.000	224.808	[17,382,507]	[2,762,247,396]	1.129.415	547,913,258	3,775,878	[193,365,621]	[2,412,452,164]

O Contabilista Certificado



O Conselho de Administração




NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS DO PERÍODO DE 2015

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

1. Introdução

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

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

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

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

- ISMAI, Os Verdes – Aeroporto Francisco Sá Carneiro (da linha Violeta), em 2006, João de Deus – D. João II, em 2008 e Estádio do Dragão – Fânzeres, D. João II – Santo Ovídio, em 2011.

O financiamento do investimento e da atividade da Sociedade deverá, nos termos da Base XIII do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro, ser assegurado, para além das receitas decorrentes da atividade, através de dotações do Orçamento de Estado, de fundos de origem comunitária, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital realizadas pelos seus acionistas, podendo estas últimas ser convertidas em capital quando o seu valor, ainda que acumulado, seja igual ou superior a 10 vezes o capital detido pelo acionista prestador.

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

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

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

No final do período de 2015 a sociedade possui as seguintes participações:

80



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 16 de maio de 2016. É da opinião do Conselho de Administração que as demonstrações financeiras aprovadas refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da Empresa, bem como a sua posição e performance financeira e os fluxos de caixa.

2. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

2.1. Base de preparação

Estas demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do Sistema de Normalização Contabilística (SNC), emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2015, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas interpretações (SIC/IFRIC).

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

Apesar de tais estimativas serem baseadas na melhor experiência do Conselho de Administração e nas suas melhores expectativas em relação aos eventos e ações correntes e futuras, os resultados atuais e futuros podem diferir destas estimativas. As áreas que envolvem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou áreas em que pressupostos e estimativas sejam significativos para as demonstrações financeiras são apresentadas na Nota 3.3.

As demonstrações financeiras que incluem o balanço, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio, a demonstração dos fluxos de caixa e as notas às demonstrações financeiras, foram aprovadas pelo Órgão de Gestão da Empresa, no dia 16 de maio de 2016, são expressas em euros e foram preparadas de acordo com os pressupostos da continuidade e do regime de acréscimo no qual os itens são reconhecidos como ativos, passivos, capital próprio, rendimentos e gastos quando satisfaçam as definições e os critérios de reconhecimento para esses elementos contidos na estrutura conceptual, em conformidade com as características qualitativas da compreensibilidade, relevância,

materialidade, fiabilidade, representação fidedigna, substância sobre a forma, neutralidade, prudência, plenitude e comparabilidade.

As políticas contabilísticas apresentadas na nota 3, foram utilizadas nas demonstrações financeiras para o período findo a 31 de dezembro de 2015 e na informação financeira comparativa apresentada nestas demonstrações financeiras para o período findo a 31 de dezembro de 2014.

2.2. Derrogação das disposições do SNC

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

2.3. Comparabilidade das demonstrações financeiras

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

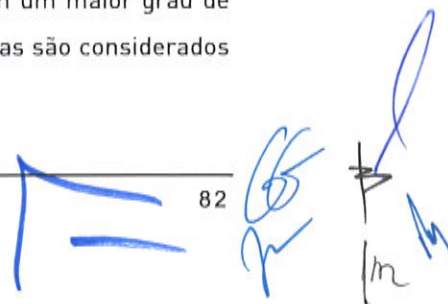
3. Principais políticas contabilísticas

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

3.1. Bases de mensuração utilizadas na preparação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o princípio do custo histórico.

A preparação das demonstrações financeiras de acordo com as NCRF requer que o Órgão de Gestão formule julgamentos, estimativas e pressupostos que afetam a aplicação das políticas contabilísticas e o valor dos ativos, passivos, rendimentos e gastos. As estimativas e pressupostos associados são baseados na experiência histórica e noutros fatores considerados razoáveis de acordo com as circunstâncias e formam a base para os julgamentos sobre os valores dos ativos e passivos cuja valorização não é evidente através de outras fontes. Os resultados reais podem diferir das estimativas. As questões que requerem um maior grau de julgamento ou complexidade, ou para as quais os pressupostos e estimativas são considerados



significativos, são apresentados na Nota 3.3 - Principais estimativas e julgamentos utilizados na elaboração das demonstrações financeiras.

3.2. Outras políticas contábilísticas relevantes

3.2.1. Ativos fixos tangíveis

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

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

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

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

As depreciações são calculadas sobre o custo de aquisição, sendo utilizado o método das quotas constantes, a partir da data em que o ativo se encontra disponível para uso, utilizando-se as taxas que melhor refletem a sua vida útil estimada, como segue:

	<u>N.º de anos</u>
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.

3.2.2. Ativos Intangíveis

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

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

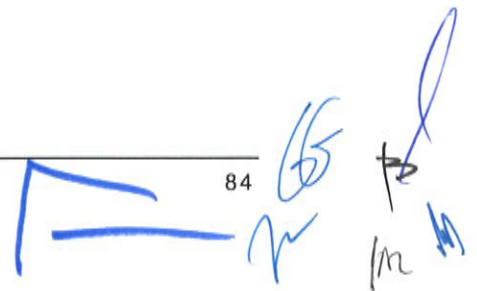
De acordo com o modelo de negócio, traduzido nas bases da concessão, a construção e manutenção do sistema durante o período da concessão é compensada pelo direito de aceder e operar a infraestrutura para prestar um serviço público em nome do concedente, de cobrar um preço aos utentes do referido serviço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

Reconhecimento inicial

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

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

Reconhecimento subsequente



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

Amortizações

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

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

3.2.3. Imparidade de ativos

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

Sempre que o valor recuperável determinado é inferior ao valor contabilístico dos ativos, a Empresa avalia se a situação de perda assume um carácter permanente e definitivo e, em caso afirmativo, regista a respetiva perda por imparidade. Nos casos em que se conclui que a perda não é considerada permanente e definitiva, são divulgadas na nota 6 as razões que fundamentam essa conclusão.

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

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

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

3.2.4. Ativos financeiros

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.5. Instrumentos financeiros de derivados

Os instrumentos financeiros de derivados são registados inicialmente ao justo valor da data da transação sendo valorizados subseqüentemente pelo mesmo método de valorização (justo valor). O método do reconhecimento dos ganhos e perdas de justo valor depende da designação que é atribuída aos instrumentos financeiros de derivados e do seu enquadramento nas relações de cobertura contabilística tipificadas na NCRF 27 – Instrumentos financeiros, podendo ser classificados como de cobertura contabilística ou de negociação. Outras relações de cobertura não previstas são registadas como instrumentos financeiros de derivados de negociação, cujos ganhos e perdas de justo valor são reconhecidos no resultado do período nas rubricas de gastos ou rendimentos financeiros.

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

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

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

3.2.6. Clientes e outras contas a receber

As rubricas de "Clientes e outras contas a receber" são reconhecidas inicialmente ao justo valor deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e contas a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os

mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na demonstração dos resultados, em "Perdas por imparidade em dívidas a receber", sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.2.7. Caixa e equivalentes de caixa

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

3.2.8. Capital social

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

3.2.9. 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.

3.2.10. Financiamentos obtidos

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

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

3.2.11. Imposto sobre o rendimento

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

Não são reconhecidos impostos diferidos ativos porque não existe razoável segurança de que serão gerados lucros futuros contra os quais poderia ser considerada a sua utilização.

No que respeita ao reconhecimento de impostos diferidos passivos, atendendo ao elevado passivo da concessão, não existe a expectativa que do resultado da compensação do efeito fiscal relacionado com os subsídios ao investimento recebidos com o efeito fiscal das restantes componentes que determinam o imposto a pagar (nomeadamente a atividade operacional (historicamente deficitária), as amortizações e os encargos de financiamento) resulte um exfluxo de recursos da Empresa (pagamento de IRC).

Nesse sentido, à luz do esclarecimento divulgado na FAQ 13 da Comissão de Normalização Contabilística, em particular os §6 e 13 da FAQ 13, conjugado com o ponto b do § 49 da Estrutura Conceptual do SNC, a Empresa não reconhece impostos diferidos passivos.

3.2.12. Provisões

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

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

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

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

3.2.13. Subsídios e apoios do Governo

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

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

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

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

3.2.14. Locações

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

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

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

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

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

3.2.15. Gastos e rendimentos

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

3.2.16. Gastos com pessoal

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

De acordo com a legislação laborar em vigor os colaboradores têm direito a férias e a subsídio de férias no ano seguinte àquele em que o serviço é prestado. Assim, foi reconhecido no resultado

do exercício um acréscimo do montante a pagar no ano seguinte o qual se encontra refletido na rubrica do balanço "Outras Contas a Pagar".

3.2.17. 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 – Contratos de construção: o rédito da construção é mensurado pelo justo valor do direito de exploração do sistema durante o período da concessão.

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

b) Prestação de serviços de transporte

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

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

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

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

c) Outros réditos

A empresa obtém outros rendimentos relacionados com a atividade principal ou com a sua infraestrutura, sendo os mais representativos o aluguer de instalações, de espaços publicitários e de infraestruturas de telecomunicações.

3.3. Principais estimativas e julgamentos apresentados

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

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

Estimativas contabilísticas relevantes

3.3.1. 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.

3.3.2. 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.

3.3.3. Justo valor dos instrumentos financeiros de derivados

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

Em resultado do contrato de mandato com representação, em vigor, outorgado com o IGCP nos termos do n.º 1 do art.º 72.º do Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro (com as alterações introduzidas pelo artigo 20.º da lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro) e do Despacho n.º 4663-A/2014, da SET, de 4 de março de 2014 (publicado no DR, II série, n.º 63, de 31 de março de 2014 e retificado pela Declaração de Retificação n.º 421-A/2014, publicada no DR, II série, n.º 76, de 17 de abril de 2014), compete ao IGCP, entre outras obrigações, preparar avaliação mensal da carteira de derivados da Empresa.

A Empresa, não obstante a possibilidade de poder exercer a opção pela avaliação preparada pelo IGCP, reconheceu nas suas demonstrações financeiras o modelo de justo valor preparado por entidade externa independente.

3.3.4. Gestão dos riscos financeiros

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

i. Risco cambial

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

ii. Risco da taxa de juro

Os empréstimos contratados vencem juros a taxas variáveis e fixas, conforme explicitado na nota 15.

A Empresa detém quatro instrumentos financeiros de derivados, cuja finalidade consiste em reduzir a exposição da Empresa ao risco de taxa de juro, conforme explicitado nas notas 15 e 16.

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.

Existem outros créditos que poderão apresentar risco de cobrança, designadamente os relacionados com atividade da Empresa e em que existe diferendo jurídico.

iv. Risco de liquidez

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

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

3.4. Principais pressupostos relativos ao futuro

As demonstrações financeiras foram preparadas com base no princípio da continuidade das operações.

O Conselho de Administração entende adequado a preparação das demonstrações financeiras numa base de continuidade considerando os fatores adiante descritos:

- A situação operacional da Empresa apresenta sustentabilidade, sendo de destacar um aumento sistemático da procura dos últimos anos (mesmo sem aumento da rede);
- O Estado tem garantido todo o seu apoio à empresa, nomeadamente no que respeita ao suporte necessário ao seu financiamento, com vista a assegurar o serviço da dívida e as necessidades de exploração e investimento, conforme previsto no n.º 1 da Base XIII das Bases da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, anexo I do Decreto-Lei n.º 192/2008 de 1 de outubro;
- Acresce ainda mencionar a importância do serviço que a Empresa presta à economia portuguesa, em particular à área metropolitana do Porto, ao transportar 57,7 milhões de passageiros ano, como fator de importância vital para o funcionamento da atividade económica, reforçando a necessidade de o Estado assegurar, em eventuais situações adversas, o apoio necessário à continuidade da Empresa.

3.5. Principais fontes de incerteza nas estimativas

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com as NCRF requer o uso de algumas estimativas contabilísticas importantes.

As estimativas são baseadas no melhor conhecimento existente em cada momento e nas ações que se planeiam realizar, sendo permanentemente revistas com base na informação disponível. Alterações nos factos e circunstâncias podem conduzir à revisão das estimativas, pelo que os resultados reais futuros poderão diferir daquelas estimativas.

As principais fontes de incerteza das estimativas à data de balanço, que têm um risco significativo de provocar um ajustamento material nas quantias escrituradas de ativos e passivos durante o período contabilístico seguinte são:

Justo Valor dos Instrumentos Financeiros

O justo valor é baseado em cotações de mercado, quando disponíveis, e na ausência de cotação é determinado com base na utilização de preços de transações recentes, semelhantes e realizadas em condições de mercado ou com base em metodologias de avaliação, suportadas em técnicas de fluxos de caixa futuros, descontados considerando as condições de mercado, o valor temporal, a curva de rentabilidade e fatores de volatilidade. Estas metodologias podem requerer a utilização de pressupostos ou julgamentos na estimativa do justo valor.

O justo valor dos instrumentos financeiros derivados é determinado por entidade externa independente utilizando o método dos fluxos de caixa descontados.

Cobranças Duvidosa

As perdas por imparidade relativas a créditos de cobrança duvidosa são baseadas na avaliação efetuada pela Empresa da probabilidade de recuperação dos saldos das contas a receber e respetiva antiguidade de saldos. Existem determinadas circunstâncias e factos que podem alterar a estimativa das perdas por imparidade dos saldos das contas a receber face aos pressupostos considerados, incluindo alterações da conjuntura económica, das tendências sectoriais, da deterioração da situação creditícia dos principais clientes e de incumprimentos significativos. Este processo de avaliação está sujeito a diversas estimativas e julgamentos. As alterações destas estimativas podem implicar a determinação de diferentes níveis de imparidade e, conseqüentemente, diferentes impactos nos resultados.

Provisões

As provisões correspondem a passivos de montante ou de ocorrência temporal incerta. A Empresa, tendo em consideração o princípio da prudência, tem constituído provisões sempre que existe uma obrigação presente (legal ou construtiva), proveniente de um acontecimento passado, em que seja provável uma saída de recursos para liquidar a obrigação e se possa efetuar uma estimativa fiável da mesma. No que respeita nomeadamente à constituição de provisões para processos judiciais, estas requerem o uso de julgamento, tendo por base as últimas informações conhecidas na data de elaboração das demonstrações financeiras, nomeadamente no que respeita à probabilidade de perda do processo judicial e do valor estimado dessa perda. As alterações destas estimativas podem implicar impactos nos resultados.

O efeito financeiro das provisões é determinado pela Empresa utilizando o método dos fluxos de caixa descontados. Todos os cálculos foram efetuados tendo como base a curva de *spot yields* de obrigações com rating AAA de emittentes soberanos da zona euro apresentadas pelo BCE no dia de referência das demonstrações financeiras, pelo que tais cálculos ficam sujeitos à incerteza relacionada com a volatilidade da referida curva de taxas de juro.

4. Fluxos de caixa

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

Em 31 de dezembro de 2015, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Depósitos bancários	3.333.331	7.614.080
Caixa	1.526	1.525
Caixa e depósitos bancários	<u>3.334.857</u>	<u>7.615.604</u>
Equivalentes de caixa	0	0
Caixa e equivalentes de caixa	<u>3.334.857</u>	<u>7.615.604</u>

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

A Demonstração dos Fluxos de Caixa é preparada segundo o método direto, através do qual são divulgados os recebimentos e pagamentos de caixa brutos em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

A rubrica "Outros recebimentos/pagamentos operacionais" da Demonstração dos Fluxos de Caixa respeita, essencialmente, a reembolsos de IVA.

5. Ativos fixos tangíveis

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 31.12.2014

	Terrenos	Edifícios e outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	O. Ativos F. Tangíveis	Total
1 de Janeiro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	309.871	3.001.644	177.906	8.408.452
Depreciações acumuladas	0	(1.519.629)	(267.076)	(309.871)	(2.896.176)	(173.163)	(5.165.915)
Valor líquido	956.585	2.167.607	8.134	0	105.468	4.743	3.242.537
Alterações no período							
Adições	0	0	0	363	6.374	0	6.736
Alienação/Abate	0	0	0	0	0	0	0
Depreciação - exercício	0	(70.289)	(5.032)	(212)	(53.823)	(2.996)	(132.350)
Depreciação - alienações	0	0	0	0	0	0	0
Valor líquido	0	(70.289)	(5.032)	151	(47.449)	(2.996)	(125.614)
31 de Dezembro de 2014							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	310.233	3.008.018	177.906	8.415.188
Depreciações acumuladas	0	(1.589.917)	(272.108)	(310.082)	(2.949.999)	(176.159)	(5.298.265)
Valor líquido	956.585	2.097.319	3.102	151	58.019	1.747	3.116.923

Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 31.12.2015

	Terrenos	Edifícios e outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	O. Ativos F. Tangíveis	Total
1 de Janeiro de 2015							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	310.233	3.008.018	177.906	8.415.188
Depreciações acumuladas	0	(1.589.917)	(272.108)	(310.082)	(2.949.999)	(176.159)	(5.298.265)
Valor líquido	956.585	2.097.319	3.102	151	58.019	1.747	3.116.923
Alterações no período							
Adições	0	0	0	0	23.448	0	23.448
Alienação/Abate	0	0	0	0	(2.128)	0	(2.128)
Depreciação - exercício	0	(62.026)	(1.580)	(151)	(20.643)	(1.747)	(86.148)
Depreciação - alienações	0	0	0	0	0	0	0
Valor líquido	0	(62.026)	(1.580)	(151)	676	(1.747)	(64.829)
31 de Dezembro de 2015							
Custo de Aquisição	956.585	3.687.236	275.210	310.233	3.029.337	177.906	8.436.508
Depreciações acumuladas	0	(1.651.943)	(273.688)	(310.233)	(2.970.642)	(177.906)	(5.384.414)
Valor líquido	956.585	2.035.293	1.522	0	58.695	0	3.052.094

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

6. Ativos intangíveis

O valor dos ativos intangíveis refere-se, essencialmente, 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 – 31.12.2014

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em Curso	Total
1 de Janeiro de 2014				
Custo de Aquisição	2.532.485.369	273.823	91.754.801	2.624.513.993
Amortizações acumuladas	(475.024.927)	(249.927)	0	(475.274.853)
Valor líquido	2.057.460.442	23.896	91.754.801	2.149.239.139
Alterações no período				
Adições	0	10.675	3.250.026	3.260.700
Transferências e abates	(2.263.785)	0	2.263.785	0
Amortizações do exercício	(58.848.016)	(17.310)	0	(58.865.326)
Provisão	0	0	(25.012.122)	(25.012.122)
Valor líquido	(61.111.802)	(6.636)	(19.498.311)	(80.616.748)
31 de Dezembro de 2014				
Custo de Aquisição	2.530.221.584	284.497	72.256.490	2.602.762.571
Amortizações acumuladas	(533.872.943)	(267.237)	0	(534.140.180)
Valor líquido	1.996.348.641	17.261	72.256.490	2.068.622.391

Movimentos nos ativos intangíveis – 31.12.2015

	Direitos de Exploração	Outros	Ativos em Curso	Total
1 de Janeiro de 2015				
Custo de Aquisição	2.530.221.584	284.497	72.256.490	2.602.762.571
Depreciações acumuladas	(533.872.943)	(267.237)	0	(534.140.180)
Valor líquido	1.996.348.641	17.261	72.256.490	2.068.622.391
Alterações no período				
Adições	0	1.728	4.080.335	4.082.063
Alienações	0	0	(4.533.989)	(4.533.989)
Transferências e abates	3.105.807	0	(3.105.807)	0
Depreciação - exercício	(58.751.402)	(8.414)	0	(58.759.816)
Provisão	0	0	(123.903)	(123.903)
Valor líquido	(55.645.595)	(6.686)	(3.683.365)	(59.335.646)
31 de Dezembro de 2015				
Custo de Aquisição	2.533.327.390	286.225	68.573.126	2.602.186.741
Depreciações acumuladas	(592.624.345)	(275.651)	0	(592.899.996)
Valor líquido	1.940.703.046	10.574	68.573.126	2.009.286.746

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

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Linha Amarela	452.730.713	466.457.738
Tronco Comum	373.309.480	381.792.022
Linha Vermelha	261.891.628	269.836.141
Veículos Eurotram	185.468.830	191.093.355
Linha Verde	172.382.759	177.498.605
Linha Laranja	138.025.699	142.086.233
Veículos Tram-Train	113.727.102	117.160.480
Linha Azul	89.674.207	92.391.599
P.M.O.	82.085.398	84.572.890
Ponte do Infante	30.064.746	30.862.311
Linha Violeta	30.003.318	30.914.458
Geral	11.339.167	11.682.808
	<u>1.940.703.046</u>	<u>1.996.348.641</u>

A rubrica de "Ativos em curso" compreende todos os fornecimentos e custos incorridos com a construção das infraestruturas e equipamentos relativos a troços do sistema que ainda não entraram em exploração, incluindo provisões relacionadas e, adicionalmente, o montante do imposto decorrente dos processos de IVA em litígio com a Autoridade Tributária. Tais montantes foram já parcialmente liquidados, conforme apresentado na nota 10.

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

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Provisão Processo IVA	20.145.060	20.145.060
Linha Verde	24.776.550	24.716.468
Linha da Boavista	13.208.645	16.894.678
Linha Amarela	4.299.251	4.499.251
Linha Vermelha	2.618.085	2.448.445
Linha de Gondomar	1.667.440	1.917.440
Linha Leça-Exponor	912.048	912.048
Linha Violeta	720.000	720.000
Tronco Comum	-23.953	3.100
Veículos Tram-Train	250.000	0
	<u>68.573.126</u>	<u>72.256.490</u>

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 desconto que reflete o valor temporal do dinheiro e os riscos específicos associados aos ativos e à própria Empresa;

- Inexistência do pagamento de qualquer indemnização compensatória pela prestação de serviço de transporte público conforme previsto no Contrato de Serviço Público celebrado em 8 de agosto de 2014 entre o Estado e a Empresa (entretanto aditado em 10 de dezembro de 2014) e que entrou em vigor em 01 de janeiro de 2015 e perdurará até 31 de dezembro de 2024;
- Atribuição de apoio financeiro por parte do concedente para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura a partir de 2028 e até ao termo da concessão. De acordo com os cálculos efetuados, o montante total atualizado deverá oscilar entre 1,7 e 1,9 mil milhões euros;
- Reposição do montante do imobilizado líquido à data de balanço pelo seu valor recuperável.

O modelo de imparidade considerou todos os *cash-flows* operacionais da atividade, incluindo:

- Fluxos de caixa da exploração do serviço público de transporte;
- Fluxos de caixa de outras atividades acessórias desenvolvidas pela Empresa.

Não foram considerados no modelo de imparidade as seguintes rubricas:

- *Cash-flows* da dívida e subsídios;
- Investimentos de renovação dos ativos.

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

Conclui-se não existir imparidade nos ativos analisados.

7. Participações financeiras – método equivalência patrimonial

Em 31 de dezembro de 2015 e em 31 de dezembro de 2014, os investimentos em subsidiárias e associadas apresentavam-se como segue:

	% Detida	31.12.2015	31.12.2014
Transpublicidade, SA	40	275.314	265.523
Metro do Porto, Consultoria Unipessoal, Lda.	100	817	1.985
TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E	33,33	0	0
		276.131	267.508

Os movimentos em investimentos financeiros em subsidiárias e associadas nos períodos de 31.12.2015 e 31.12.2014 foram os seguintes:

	Metro Porto Consult., Lda	Transpublicidade. S.A.	Total
1 de janeiro de 2014	3.491	250.435	253.926
Aquisições	0	0	0
Ganhos / (Perdas)	-1.506	15.088	13.582
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2014	1.985	265.523	267.508
Aquisições	0	0	0
Ganhos / (Perdas)	-1.167	9.791	8.624
Alienações	0	0	0
31 de dezembro de 2015	817	275.314	276.131

A 31 de dezembro de 2015, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE apresenta capitais próprios negativos no valor de 1.774.852 (4.561.460 em 31.12.2014), tendo sido reduzida a provisão em 945.127 (reduzida em 20.493 em 31.12.2014) em resultado da aplicação do método da equivalência patrimonial.

A informação financeira utilizada para a aplicação do método da equivalência patrimonial corresponde à informação, ainda não formalmente aprovada, disponibilizada pelas empresas associadas nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2014 e 2015.

8. Impostos diferidos

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

De acordo com o esclarecimento divulgado na FAQ 13 da Comissão de Normalização Contabilística, em particular os §§ 6 e 13 da FAQ 13, conjugado com o ponto b do § 49 da Estrutura Conceptual do SNC, a Empresa não reconhece no passivo o efeito fiscal dos subsídios ao investimento registados no capital próprio.

Em 31 de dezembro de 2015, 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.

As diferenças temporárias dedutíveis e prejuízos fiscais reportáveis relativamente aos quais nenhum imposto diferido foi reconhecido, apresentam-se da seguinte forma:

Prejuízos fiscais disponíveis para utilização:

Ano do prejuízo	Valor	Utilizável até
2009	135.659.062	2015
2011	324.990.555	2015
2012	377.353.709	2017
2013	3.488.156	2018
2014	25.418.568	2026
2015	48.193.812	2027

Diferenças temporárias dedutíveis:

	(milhões)				
	Datas de extinção				
	2015	2017	2018	2026	2027
Prejuízos fiscais reportáveis	96,74	79,24	0,73	5,34	10,12
Provisões tributadas	14,16	18,75	6,62	31,91	11,40
Juros tributados	0,00	0,00	0,00	45,57	19,45

De acordo com o esclarecimento divulgado na FAQ 13 da Comissão de Normalização Contabilística, em particular os §6 e 13 da FAQ 13, conjugado com o ponto b do § 49 da Estrutura Conceptual do SNC, a Empresa não reconhece impostos diferidos passivos.

Com efeito, não existe a expectativa, atendendo ao elevado passivo da concessão, que do resultado da compensação do efeito fiscal relacionado com os subsídios ao investimento recebidos com o efeito fiscal das restantes componentes que determinam o imposto a pagar (nomeadamente a atividade operacional (historicamente deficitária), as amortizações e os encargos de financiamento) resulte um exfluxo de recursos da Empresa (pagamento de IRC). Nesta base, entende-se que o referido efeito fiscal relacionado com os subsídios ao investimento não cumpre com a definição de passivo conforme consta da Estrutura Conceptual do SNC.

9. Dívidas a receber de clientes

No período findo em 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014, a decomposição da rubrica de Clientes, apresenta-se como segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Clientes c/c – Atividade de exploração	42.792.566	36.570.149
Clientes c/c – Atividade de investimento	1.191.620	53.525
Clientes de cobrança duvidosa	846.394	1.930.157
Perdas por imparidade acumuladas	-504.932	-1.046.430
Total de contas a receber de clientes	44.325.647	37.507.401

10. Estado e outros entes públicos

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2015 e 31.12.2014, os saldos da rubrica “Estado e outros entes públicos” apresentava-se como segue:

	31.12.2015		31.12.2014	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
IVA- Reembolsos pedidos	19.108.916	0	19.312.974	0
IVA- Liquidação antecipada	269.519		38.741	
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)	890.104	90.695	891.312	82.457
IRC – Pagamentos especiais por conta	635.629	0	596.328	0
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	42.734	0	51.654	0
Contribuições p/ segurança social	0	94.004	474	108.906
IRC – Tributações autónomas	-67.141	0	-45.148	0
Imparidades de créditos	0	0	0	0
	20.879.761	184.699	20.846.335	191.362

O saldo de IVA registado no Ativo, 19.378.435 euros no final de 2015 (19.351.715 euros no final de 2014), refere-se a IVA liquidado antecipadamente e reembolsos reclamados junto da Administração Fiscal, dos quais, 16.648.213 euros (16.648.213 euros em 31.12.2014) correspondem a pedidos de reembolso pendentes da resolução do litígio que a Empresa mantém com aquela entidade.

Para os períodos apresentados o saldo credor de IRC de 67.141 euros (45.148 euros em 31.12.2014) refere-se exclusivamente a tributações autónomas previstas na legislação fiscal em vigor.

11. Outras dívidas a receber

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2015 e 2014, a decomposição da rubrica “Outras contas a receber”, é a seguinte:

	31.12.2015	31.12.2014
Autoridade Tributária e Aduaneira	30.568.296	30.568.296
Memorando Entendimento CMP/EP	4.630.882	
Tarifário Social	1.598.355	1.122.831
Outros	3.594.990	808.359
Acréscimos de rendimentos	0	6.418.973
Outras contas a receber	40.392.522	38.918.459

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

No âmbito do Memorando de Entendimento celebrado a 31 de julho de 2015 entre a Secretaria de Estado do Tesouro, o Secretario de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o Secretario de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza e o Presidente da Câmara Municipal do Porto, com a participação da Metro do Porto, foi acordado que a Câmara Municipal do Porto (CMP) pagaria à Metro do Porto o montante líquido de 1.984.291 euros, corresponde à diferença entre a verba exigível pela Metro do Porto à CMP no montante global de 5.723.339 euros (dos quais 4.630.882 passaram a estar relevados em outras dívidas a receber) e a verba exigível pela CMP à Metro do Porto no montante global de 3.739.048 euros (dos quais 3.667.575 passaram a estar relevados em Outras contas a pagar – nota 19).

12. Capital

Capital realizado

Em 31 de dezembro de 2015, 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 2015 a Metro do Porto não detinha ações próprias em carteira.

13. Outras rubricas de capital próprio

Ajustamentos em instrumentos financeiros derivados

O saldo da rubrica "Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados" refere-se integralmente à reserva de cobertura correspondente ao justo valor à data de 31 de dezembro de 2015 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 16.

Resultados transitados

Em 31.12.2014, a rubrica "Resultados Transitados" incluía ajustamentos ocorridos nos capitais próprios do Nortrem no montante de 400 euros em resultado da participação financeira da Empresa naquele ACE. Em 31.12.2015, esta rúbrica não apresentou movimentos.

Subsídios ao investimento

A rubrica "Subsídios ao investimento" é composta por: i) recursos não reembolsáveis atribuídos à Empresa para financiamento de bens de investimento afeto ao Sistema de Metro Ligeiro, previstos no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e nas suas posteriores atualizações (Prestações do Concedente); e ii) fundos com origem no Orçamento de Estado atribuídos em PIDDAC.

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2015 e 2014 foram os seguintes:

	Nota	Prestações do Concedente	Subsídios	Total
1 de janeiro de 2014		550.440.647	26.414.235	576.854.882
Adições		2.210.537	0	2.210.537
Deduções		(257.620)	0	(257.620)
Regularizações por resultados	25	(15.769.669)	(755.091)	(16.524.760)
31 de dezembro de 2014		536.623.895	25.659.144	562.283.039
Adições		2.187.500	0	2.187.500
Regularizações/Deduções		49.313	0	49.313
Regularizações por resultados	25	(15.851.503)	(755.091)	(16.606.594)
31 de dezembro de 2015		523.009.204	24.904.054	547.913.258

As "Prestações do Concedente" recebidas em 2015 ascenderam a 2.187.500 euros (2.210.537 euros em 31.12.2014) e tiveram origem no Orçamento de Estado.

Ao montante total recebido foram deduzidos 65.286 euros (257.620 euros em 31.12.2014) que correspondem a devolução de verbas cofinanciadas em 2013 no âmbito do projeto com a designação "Extensão da Rede de Metro à Estação de Santo Ovídio e Interface da Estação D. João II". Paralelamente, foi registado o correspondente ajustamento na rubrica "Reconhecimento de subsídios ao investimento". Adicionalmente o valor registado em 2014 foi regularizado em 2015 no montante de 114.599 euros.

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

	Ajustamentos em instrumentos financeiros de derivados	Ajustamentos em participações financeiras	Subsídios ao Investimento
Parte do capital próprio em 01-01-2014	(15.340.427)	1.281.681	576.854.882
Alterações no Período:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	(4.804.289)	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(14.571.843)
Outros	0	(136.009)	0
Parte do capital próprio em 31.12.2014	(20.144.715)	1.145.672	562.283.039
Alterações no Período:			
Variação de Instrumentos de Cobertura	2.762.208	0	0
Variação Subsídios ao Investimento	0	0	(14.369.781)
Outros	0	(16.257)	0
Parte do capital próprio em 31.12.2015	(17.382.507)	1.129.415	547.913.258

14. Provisões

O valor de Provisões refere-se maioritariamente ao montante estimado pela Empresa como necessário para fazer face à obrigação de manter ou restabelecer os ativos afetos à concessão, os quais reverterão para o Estado findo o período de concessão. Para esse apuramento os ativos são organizados por categorias (segundo a sua natureza), sendo para cada uma estabelecido um valor de provisão baseado, no caso das infraestruturas, no valor equivalente ao custo histórico de aquisição, e para o material circulante, na estimativa dos gastos de manutenção a serem incorridos bem como no preço de substituição para equipamento semelhante disponível à data. A vida útil considerada é estimada com base na expectativa técnica de durabilidade média dos ativos constantes em cada uma das categorias em questão, finda a qual, no caso de ser anterior ao fim da concessão é assumido no cálculo que existe a obrigação de suportar a renovação integral do ativo.

O modelo prevê o ajustamento anual de tais provisões desde o período da entrada em funcionamento das infraestruturas até à sua substituição, desagregando-se o montante anual do reforço da provisão em reforço da provisão sem efeito financeiro (reconhecido no resultado operacional) e o correspondente efeito financeiro (reconhecido no resultado financeiro), refletindo este último o efeito: i) do tempo decorrido até ao final da concessão e ii) da variação da taxa de juro subjacente ao cálculo do exercício económico anterior. A taxa de juro utilizada corresponde à curva de *spot yields* de obrigações com rating AAA de emitentes soberanos da zona euro, publicada pelo BCE em:

<https://www.ecb.europa.eu/stats/money/yc/html/index.en.html>

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:

	31.12.2015	31.12.2014
Renovação de Ativos - IFRIC 12	533.088.500	485.753.671
Outras Provisões	51.991.078	49.880.477
	585.079.578	535.634.148

	Renovação Ativos (IFRIC 12)	Outras Provisões	Total
A 1 de janeiro de 2014	339.904.416	78.000.560	417.904.976
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	3.619.016	3.619.016
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	50.410.342	0	50.410.342
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	97.979.757	0	97.979.757
Reversão Provisões	0	(31.739.099)	(31.739.099)
Utilização Provisões	(2.540.844)	0	(2.540.844)
A 31 de dezembro de 2014	485.753.671	49.880.477	535.634.148
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	485.753.671	49.880.477	535.634.148
A 1 de janeiro de 2015	485.753.671	49.880.477	535.634.148
Dotação Provisões - Outras Provisões	0	4.423.769	4.423.769
Dotação Provisões IFRIC 12 - Operacional	50.136.460	0	50.136.460
Dotação Provisões IFRIC 12 - Financeiro	(2.729.786)	0	(2.729.786)
Reversão Provisões	0	(2.313.168)	(2.313.168)
Utilização Provisões	(71.845)	0	(71.845)
A 31 de dezembro de 2015	533.088.500	51.991.078	585.079.578
Saldo Corrente	0	0	0
Saldo não Corrente	533.088.500	51.991.078	585.079.578
	533.088.500	51.991.078	585.079.578

As variações registadas no período de 31.12.2015 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 47.406.674 euros (148.390.099 euros em 31.12.2014). Este montante decompõe-se em 50.136.460 euros (50.410.342 euros em 31.12.2014) relativos à provisão a constituir pelo decurso de um ano e - 2.729.786 euro (97.979.757 euros em 31.12.2014) relativos ao efeito financeiro de: i) tempo decorrido até ao final da concessão e ii) efeito da variação da taxa subjacente ao cálculo anterior;

- ii. Utilização das provisões para substituição de ativos, anteriormente constituídas no âmbito de i), para fazer face a gastos incorridos na manutenção de ativos durante o período de 31.12.2015, no montante de 71.845 euros (2.540.844 euros em 31.12.2014);
- iii. Aumento das estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso no montante de 4.423.769 euros (3.619.016 euros em 31.12.2014);
- iv. Diminuições das estimativas de responsabilidades futuras a assumir pela Empresa, decorrentes de processos expropriativos e contencioso ou utilização de provisões anteriormente constituídas resultantes da assunção de responsabilidades durante o período de 31.12.2015 no montante de 1.384.298 euros (31.718.606 euros em 31.12.2014);
- v. Dotação de provisões, no âmbito da aplicação do método da equivalência patrimonial resultante da participação financeira no TIP, ACE, no montante de -928.869 euros (-20.493 euros em 31.12.2014).

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

	31.12.2015	31.12.2014
Saldo inicial	535.634.148	417.904.976
Provisões líquidas	53.270.931	47.310.251
Atualização financeira das provisões	(2.729.786)	97.979.757
Outros fornecimentos e serviços externos	(42.942)	(2.528.222)
Perdas imputadas de subs., assoc.e emp. conjuntos	0	0
Ganhos imputados de subs., assoc.e emp. conjuntos	(945.127)	(166.533)
Sub-total em Dem. de Resultados	49.553.076	142.595.253
Ativos intangíveis	(123.903)	(25.012.122)
Ajustamentos em participações financeiras	16.257	146.041
Sub-total em Balanço	(107.646)	(24.866.081)
Total	585.079.578	535.634.148

A rubrica "Outras provisões" apresenta a seguinte decomposição:

	31.12.2015	31.12.2014
Processo IVA	25.514.296	25.514.296
Processos relacionados com exploração	15.438.465	15.558.181
Processos expropriativos	2.490.000	3.335.000
Processos diversos	7.956.699	3.952.513
Aplicação MEP	591.617	1.520.487
	51.991.078	49.880.477

15. Financiamentos obtidos

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

	31.12.2015			31.12.2014		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos Mútuos	437.937.524	2.073.867.973	2.511.805.497	354.604.191	1.962.805.497	2.317.409.688
Empréstimos Obrigacionista	0	0	0	50.000.000	0	50.000.000
Banco Europeu de Investimentos	47.550.328	572.682.941	620.233.270	44.941.633	620.233.270	665.174.902
Locação Material Circulante - LEP	6.531.289	171.856.926	178.388.215	6.420.935	178.388.215	184.809.150
Bonificação BEI	226.658	390.716	617.374	291.257	642.670	933.927
Bonificação LEP	8.508	2.321.718	2.330.226	310.549	2.102.540	2.413.088
Total	492.254.308	2.821.120.275	3.313.374.582	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756

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

	31.12.2015			31.12.2014		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Taxa Fixa	455.437.524	1.756.034.640	2.211.472.164	372.104.191	1.662.472.164	2.034.576.355
Taxa Variável	36.816.784	1.065.085.635	1.101.902.418	84.464.374	1.101.700.027	1.186.164.401
Total	492.254.308	2.821.120.275	3.313.374.582	456.568.565	2.764.172.191	3.220.740.756

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

No montante dos empréstimos exigíveis a Curto Prazo estão incluídos 435.437.524 euros relativos a amortização de empréstimos da DGTF e 47.550.328 euros relativos à amortização do financiamento obtido junto do BEI.

Em novembro de 2015 venceu-se, nos termos contratualmente previstos, o empréstimo obrigacionista celebrado com a Caixa Banco de Investimento no montante de 50.000.000 euros, o qual se encontrava garantido pela República Portuguesa.

A maturidade dos financiamentos é a seguinte:

Maturidades	31.12.2015	31.12.2014
até 1 ano	492.254.308	456.568.565
entre 2 e 5 anos	1.605.847.375	1.471.776.896
mais de 5 anos	1.215.272.900	1.292.395.295

A carteira de endividamento **com maturidade superior a 1 ano**, à data de 31 de dezembro de 2015, tem a seguinte composição:

a) Banco Europeu de Investimento

Contratos	Valor contratado	Valor total em dívida com maturidade superior a 1 ano
BEI I		
Tranche A	99.759.579	46.554.470
Tranche B	100.000.000	66.666.667
Tranche C	100.000.000	66.666.667
Tranche D	243.930.128	178.882.094
BEI II		
Tranche A	120.000.000	93.913.043
Tranche B	80.000.000	62.608.696
Tranche C	60.000.000	57.391.304
Total	803.689.708	572.682.941

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

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

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

Contrato BEI I

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

Contrato BEI II

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

b) Contratos de mútuo

Durante o período de 31.12.2015 foram contratados, junto da DGTF sob a forma de mútuo, três empréstimos no montante de 549.000.000 euros com vencimento em 2022.

Em 31 de dezembro de 2015 os contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam a seguinte composição:

Entidade Original	Montantes em dívida com maturidade superior a 1 ano	Maturidades
Barclays	75.000.000	2017
DGTF	77.238.485	2017
DGTF	506.462.822	2020
DGTF	416.666.667	2021
DGTF	549.000.000	2022
J.P. Morgan	120.000.000	2023
DEPFA	77.500.000	2027
Deutsche Bank	126.000.000	2028
Goldman Sachs	126.000.000	2028
Total	2.073.867.973	

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

Em 31 de dezembro de 2015 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de empréstimo sobre a forma de mútuo apresentavam o seguinte detalhe:

Financiamento bancário		Instrumento financeiro de derivado			
Entidade	Entidade	Tipo	Capital com maturidade superior a 1 ano (M Eur)	Contrato	Maturidade
DEPFA	Santander	Interest Rate Swap	46,5	13-08-2007	15-09-2027
DEPFA	DEPFA	Interest Rate Swap	31,0	13-08-2007	15-09-2027

c) Leasing (Locação estruturada)

Entre 2002 e 2004 a Metro do Porto procedeu à contratação de três tranches, de uma operação de financiamento estruturado *sale and lease back* denominada "Locação Estruturada Portuguesa" com o Nortrem ACE. Nos termos desta operação, a Nortrem, ACE adquiriu as 72 composições Eurotram pelo valor de 250 milhões de euros. A Empresa detém uma participação de 0,009% nesta entidade, atuando como fiador nos contratos de mútuo celebrados por esta

entidade para financiamento da aquisição dos veículos. Adicionalmente, foi obtida garantia da República Portuguesa às obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE.

Contrato	Veículos	Montante Contrato	Montante em dívida com maturidade superior a 1 ano	Maturidade
Tranche 2002	28	97.222.222	65.425.103	2022
Tranche 2003	35	121.527.777	84.003.557	2023
Tranche 2004	9	31.250.000	22.428.266	2024
Totais	72	250.000.000	171.856.925	

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

Tendo em consideração que o Nortrem ACE foi constituído apenas para efeitos de uma operação de financiamento do material circulante e considerando, igualmente, a existência de controlo pela Empresa no interesse residual dos ativos (Material Circulante) e as obrigações pelos passivos (financiamentos) resultantes desta operação de financiamento, foram integradas as contas do Nortrem, ACE nestas demonstrações financeiras. Os referidos ativos foram reconhecidos como parte da infraestrutura da concessão, tendo igualmente sido reconhecidas as obrigações totais de pagamento dos financiamentos, relevadas no passivo ao custo amortizado.

Em 31 de dezembro de 2015 os instrumentos financeiros de derivados afetos aos contratos de locação operacional apresentavam o seguinte detalhe:

Instrumento financeiro de derivado				
Entidade	Tipo	Capital com maturidade superior a 1 ano (M Eur)	Contrato	Maturidade
MillenniumBCP	Plain Vanilla	65,4	27-03-2003	13-12-2022
Santander	Interest Rate Swap	65,4	11-01-2007	13-12-2022

Os activos e passivos relacionados com o Nortrem, ACE apresentam-se como segue:

	2015	2014
No ativo não corrente		
Ativo intangível (Material circulante)	185.275.072	190.899.598
No ativo corrente		
Outros ativos financeiros	6.985.134	7.948.540
	192.260.206	198.848.138
No passivo não corrente		
Financiamentos obtidos	174.178.644	180.490.755
No passivo corrente		
Financiamentos obtidos	6.539.797	6.731.484
Outros passivos financeiros	64.756	179.137
	180.783.198	187.401.376

Sobre cada uma das referidas "Locações Estruturadas Portuguesas" de 2002 e 2003 foram contratadas estruturas financeiras de *US Cross Border Lease - Pickle Lease Service Contract*, que permitiram a obtenção pela Metro do Porto de um encaixe financeiro, consubstanciado no recebimento *upfront* do *net profit value* gerado pela implementação de cada uma delas através de uma estrutura *defeased*. Nos termos de tais operações a Metro do Porto assumiu um conjunto de *covenants*, nomeadamente relativas a cláusulas de *ownership* e alteração do *rating* de crédito da República Portuguesa, bem como obrigações quanto à estrutura *defeased*.

16. Instrumentos financeiros de derivados

Em 31 de dezembro de 2015 a Metro do Porto detinha em carteira quatro instrumentos financeiros de derivados.

Tendo em conta as características dos instrumentos financeiros de derivados utilizados pela Empresa, as condições necessárias para realização de "*hedge accounting*" não são satisfeitas na generalidade destes instrumentos, encontrando-se apenas um derivado, referente à operação de cobertura contratada para o LEP, classificado como de cobertura contabilística, registado conforme referido na Nota 13.

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

	Nota	Cobertura contabilística	Não Cobertura contabilística	Total
Justo Valor a 1 de janeiro de 2014		-15.500.938	-396.380.515	-411.881.453
Varição Justo Valor - Reservas, Instr. Financeiros		-4.643.777	0	-4.643.777
Varição Justo Valor - Resultados Período		0	-116.596.183	-116.596.183
Parcela imputável a custo de financiamento	27	-143.678	-1.915.827	-2.059.505
Justo Valor a 31 de dezembro de 2014		-20.288.393	-514.892.525	-535.180.918
Varição Justo Valor - Reservas Instr Financeiros		2.905.886	0	2.905.886
Varição Justo Valor - Resultados Período		0	15.791.007	15.791.007
Parcela imputável a custo de financiamento	27	-160.231	-2.353.129	-2.513.360
Justo Valor a 31 de dezembro de 2015		-17.542.738	-501.454.647	-518.997.385

Na impossibilidade de determinar o valor intrínseco da carteira de derivados, em termos integrados, a 31 de dezembro de 2015, os valores apresentados correspondem a cada uma das posições dos instrumentos financeiros de derivados avaliadas individualmente. Na avaliação efetuada foram considerados os valores presentes dos fluxos de caixa futuros associados aos instrumentos de cobertura.

Os valores dos instrumentos financeiros de derivados a 31 de dezembro de 2015 e 31 de dezembro de 2014 apresentam-se como segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Passivo Não corrente		
Instrumentos Financeiros Derivados - Cobertura Contabilística	-17.542.738	-20.288.393
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	-2.810.386	-3.175.724
	-20.353.124	-23.464.117
Passivo Não corrente		
Instrumentos Financeiros Derivados - sem Cobertura Contabilística	-498.644.261	-511.716.801
	-498.644.261	-511.716.801
Total Justo Valor	-518.997.385	-535.180.918

Conforme referido no ponto 3.3.3 a determinação do justo valor dos instrumentos financeiros de derivados é efetuada por uma empresa independente especializada. Não obstante, o IGCP, ao abrigo do contrato de mandato com representação, também efetua a avaliação mensal da carteira de derivados da Empresa apurando à data de 31.12.2015 o montante de -17,5M euros para os Instrumentos Financeiros Derivados de Cobertura Contabilística e o montante de -524,3M euros para os Instrumentos Financeiros Derivados sem Cobertura Contabilística.

Em Maio de 2013, o Banco Santander Totta, S.A. (BST) intentou no tribunal comercial de Londres ações judiciais contra a Metro do Porto, S.A. e outras três empresas públicas de transporte de passageiros. As referidas ações dizem respeito a nove *swaps* de taxa de juro celebrados entre 2005 e 2009, entre o BST e cada uma dessas empresas públicas. Destes nove contratos, dois são as operações celebradas com a Metro do Porto.

O BST pretende que os tribunais ingleses declarem que os referidos contratos *swaps* são válidos e obrigam as empresas públicas em causa. Por outro lado, essas empresas públicas pretendem que os contratos sejam declarados inválidos e que os montantes pagos ao BST, ao abrigo dos referidos contratos, sejam reembolsados.

No dia 4 de Março de 2016, o tribunal de Londres proferiu uma sentença desfavorável para a Metro do Porto, S.A. e demais empresas públicas envolvidas, reconhecendo a validade dos contratos em disputa. Esta decisão será, contudo, objeto de recurso. A pretensão de recorrer da decisão já foi aceite pelo tribunal londrino.

17. Fornecedores

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

Entidade	31.12.2015	31.12.2014
Prometro, S.A.	3.211.511	9.269.744
EMEF - EMP. MANUT. DE EQUIP. FERROV	464.311	29.923
IP Património, S.A.	242.336	310.984
2045-Empresa de Segurança, SA	239.757	0
Liftech, S.A.	173.891	0
TIP - Transportes Intermodais do	105.421	106.816
Outros	1.917.462	1.420.024
Total fornecedores - saldos correntes	6.354.690	11.137.492

18. Fornecedores de investimentos

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, os saldos mais significativos de fornecedores de investimentos referem-se às seguintes entidades:

Entidade	31.12.2015	31.12.2014
Granitec, Lda.	70.682	0
Câmara Municipal do Porto	59.518	59.518
Rodoviária Entre Douro e Minho, SA	17.079	0
JoalCam II - Serviços, Lda.	6.383	0
Normetro, ACE	0	15.016.653
Outros	8.592	256.075
Total saldo fornecedores - correntes	162.253	15.332.246

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

19. Outras contas a pagar

Em 31 de dezembro de 2015 e 2014, o detalhe da rubrica de Outras contas a pagar (saldo corrente) é o seguinte:

	31.12.2015	31.12.2014
Acréscimos de gastos		
Instr. Derivados a liquidar	99.725.354	52.820.090
Juros de empréstimos	9.420.702	11.455.835
Memorando Entendimento CMP/EP	3.667.575	0
Comissões de garantias	1.239.094	511.917
Remunerações	561.406	570.831
Outros	1.534.042	8.850.315
Outros credores	573.664	339.844
Pessoal	58.423	57.664
Outras contas a pagar	116.780.259	74.606.495

No âmbito do Memorando de Entendimento celebrado a 31 de julho de 2015 entre a Secretaria de Estado do Tesouro, o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, o Secretário de Estado do Ordenamento do Território e da Conservação da Natureza e o Presidente da Câmara Municipal do Porto, com a participação da Metro do Porto, foi acordado que a Câmara Municipal do Porto (CMP) pagaria à Metro do Porto o montante líquido de 1.984.291 euros, corresponde à diferença entre a verba exigível pela Metro do Porto à CMP no montante global de 5.723.339 euros (dos quais 4.630.882 passaram a estar relevados em outras dívidas a receber – nota 11) e a verba exigível pela CMP à Metro do Porto no montante global de 3.739.048 euros (dos quais 3.667.575 passaram a estar relevados em Outras contas a pagar).

20. Vendas e serviços prestados

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

	Nota	31.12.2015	31.12.2014
Prestação de Serviços – Mercado interno			
Serviços prestados (transporte)		41.770.179	40.087.499
Serviços prestados (construção)	22	383.857	3.237.404
Outros		918.411	9.148.483
Prestação de serviços		43.072.447	52.473.386

Esta rubrica refere-se, essencialmente, ao rendimento diretamente relacionado com a atividade principal da Empresa (transporte de passageiros).

A rubrica "outros" refere-se a serviços secundários prestados, em particular aluguer de espaços e publicidade.

21. Fornecimentos e serviços externos

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

	Nota	31.12.2015	31.12.2014
Subcontratos (operação e manutenção)		35.064.830	41.167.776
Subcontratos (construção)	22	383.857	3.237.404
Subcontratos (direitos de utilização)		73.608	8.357.751
Outros subcontratos		2.724.823	2.532.067
Vigilância e segurança		1.034.902	1.343.726
Rendas		871.604	1.085.728
Conservação e reparações		279.878	676.577
Honorários		4.237.314	334.887
Outros		1.429.309	1.034.523
Fornecimentos e serviços externos		46.100.126	59.770.438

Na sequência das sucessivas prorrogações do contrato de subconcessão, ocorridas durante o ano de 2015, foram excluídas do contrato as obrigações de manutenção do material circulante e os direitos de utilização. Tais exclusões devem ser tidas em conta na análise comparada dos períodos, em particular na rubrica "direitos de utilização"

A rubrica "Honorários" corresponde, essencialmente, a encargos com apoio jurídico externo.

A rubrica "outros" refere-se a serviços secundários prestados, em particular aluguer de espaços e publicidade.

22. Prestações de serviços/Gastos diretos construção (IFRIC 12)

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

	31.12.2015	31.12.2014
Prestações Serviços Construção (IFRIC 12)	383.857	3.237.404
Gastos Diretos Construção (IFRIC 12)	383.857	3.237.404
FSE'S - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos com Pessoal - Imputáveis à Construção	0	0
Gastos imputáveis à Construção	383.857	3.237.404
Margem Construção - IFRIC 12	0	0

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

23. Subsídios à exploração

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

	31.12.2015	31.12.2014
Indemnizações compensatórias	0	8.038.440
Subsídios de outras entidades	0	7.737
	0	8.046.177

Durante o período não foram registadas indemnizações compensatórias, conforme previsto no n.º 2 da clausula 15ª do Contrato de Serviço Publico de 8 de agosto de 2014, celebrado com o Estado Português.

24. Gastos com pessoal

Os gastos com pessoal, incorridos durante os períodos de 2015 e 2014, foram como segue:

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Remunerações		
Órgãos sociais	223.302	190.014
Pessoal	3.050.436	3.218.862
	<u>3.273.737</u>	<u>3.408.876</u>
Encargos sociais		
Encargos sobre remunerações	756.830	871.053
Custos de ação social	35.679	40.374
Outros	60.976	386.788
	<u>853.484</u>	<u>1.298.214</u>
Gastos com o pessoal	<u>4.127.222</u>	<u>4.707.090</u>

O número médio de empregados da Empresa em 31.12.2015 foi de 79 (83 em 31.12.2014).

No ano de 2015 a Empresa incorreu em gastos com rescisões no montante de 16.564 euros (340.021 em 2014) decorrentes do programa de saídas voluntárias de colaboradores iniciado em 2014.

25. Outros rendimentos e ganhos

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

	Nota	31.12.2015	31.12.2014
Reconhecimento de subsídios ao investimento	13	16.606.594	16.524.760
Coimas recebidas de clientes		40.885	200.843
Correções relativas a períodos anteriores		325	742.165
Benefício de penalidades contratuais		-149.126	9.030.189
Outros		36.767	41.734
Outros rendimentos e ganhos		<u>16.535.445</u>	<u>26.539.692</u>

O montante registado em "Benefício de penalidades contratuais" reflete, essencialmente, o ajustamento ao montante de penalidades calculado e registado em 2014, sendo a variação desta rubrica explicada, fundamentalmente, pela alteração das penalidades previstas no contrato de subconcessão em vigor durante o período de 2015.

A rubrica "Correções relativas a períodos anteriores", na parte respeitante a exercícios anteriores a 31.12.2014, reflete o ajustamento decorrente da entrada em vigor da Adenda ao Acordo para a Implementação do Tarifário Social no Sistema Intermodal Andante celebrada em 17 de dezembro de 2014.

26. Outros gastos e perdas

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

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Impostos	225.480	405.555
Diferenças de câmbio desfavoráveis	54.356	0
Correções relativas a períodos anteriores	40.941	177.533
Quotizações	30.306	29.434
Outros	17.922	135.489
Outros gastos e perdas	<u>369.007</u>	<u>748.012</u>

Os montantes registados em "Correções relativas a períodos anteriores" reflete essencialmente o ajustamento efetuado na receita obtida no Funicular dos Guindais.

27. Juros e gastos similares suportados

O detalhe dos "Juros e gastos similares suportados" dos períodos findos em 31.12.2015 e 31.12.2014 é como segue:

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Juros suportados	106.858.033	97.680.755
Comissões de garantias	1.643.308	1.733.063
Outros	35.773	75.153
	<u>108.537.115</u>	<u>99.488.970</u>

Do montante total de "juros suportados" registados no final do período, 105.882.768 euros correspondem a juros de financiamentos obtidos dos quais 51.215.856 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados (97.915.809 euros em 2014 dos quais 41.552.072 euros correspondem a juros de Instrumentos Financeiros de Derivados).

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

As alterações no justo valor de instrumentos financeiros de derivativos e outros ativos e passivos financeiros, poderão ser estimadas descontando os fluxos de caixa futuros de valores atuais líquidos, utilizando taxas de mercado do final do ano. Com esta base, variações, positivas ou

negativas, de 1% nas taxas de juro de referência utilizadas nos financiamentos e nas estruturas de instrumentos financeiros de derivados contratadas, teriam, por referência a 31 de dezembro de 2015, os impactos apresentados no quadro resumo seguinte:

Análise de sensibilidade	Variação da Euribor	
	1%	-1%
Impacto nos Gastos Financeiros	-6.290.657	6.290.657
Impacto no MTM dos Instrumentos Financeiros de Derivados	116.180.007	-135.044.951
Total	109.889.350	-128.754.294

Análise de sensibilidade	Variação da Euribor	
	1%	-1%
Impacto no Capital Próprio	4.118.553	-4.448.333
Impacto nos Resultados do Exercício	105.770.797	-124.305.961
Total	109.889.350	-128.754.294

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

Em virtude do litígio com a contraparte de dois dos instrumentos financeiros de derivados classificados como de não cobertura contabilística, conforme referido na nota 16, a Empresa suspendeu os pagamentos dos respetivos cupões desde junho de 2013. O montante total acumulado dos cupões com pagamento suspenso ascendia em 31.12.2015 a 99.725.354 euros (52.820.089 euros em 31.12.2014) e encontra-se totalmente relevado nestas demonstrações financeiras.

28. Juros e rendimentos similares obtidos

O detalhe dos "Juros e rendimentos similares obtidos" dos períodos findos em 31.12.2015 e 31.12.2014 é como segue:

	31.12.2015	31.12.2014
Juros de depósitos (Incl. Participadas)	245.856	290.778
Outros	2	3
	245.858	290.780

29. Compromissos e garantias

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

Entidade	Âmbito	Valor do contrato	Valor realizado	%
Prometro, S.A.	Subconcessão Operação Manutenção SMLAMP	228.173.036	217.739.402	95%
EMEF	Manutenção Material Circulante - 1º Contrato	969.000	969.000	100%
EMEF	Manutenção Material Circulante - 2º Contrato	1.368.635	1.368.635	100%
EMEF	Manutenção Material Circulante - 3º Contrato	1.011.191	1.011.191	100%
EMEF	Manutenção Material Circulante - 4º Contrato	1.627.009	645.023	40%

Os fornecedores que representam mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos do ano de 2015 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) são a Prometro, S.A., a EMEF e a Lipman Karas LLP.

A Empresa prestou as seguintes garantias bancárias relacionadas com processos judiciais em curso:

Objeto	31.12.2015	31.12.2014	
Tribunal do Porto	Processos Expropriativos	1.084.716	1.084.716
Tribunal de Vila do Conde	Processos Expropriativos	607.573	619.533
Tribunal de Vila Nova de Gaia	Processos Expropriativos	210.760	210.760
Tribunal de Gondomar	Processos Expropriativos	175.482	180.530
Tribunal da Maia	Processos Expropriativos	54.636	54.636
Tribunal de Matosinhos	Processos Expropriativos	5.788	5.788
Tribunal da Póvoa de Varzim	Processos Expropriativos	0	12.000
		2.138.955	2.167.963

Para além destas garantias e conforme detalhado na nota 15 foram garantidos pela República Portuguesa (i) as obrigações da Metro do Porto enquanto fiadora do Nortrem, ACE no contrato de financiamento subjacente à operação de *sale and lease back* denominada "Locação Estruturada Portuguesa", no montante de 250 milhões de euros; (ii) o financiamento contraído junto do BEI no montante total de 803,7 milhões de euros; e (iii) o empréstimo obrigacionista celebrado com a Caixa Banco de Investimento no montante de 50 milhões de euros (que se venceu em novembro de 2015). No âmbito das estruturas financeiras de *US Cross Border Lease - Pickle Lease Service Contract* a Metro do Porto também assumiu um conjunto de *covenants*, nomeadamente relativas a cláusulas de *ownership* e alteração do *rating* de crédito da República Portuguesa, bem como obrigações quanto à estrutura *defeased* (ver nota 15).

Encontra-se em revisão a estrutura de garantias a prestar no âmbito dos contratos de financiamento.

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/Subsidiária:

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

(b) Transações e saldos pendentes

i) Acionistas e partes relacionadas:

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

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	2.972.960	2.795.314
STCP	53.563	54.053
	<u>3.026.523</u>	<u>2.849.366</u>
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1.643.308	1.733.063
STCP	348.921	320.072
Estado (IGCP)	2.300	0
CP - Comboios de Portugal	361	757
	<u>1.994.890</u>	<u>2.053.892</u>
Juros pagos		
Estado (DGTF)	42.361.766	39.227.802
Financiamentos obtidos		
Estado (DGTF)	196.895.809	274.511.515
	<u>239.257.575</u>	<u>313.739.317</u>
Gastos incorridos transferidos		
STCP	2.916	0
	<u>2.916</u>	<u>0</u>

No final do período de 31.12.2015 e 31.12.2014, os saldos resultantes de transações efetuadas com partes relacionadas são como segue:

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Saldos devedores		
Estado (DGTF)	1.598.355	1.122.831
Estado (IGCP)	2.955.379	6.838.847
STCP	30.503	13.503
	<u>4.584.237</u>	<u>7.975.180</u>
Saldos credores		
Estado (DGTF)	1.986.044.591	1.788.421.605
STCP	18.310	16.648
CP - Comboios de Portugal	13	803
	<u>1.986.062.915</u>	<u>1.788.439.055</u>

ii) Associadas/Subsidiária:

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

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Prestação de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	38.173.307	36.862.232
Transpublicidade, S.A.	214.401	210.271
	<u>38.387.707</u>	<u>37.072.502</u>
Aquisição de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	2.207.890	1.821.810
	<u>2.207.890</u>	<u>1.821.810</u>
Gastos incorridos transferidos		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	452.587	462.350
Transpublicidade, S.A.	54.510	83.017
	<u>507.096</u>	<u>545.367</u>

No final do período de 31.12.2015 e 31.12.2014, os saldos resultantes de transações efetuadas com entidades associadas são como se segue:

	<u>31.12.2015</u>	<u>31.12.2014</u>
Saldos devedores		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	4.507.011	3.982.115
Metro do Porto Consultoria, Lda.	6.988	5.758
Transpublicidade, S.A.	167.769	307.721
	<u>4.681.768</u>	<u>4.295.593</u>
Saldos credores		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	105.492	268.133
	<u>105.492</u>	<u>268.133</u>

31. Informações exigidas por diplomas legais

Mesa da Assembleia Geral

Mandato	Cargo	Nome	Valor da Senha Fixado (€)	Remuneração Anual 2015 (€)			
				Bruto (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Reversão Remuneratória (3)	Valor após reduções (4)=(1)-(2)+(3)
2012-2014(*)	Presidente da Mesa da Assembleia geral	Valentim dos Santos de Loureiro	575	575	0	0	575
	Vice-Presidente	Alberto João Coraceiro de Castro	470	470	0	0	470
	Secretário	Luís Artur Miranda Guedes Bianchi de Aguiar	375	375	0	0	375

(*) Mandato prorrogado até janeiro de 2016

Conselho de Administração

Conselho de Administração

Mandato	Cargo	Nome	Designação		OPRLO	
			Forma (1)	Data	(Identificação Entidade)	Pagadora (O/D)
2012-2014 (*)	Presidente do Conselho de Administração e da Comissão Executiva	João Velez Carvalho	D	13-jul-12		
	Vogal Executivo	António José Lopes	D	13-jul-12		
	Vogal não Executivo	Rui Miguel Faria de Sá Pinto ¹	D	13-jul-12	IAPMEI, IP	Origem
	Vogal não Executivo	Joana Fernanda Ferreira de Lima ²	D	13-jul-12	Câmara Municipal da Trofa	Origem
	Vogal não Executivo	Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	D	13-jul-12	BPI	Origem
	Vogal não Executivo	António Domingos da Silva Tiago	Cooptação	12-nov-14	Câmara Municipal da Maia	Origem
	Vogal não Executivo	Marco André dos Santos Martins Lopes	Cooptação	30-nov-15	Câmara Municipal de Gondomar	Origem

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

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

² Em 26 de novembro de 2015 renunciou ao cargo, tendo sido substituída pelo Senhor Dr. Marco Martins em Reunião do Conselho de Administração de 30 de novembro 2015

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

(*) Mandato prorrogado até janeiro de 2016

Membro do CA (Nome)	Acumulação de Funções		
	Entidade	Função	Regime (Público/Privado)
João Velez Carvalho	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	STCP – Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Presidente Não Executivo do Conselho de Administração	Público
António José Lopes	STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.	Vogal não Executivo do Conselho de Administração	Público
	Metro do Porto Consultoria – Consultoria em Transportes Urbanos e Participações, Unipessoal, Lda.	Gerente	Público
	Transpublicidade – Publicidade em Transportes, S.A.	Presidente do Conselho de Administração	Público
	TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Nortrem – Aluguer de Material Ferroviário, ACE	Vogal do Conselho de Administração	Público
	Porto Digital	Vogal do Conselho de Administração	Associação
	ATC - Porto Tours	Presidente do Conselho Fiscal	Associação
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	IAPMEI, I.P.	Vogal do Conselho Diretivo	Público
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Banco BPI	Diretor do Centro de Empresas	Privado
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Câmara Municipal da Trofa	Vereadora	Público
António Domingos Silva Tiago	Câmara Municipal da Maia	Vice-presidente	Público
Marco André dos Santos Martins Lopes	Câmara Municipal de Gondomar	Presidente	Público

Membro do CA (Nome)	EGP			
	Fixado (S/N)	Classificação (A/B/C)	Valores Mensais Bruto €	
			Remuneração Base	Despesas Representação
João Velez Carvalho	Sim	Empresa do Grupo B	4.864,34	1.945,74
António José Lopes	Sim	Empresa do Grupo B	3.891,47	1.556,59
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Sim	Empresa do Grupo B	972,87	0
António Domingos da Silva Tiago	sim	Empresa do Grupo B	972,87	0

Nota: EGP – Estatuto do Gestor Público

Membro do CA (Nome)	Remuneração Anual (€)					
	Variável	Fixa **	Bruto (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Reversão Remuneratória (3)	Valor Final (4) = (1)-(2)+(3)
João Velez Carvalho	0	81.720,96	97.746,64	13.260,20	1.737,56	86.223,99
António José Lopes	0	65.376,72	78.694,66	10.551,95	1.378,80	69.521,51
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	0	0	0,00	0,00	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0	11.674,44	14.145,92	636,75	0,00	13.509,17
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	11.674,44	13.620,18	680,97	0,00	12.939,21
António Domingos Silva Tiago	n.a	0	0	0,00	0,00	0,00
Marco André dos Santos Martins Lopes	n.a	0	0	0,00	0,00	0,00

Nota:

Redução de anos anteriores: refere as remunerações regularizadas no ano em referência pertencentes a anos anteriores

* Indicar os motivos subjacentes a este procedimento

** Incluir a remuneração + despesas de representação (sem reduções)

Membro do CA (Nome)	Benefícios Sociais (€)							
	Subsídio Refeição		Regime de Proteção Social		Seguro de saúde	Seguro de Vida	Outros	
	Valor/Dia	Montante Pago Ano	Identificar	Valor			Identificar	Valor
João Velez Carvalho	6,41	1.551,22	Seg. Social	14.225,64	0	0	Seguro A.T.	402,24
António José Lopes	6,41	1.544,81	Seg. Social	16.633,87	394,99	0	Seguro A.T.	383,96
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0,00
Joana Fernanda Ferreira de Lima	n.a	0	Seg. Social	3.208,34	0	0	Seguro A.T.	64,91
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	n.a	0	Seg. Social	3.073,03	0	0	Seguro A.T.	61,72
António Domingos Silva Tiago	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0,00
Marco André dos Santos Martins Lopes	n.a	0	n.a	0	0	0	n.a	0,00

Membro do CA (Nome)	Gastos com Comunicações Móveis (€)		
	Plafond Mensal Definido	Valor Anual	Observações
João Velez Carvalho	80,00	426,86	
António José Lopes	80,00	416,41	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0	0	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0	0	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	
António Domingos Silva Tiago	0	0	
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	

Membro do CA (Nome)	Encargos com Viaturas								
	Viatura atribuída	Celebração de contrato	Valor de referência da viatura	Modalidade ⁽¹⁾	Ano Início	Ano Termo	Valor da Renda Mensal	Gasto Anual com Rendas	N.º Prestações Contratuais Remanescentes
	(S/N)	(S/N)	(€)	(Identificar)					
João Velez Carvalho	Sim	Sim	69.967	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
António José Lopes	Sim	Sim	61.500	Aquisição	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	Não								
Joana Fernanda Ferreira de Lima	Não								
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	Não								
António Domingos Silva Tiago	Não								
Marco André dos Santos Martins Lopes	Não								

Legenda:

[1] aquisição; ALD: Leasing ou outra

Membro do CA (Nome)	Plafond Mensal para Combustível e Portagens	Gastos anuais associados a Viaturas (€)				
		Combustível	Portagens	Outras Reparações	Seguro	Observações
João Velez Carvalho	486,44	1.628,49	646,35	1.712,82	759,00	
António José Lopes	389,15	3.279,00	822,64	3.136,35	601,89	
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0	0	0	0	0	
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0	0	0	0	0	
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	0	0	0	
António Domingos Silva Tiago	0	0	0	0	0	
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	0	0	0	

Membro do CA	Gastos anuais associados a Deslocações em Serviço (€)					
	Deslocações em Serviço	Custo com Alojamento	Ajudas de Custo	Outras		Gasto total com viagens (Σ)
				Identificar	Valor	
João Velez Carvalho	0	0	0	Refeições	340,08	340,08
António José Lopes	0	0	0	Refeições	265,51	265,51
Rui Miguel Faria de Sá Pinto	0	0	0		0	0
Joana Fernanda Ferreira de Lima	0	0	0		0	0
Gonçalo Nuno de Sousa Mayan Gonçalves	0	0	0		0	0
António Domingos Silva Tiago	0	0	0		0	0
Marco André dos Santos Martins Lopes	0	0	0		0	0

Fiscalização

Conselho Fiscal

Mandato	Cargo	Nome	Designação		Estatuto Remuneratório Fixado Mensal (€)
			Forma ⁽¹⁾	Data	
2012-2014 (*)	Presidente	Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	Despacho	13-jul-12	1.362,01
	Vogal Efectivo	Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	Despacho	13-jul-12	969,5
	Vogal Efectivo (ROC)	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC"	Despacho	13-jul-12	0
	Vogal suplente (ROC)	José Rodrigues de Jesus	Despacho	13-jul-12	0

(*) Mandato prorrogado, não tendo ainda sido eleito Conselho Fiscal

Nome	Remuneração Anual 2015 (€)			
	Bruta (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Reversão Remuneratória (3)	Valor Final (4) = (1) - (2) + (3)
Maria Fernanda Joanaz Silva Martins	19.068,14	1.906,81	381,36	17.542,69
Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira	13.573,00	0	0	13.573,00

Em Fevereiro de 2015, a MP procedeu ao pagamento de retroativos de vencimento desde 12 de outubro de 2013 até 31 de dezembro de 2014. Tais montantes não estão refletidos no quadro anterior.

Revisor Oficial de Contas

Mandato	Cargo	Identificação SROC/ROC			Designação			N.º Mandatos exercidos na sociedade
		Nome	Número de Inscrição na OROC	Número de Inscrição na CMVM	Forma (1)	Data	Contratada	
2012-2014	Vogal Efectivo	Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	SROC nº 53 ROC nº 179	1975	Despacho	13-jul-12	Prestação Serviços	
	Vogal Suplente	José Rodrigues de Jesus	201		Despacho	13-jul-12	n.a.	n.a.

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

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

(*) Mandato prorrogado, não tendo ainda sido eleito novo ROC.

Nome	Remuneração Anual 2015 (€)			
	Bruta (1)	Reduções Remuneratórias (2)	Reversão Remuneratória (3)	Valor Final (4) = (1) - (2) + (3)
Sociedade "António Magalhães & Carlos Santos - SROC", representada pelo Dr. António Monteiro de Magalhães	18.387,24	1.838,72	367,74	16.916,26
José Rodrigues de Jesus	0	0		0

Auditor Externo

Identificação do Auditor Externo (SROC/ROC)			Contratação		Remuneração Anual 2015 (€)			
Nome	N.º inscrição na DROC	N.º registo na CMVM	Data	Período	Valor da Prestação de Serviços (1)	Redução Remuneratória (2)	Reversão Remuneratória (3)	Valor Final (4) = (1)-(2)+(3)
KPMG & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, S.A.	189	9093	03-11-2015	Exercício de 2015	14.000	0	0	14.000
					14.000	0	0	14.000

32. Eventos subsequentes

Contrato de subconcessão da operação e manutenção

O Conselho de Administração deliberou em 15 de fevereiro de 2016, após reavaliação do processo de contratação da subconcessão, iniciar o processo de anulação administrativa do ato de adjudicação e do contrato de subconcessão do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. celebrado em 26 de Outubro de 2015, entre esta Sociedade e a Transdev Porto – Subconcessão do Metro, S.A..

Após realização da audiência prévia dos interessados - notificados daquela decisão em 17 de fevereiro de 2016 e da apresentação de pronúncia dos mesmos em 16 de março de 2016 – veio o Conselho de Administração a aprovar, em 21 de março de 2016, o relatório de audiência dos interessados e a deliberar nessa mesma data, anular o ato de adjudicação do procedimento relativo ao contrato de subconcessão da Exploração do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. aprovado em 14 de setembro de 2015.

Em 27 de abril de 2016 a Transdev Mobilidade, S.A. intentou contra a Metro do Porto, S.A., em sede de contencioso pré-contratual, ação de impugnação do ato de anulação da adjudicação e de anulação do Contrato de Subconcessão do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A. celebrado em 26 outubro de 2015.

Prorrogação do contrato de subconcessão da operação e manutenção

Em 31 de março de 2016 foi celebrado, entre a Empresa e a subconcessionária Prometro, o quinto aditamento ao contrato de subconcessão inicial celebrado em 26 de fevereiro de 2010. Este aditamento veio prolongar a subconcessão por um período de vinte e quatro meses com final a 31 de março de 2018 e incluir na esfera de responsabilidades contratuais da

subconcessionária a manutenção de todo o material circulante da Metro do Porto, nomeadamente da frota de 72 veículos Eurotram e a frota de 30 veículos Tram Train.

Ação judicial com o Banco Santander referente a operações com derivados financeiros

Em 4 de março de 2016, o tribunal de Londres proferiu uma sentença desfavorável para a Empresa e demais entidades públicas envolvidas, reconhecendo a validade dos contratos em disputa. Esta decisão será, contudo, objeto de recurso. A pretensão de recorrer da decisão já foi aceite pelo tribunal londrino.

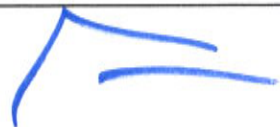
CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS



RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL



RELATÓRIO DE AUDITORIA





RELATÓRIO DE GESTÃO E DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS

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



Senhores Acionistas,

Nos termos do disposto na legislação em vigor e nos estatutos da Metro do Porto, S.A. (adiante designada apenas por Metro do Porto) e cumprindo com o mandato que nos foi conferido, compete-nos elaborar e submeter à apreciação de V. Exas. o relatório anual da nossa ação fiscalizadora e o nosso Parecer sobre o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e respetivo anexo, elaborados pelo Conselho de Administração, reportados a 31 de dezembro de 2015.

Ao longo do exercício, acompanhámos a gestão da sociedade e tomámos conhecimento da atividade desenvolvida, procedendo à leitura das atas das reuniões do Conselho de Administração, da Comissão Executiva e da Assembleia Geral e realizando reuniões com a Administração e demais responsáveis pelos serviços, nas quais nos foram prestados todos os esclarecimentos e informações solicitados. Procedemos igualmente às validações e controlos que por lei nos são cometidos, designadamente, examinando registos contabilísticos e testando, por escolha aleatória, a conformidade dos lançamentos com os documentos que lhes serviram de suporte e demais informação disponível, apreciando o cumprimento do normativo legal e estatutário aplicável, nomeadamente quanto à divulgação da informação anual sobre governo das sociedades, conforme previsto no artigo 245º-A do Código dos Valores Mobiliários e no artigo 54º do Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro.

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

2



Análise da atividade e do desempenho económico e financeiro

Ao nível da procura, verificou-se em 2015 um acréscimo de 1,4% do número de validações face ao ano anterior, atingindo os 57,7 milhões, estabelecendo assim um novo recorde anual. O indicador passageiros.Km regista um crescimento de 2,2% face a 2014. Consequentemente, em 2015, a receita cresceu 3,3%, permitindo, em conjugação com a redução dos custos operacionais em 15,7% face ao ano anterior, uma melhoria da taxa de cobertura média anual da operação do Sistema em 19,5 p.p., que passou de 86,5% em 2014 para 105,9% em 2015, ultrapassando pela primeira vez a barreira dos 100%.

No que respeita aos resultados apurados em 2015, verifica-se que o resultado operacional continua a ser negativo, no montante de 101,6 M€, evidenciando um agravamento face ao ano anterior de cerca de 16,5 M€. De salientar que, de acordo com o contrato de serviço público celebrado com o Estado, a Metro do Porto deixou de beneficiar em 2015 de indemnizações compensatórias pelo cumprimento das suas obrigações de serviço público.

Contudo, ao nível do resultado líquido do período, a evolução foi favorável (207,3 M€), decorrente, essencialmente, da flutuação do justo valor dos instrumentos financeiros derivados detidos, conforme resulta de avaliação efetuada por avaliador independente, e da evolução favorável do efeito da atualização financeira das provisões.

Em termos patrimoniais, ocorreu uma redução do ativo face ao ano anterior (-2,6%), resultante essencialmente da diminuição do saldo da rubrica “Ativos intangíveis” no montante de 59,3 M€. O capital próprio manteve a tendência de deterioração que tem vindo a ser registada, por força dos resultados negativos apurados, registando uma diminuição de cerca de 204,3 M€ (-9,5%), apresentando um valor negativo de 2.412 M€. O balanço da Metro do Porto evidencia um agravamento do seu passivo, que cresceu 148,0 M€, devido essencialmente ao aumento dos financiamentos obtidos (+92,6 M€) e das provisões (+49,4 M€).

De salientar, que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro dos acionistas, designadamente do Estado. Conforme consta do balanço reportado a 31 de dezembro de 2015, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando, assim, a empresa abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais. Por conseguinte, deverão os acionistas deliberar sobre esta matéria, conforme decorre da legislação referida.

Foi mantida a política de contração do nível do investimento, o qual se restringiu à conclusão dos projetos em curso. O investimento em 2015 ascendeu a 0,4 M€ (sem considerar a redução das provisões constituídas em anos anteriores), o que representa apenas 4,5% do montante de investimento previsto no orçamento para 2015.



No que respeita ao concurso público para subconcessão do sistema de metro ligeiro do Porto, foi assinado em 21 de agosto de 2015 um acordo de revogação do contrato de subconcessão que havia sido celebrado com a TCCMP, Lda. em 23 de abril de 2015, pelos motivos expostos no ponto 2 do Relatório de gestão. Posteriormente, a Metro do Porto celebrou contrato em 26 de outubro de 2015 com a Transdev Mobilidade, S.A., na sequência de convites endereçados a várias entidades, o qual veio a ser anulado administrativamente.

Neste período e até à data, a operação do sistema de metro ligeiro tem vindo a ser assegurada pelo anterior operador, através de sucessivos aditamentos ao contrato inicial, que terminou em 31 de dezembro de 2014, os quais têm vindo a ser submetidos a visto prévio do Tribunal de Contas.

Relativamente à ação judicial interposta pelo Banco Santander Totta contra a Metro do Porto e outras empresas públicas de transportes, no sentido de ser reconhecida a validade dos contratos de swaps de taxa de juro celebrados, foi conhecida em 4 de março passado a sentença do tribunal de Londres, a qual foi desfavorável, decisão essa que será objeto de recurso.

Na medida em que, por decisão da Entidade Estatística da União Europeia, a Metro do Porto integra o perímetro de consolidação das Administrações Públicas, o seu orçamento fez parte do Orçamento do Estado para 2015. Estando, ainda, a decorrer o prazo para encerramento das contas de gerência, não se mostra possível apresentar comentários quanto aos resultados da execução orçamental da empresa, numa ótica de caixa, a qual integrará a Conta Geral do Estado.

Cumprimento de obrigações legais

Constata-se a preocupação da empresa com o cumprimento das obrigações legais e regulamentares a que se encontra vinculada, enquanto empresa pública, tal como é especificado no relatório de gestão. No que respeita aos deveres especiais de informação, foram os mesmos cumpridos, através do carregamento no SIRIEF dos elementos exigidos.

Em conformidade com o disposto no artigo 54º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, a Metro do Porto emitiu o Relatório de Governo Societário, que contém as matérias reguladas pelos princípios do Governo Societário, o qual respeita, em linhas gerais, o modelo constante do manual para a elaboração do referido relatório divulgado pela UTAM - Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial do Ministério das Finanças.

Relativamente aos objetivos de redução dos gastos operacionais, estabelecidos pelo artigo 61º do Orçamento de Estado para 2015 e pelo Ofício Circular nº 11156, de 2 de dezembro de 2014, da DGTF, que emitiu instruções quanto aos instrumentos previsionais de gestão para 2015, verifica-se que estes objetivos não foram integralmente cumpridos, sendo as justificações para os desvios apurados apresentadas no ponto 6.3.14 do Relatório de gestão.

4



Em matéria de endividamento remunerado, foi respeitado o limite do acréscimo de endividamento fixado no Ofício Circular acima referido (3%), tendo a dívida de financiamento remunerada líquida registado um acréscimo de 2,89%, conforme evidenciado na tabela a seguir apresentada:

(valores em milhares de euros)

Passivo remunerado (€)	2015	2014	Var. Absol.	Var. %
Dívida bruta	3 313 375	3 220 741	92 634	2,88%
Bonificação de juros	2 948	3 347	-399	-11,92%
Dívida líquida/remunerada	3 310 427	3 217 394	93 033	2,89%

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

Foi apresentado novo pedido de dispensa do cumprimento do princípio da unidade de tesouraria, ao abrigo do regime de exceção previsto na legislação em vigor, tendo a renovação da autorização de dispensa sido concedida pelo Despacho n.º 1130/15-SET, de 24 de julho.

O prazo médio de pagamento a fornecedores (PMP), calculado nos termos da RCM n.º 34/2008, alterada pelo Despacho n.º 9870/2009, registou em 2015 um decréscimo de 2 dias (-3,1%), situando-se em 63 dias, o que representa um incumprimento do objetivo definido na referida RCM¹. De referir que, à semelhança do procedimento adotado no ano anterior, no apuramento do PMP não foi incluída a dívida à Normetro, no valor de 15,1 ME, que foi liquidada em fevereiro de 2015, nos termos do acordo celebrado com aquele consórcio.

Ao nível das dívidas em atraso² foi registado um aumento de cerca de 4,9 m€ face a 2014, fixando-se o montante de dívidas em atraso em 12,8 m€ no final do período de 2015.

¹ Redução do PMP inferior a 15%, dado o PMP do ano anterior ser superior a 45 dias.

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

5



Parecer

Face aos trabalhos efetuados e como corolário do que precede, somos de PARECER que, pese embora o não cumprimento de algumas das disposições legais a que a empresa se encontra vinculada, o qual foi, todavia, e no geral, fundamentado:

- 1º podem ser aprovados o Relatório de Gestão, o Balanço individual, a Demonstração individual dos resultados por naturezas, a Demonstração individual das alterações no capital próprio, a Demonstração individual dos fluxos de caixa e o seu Anexo, relativos ao período findo em 31 de dezembro de 2015, bem como o Relatório de Governo Societário;
- 2º pode ser aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão;
- 3º devem os acionistas proceder à apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade nos termos e para os efeitos previstos no artigo 455º do Código das Sociedades Comerciais.

Declaração de Responsabilidade

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

Porto, 19 de maio de 2016

O Conselho Fiscal

Dra. Maria Fernanda Joanaz Silva Martins - Presidente

Dr. Nuno Ricardo Pereira Estima Oliveira - Vogal

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

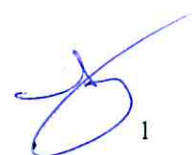
CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS E RELATÓRIO DE AUDITORIA

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 2015 da "**Metro do Porto, S.A.**", as quais compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2015, que evidencia um total de 2.128.546.039 euros e um total de capital próprio negativo de 2.412.452.164 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 193.365.621 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 nos correspondentes Anexos.

RESPONSABILIDADES

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração:
 - a) a preparação de demonstrações financeiras consolidadas que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira das empresa, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio 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.
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.



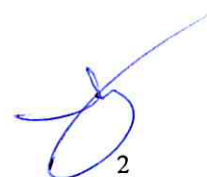
1

ÂMBITO

4. O exame a que procedemos foi efetuado de acordo com as Normas Técnicas e as Diretrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objetivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:
- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
 - a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adotadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
 - a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade;
 - a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras; 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 demonstrações financeiras referidas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da "**Metro do Porto, S.A.**" em 31 de dezembro de 2015, o resultado das suas operações, as alterações dos capitais próprios 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.



2

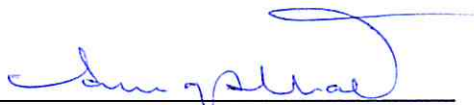
RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS

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

ÊNFASES

9. Sem afetar a opinião expressa no parágrafo nº 7 acima, chamamos a atenção para as seguintes situações:
- 9.1 Conforme referido no relatório de gestão e evidenciado no balanço, encontra-se perdida mais de metade do capital, estando a empresa abrangida pelo disposto no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, pelo que os acionistas deverão deliberar em conformidade. De referir que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o princípio de continuidade, o que pressupõe a manutenção do apoio financeiro por parte dos acionistas e/ou a obtenção de resultados positivos no futuro.
- 9.2 Como consta da nota 6 do anexo às demonstrações financeiras, foram efetuados testes de imparidade aos direitos de concessão reconhecidos no balanço, cujo saldo ascende a cerca de 1.941 milhões de euros, tendo concluído pela inexistência de imparidade nos referidos ativos. Será de salientar que os testes em questão assentam em diversos pressupostos, entre os quais a atribuição de apoio financeiro por parte do concedente para cobrir os encargos decorrentes do financiamento da construção e da manutenção pesada da infraestrutura.

Porto, 18 de maio de 2016



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

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 2015 (que evidencia um total de 2.128.546.039 euros e um total de capital próprio negativo de 2.412.452.164 euros, incluindo um resultado líquido negativo de 193.365.621 euros), a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio e a Demonstração dos fluxos de caixa do período 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, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio e os fluxos de caixa, bem como a adopção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.
- 3 A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

Âmbito

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

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

Opinião

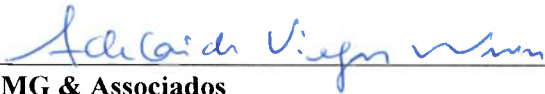
- 7 Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, a posição financeira da **Metro do Porto, S.A.** em 31 de Dezembro de 2015, o resultado das suas operações, as alterações no capital próprio e os fluxos de caixa no período findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

Ênfases

- 8 Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para as situações seguintes:
 - 8.1 À data de 31 de Dezembro de 2015 a Metro do Porto, S.A. apresenta um capital próprio negativo de 2.412 milhões de euros (2014: 2.208 milhões de euros), tendo o Conselho de Administração efectuado os procedimentos descritos no artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, sobre os quais relata no relatório de gestão. Tal como divulgado na nota 3.4 do Anexo, as demonstrações financeiras foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações, o qual está dependente do contínuo suporte financeiro do Estado Português para o reequilíbrio económico-financeiro da concessão, da capacidade de obtenção de recursos financeiros externos e do sucesso futuro das suas operações, não incluindo qualquer ajustamento caso se venha a constatar que esta base não foi a apropriada. Adicionalmente, e considerando o pressuposto de reequilíbrio económico-financeiro da concessão, conforme divulgado na nota 6 do Anexo, não foi igualmente reconhecida qualquer imparidade dos Activos intangíveis e em curso referentes ao direito de exploração do Sistema de Metro Ligeiro.
 - 8.2 Conforme referido na nota 14 do Anexo, a Empresa, nos termos das Bases da Concessão, regista em Provisões o valor necessário para fazer face à obrigação de manter ou restabelecer os activos afetos à concessão, o qual em 31 de Dezembro de 2015 ascende a cerca de 533 milhões de euros (2014: 486 milhões de euros). Esta estimativa tem por base pressupostos fortemente influenciáveis pela conjuntura económica e financeira e condicionamentos do mercado sobre o valor dos respectivos bens, pelo que a concretização da referida estimativa está dependente da verificação de tais pressupostos. A evolução das condições macroeconómicas, tecnológicas e do mercado poderão traduzir-se em alterações destes mesmos pressupostos e, conseqüentemente, ter impacto significativo no valor das referidas provisões.

- 8.3** As demonstrações financeiras referentes ao período findo em 31 de Dezembro de 2014 foram examinadas por outro Auditor Externo, que emitiu o Relatório de Auditoria sem reservas e com ênfase, datado de 21 de Maio de 2015. A nossa contratação como auditores externos ocorreu em 3 de Novembro de 2015 para efectuarmos a auditoria às contas para o período findo em 31 de Dezembro de 2015.

Porto, 16 de Maio de 2016



KPMG & Associados

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, S.A. (n.º 189)

representada por

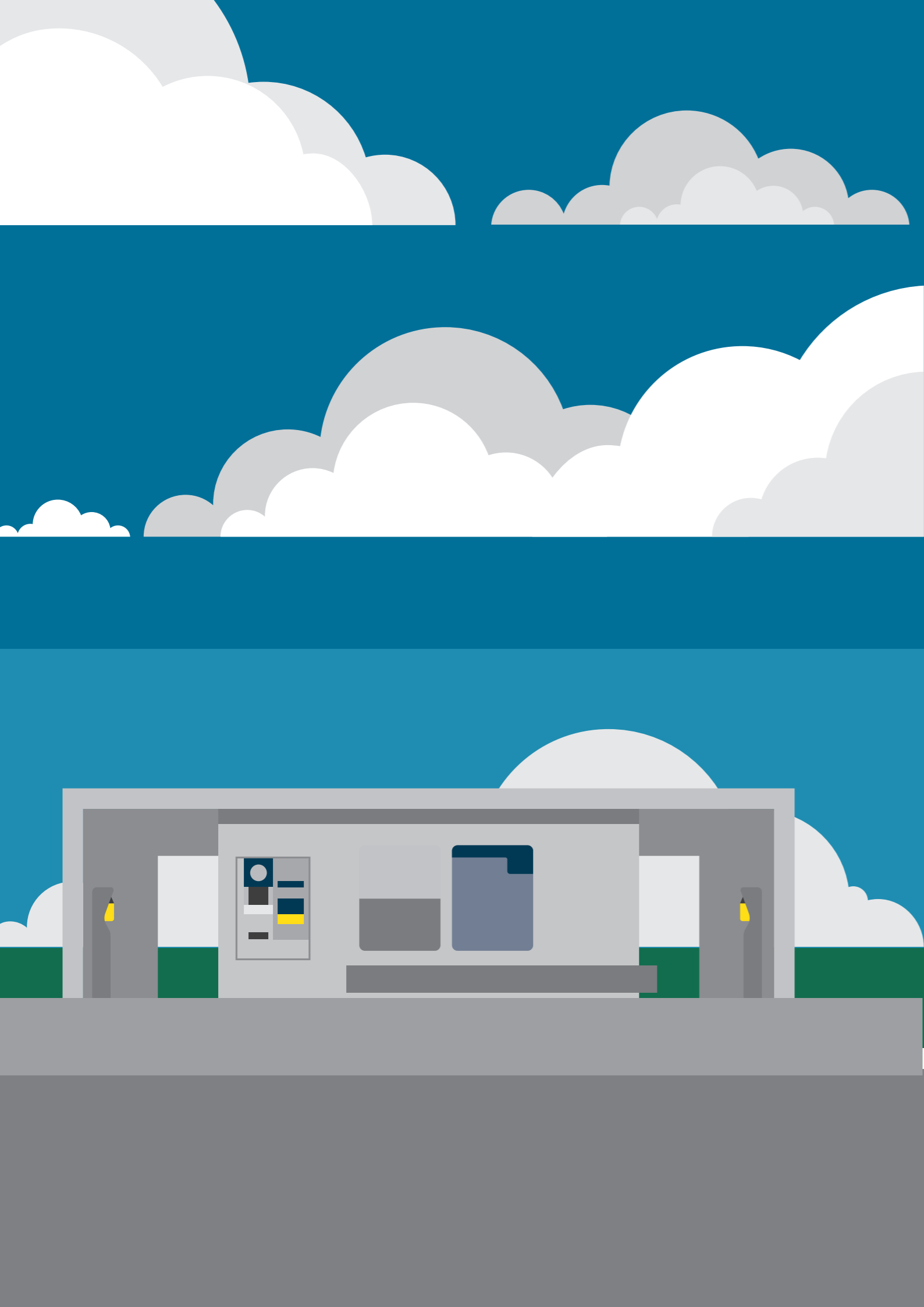
Adelaide Maria Viegas Clare Neves (ROC n.º 862)

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2015



Metro do Porto. A vida em movimento.





ÍNDICE

MENSAGEM DO PRESIDENTE 4

QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS 7

ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE **10**

ENVOLVIMENTO **11**

DESTAQUES 2015 **17**

AMBIENTE 19

PERSPETIVA ECONÓMICA 28

RESPONSABILIDADE SOCIAL 34

ANEXOS 52



MENSAGEM DO PRESIDENTE

Em consonância com a Mensagem do Relatório e Contas, compete-me caracterizar, de forma concisa, a atividade da Metro do Porto ao longo do ano de 2015 de acordo com a sua visão de promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto, da sua Missão de planear, conceber, construir, equipar e explorar um sistema de metro ligeiro sob a visão de sustentabilidade, orientação para o cliente, rigor, transparência e espírito de equipa que tão bem caracterizam a empresa.

No ano de 2015, os custos operacionais da Metro do Porto, S.A., atingiram o valor mais baixo da história da empresa, cerca de 38,7 milhões de euros. No entanto, os elevados padrões de sustentabilidade do Metro mantiveram-se, com o registo de valores recorde no número de passageiros, cerca de 57,7 milhões - um aumento de 1,4% em relação ao ano anterior-, e nas receitas, cujo valor se fixou em 40,9 milhões de euros. Posto isto, pela primeira vez desde o início da operação da rede de Metro, a taxa de cobertura de custos foi excedentária (105,9%) e ultrapassou em 19,5 pontos percentuais o registo do ano precedente.

A Sustentabilidade do Metro do Porto, enquanto concessionária de um Serviço Público, é uma conjugação de fatores económico-financeiros e preocupações de natureza ambiental, social e cultural.

Na vertente ambiental, destaca-se a continuada redução de 1% na emissão indireta de poluentes como o CO2 e ainda a recertificação em Qualidade e Ambiente. São também notórios os benefícios sociais do sistema, dada a Segurança e a elevada taxa de satisfação dos utilizadores do Metro (84 pontos em 100, segundo revela o estudo realizado pela DOMP em 2015).

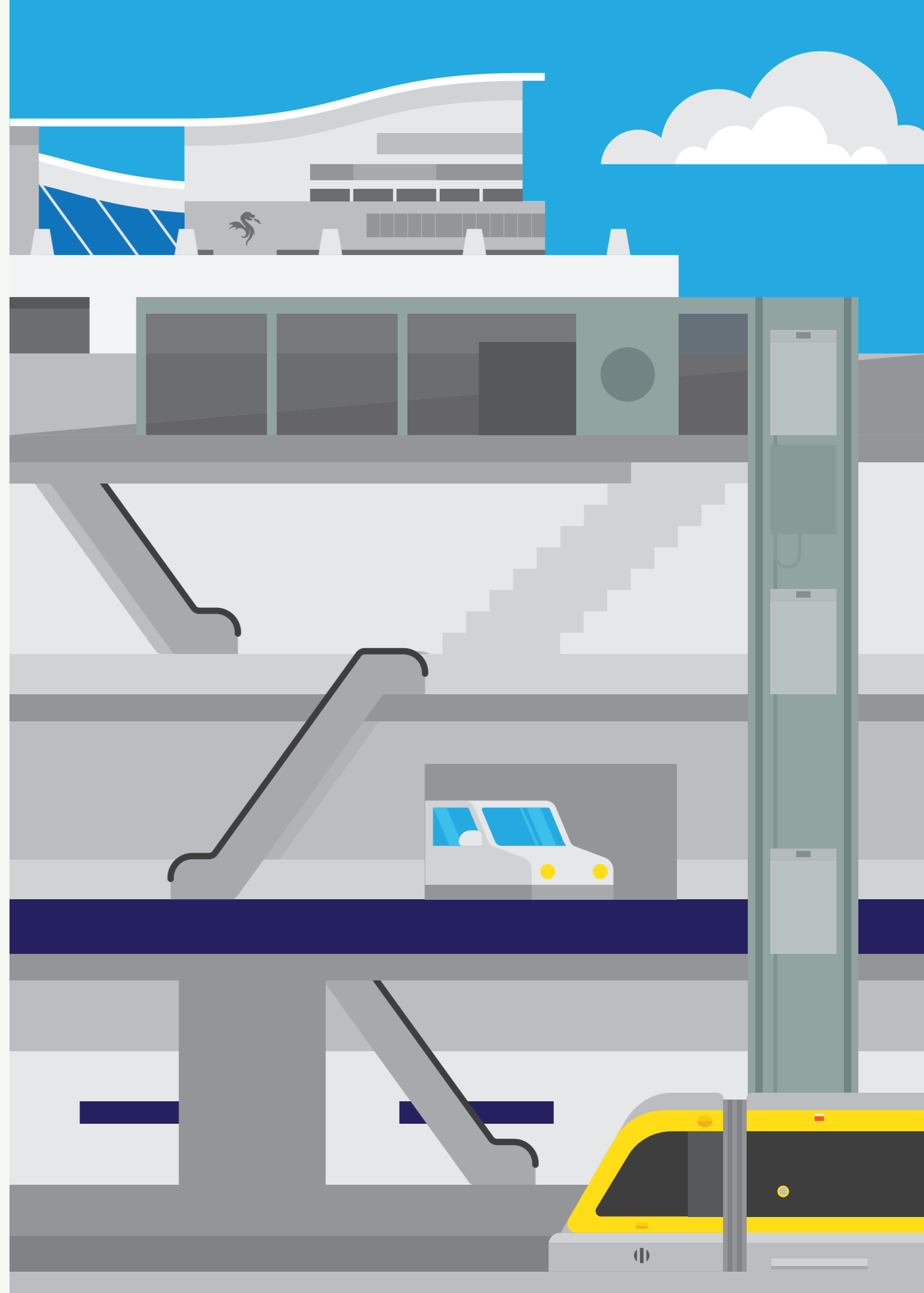
Relativamente à questão da responsabilidade social, destaca-se ainda o serviço MOVE PORTO - Metro e Autocarros 24 Horas uma operação noturna das linhas Azul e Amarela nas noites de fim-de-semana e vésperas de feriado, em articulação com a Rede Madrugada STCP e nos meses de julho a novembro. O serviço, que vigorou durante 15 fins-de-semana seguidos, foi utilizado por dezenas de milhares de pessoas, sobretudo jovens, teve como principal missão a promoção de comportamentos responsáveis, incentivando a utilização de transportes públicos no lugar dos automóveis, reduzindo desta forma os níveis de sinistralidade rodoviária na Área Metropolitana.

Ao longo do ano, tiveram lugar na rede de Metro do Porto mais de 550 eventos culturais e artísticos, fruto de parcerias com as principais instituições da cidade e região, que tornaram possível a associação dos diversos espaços do Metro a movimentos artísticos, solidários e de lazer.

Jorge Moreno Delgado
Presidente do Conselho de Administração



A SUSTENTABILIDADE DO METRO DO PORTO, ENQUANTO CONCESSIONÁRIA DE UM SERVIÇO PÚBLICO, É UMA CONJUGAÇÃO DE FATORES ECONÓMICO-FINANCEIROS E PREOCUPAÇÕES DE NATUREZA AMBIENTAL, SOCIAL E CULTURAL.



ENQUADRAMENTO DO RELATÓRIO FACE ÀS NOVAS LINHAS ORIENTADORAS DO GLOBAL REPORT INITIATIVE G4

As Diretrizes G4 do Global Reporting Initiative, tem a materialidade como principal critério para a sua implementação em comparação com a versão G3, ainda utilizada neste relatório.

Efetivamente as diretrizes G4 ao permitirem a elaboração de relatórios que se concentram nos impactos relevantes para as organizações e para a sociedade (ênfase na Materialidade) incentiva as organizações a fornecer informação que seja crítica para o seu negócio e Stakeholders.

Nesta perspetiva é crucial a realização de consultas aos stakeholders na fase prévia de definição do âmbito do relatório de sustentabilidade.

Não tendo sido possível durante o ano de 2015 implementar as metodologias que permitiriam à Metro do Porto apresentar o seu Relatório de Sustentabilidade de acordo com as diretrizes do G4, mantem-se o presente relatório com a estrutura definida nas diretrizes G3.

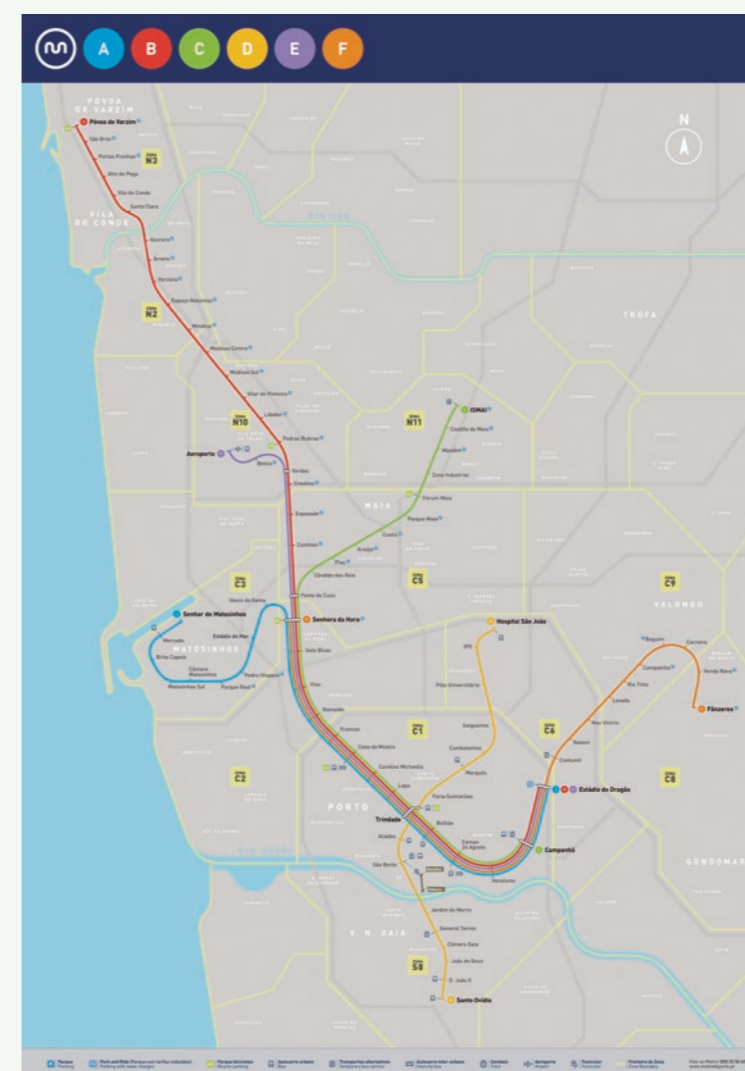
Durante o ano de 2016 irá a Metro do Porto S.A. trabalhar no sentido de apresentar o seu relatório de sustentabilidade referente ao ano 2016 integralmente de acordo com o G4.

QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS

Apresentação da Empresa

A Metro do Porto é uma empresa de transporte público de passageiros em sistema de metro ligeiro. É concessionária desse sistema na Área Metropolitana do Porto (AMP) por um período de 50 anos. As Bases da Concessão, assim como os seus estatutos, vêm reguladas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, Anexo III, art. 1.º e art. 3.º, com as alterações do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro e encontram-se disponíveis para consulta no site da Empresa.

	2015
KM DE REDE	67
ESTAÇÕES	81
LINHAS	6
MUNICÍPIOS	7
MILHÕES DE PASSAGEIROS	58
MILHÕES DE PASSAGEIROS KM	294
VEÍCULOS EM SERVIÇO	102
MILHÕES DE KM PERCORRIDOS	7
TAXA DE OCUPAÇÃO	18%
NDICE DE SATISFAÇÃO PONDERADO DOS CLIENTES	78,6
MÉDIA ANUAL DE SATISFAÇÃO GLOBAL	83,9
COLABORADORES	77



QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS

MISSÃO

Planear, conceber, construir, equipar e explorar um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em regime de concessão atribuída pelo Estado.

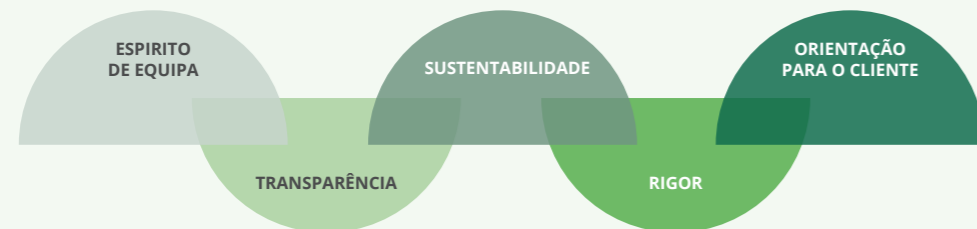
VISÃO

Promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto.

VALORES

Sustentabilidade, Orientação para o Cliente, Rigor, Transparência e Espírito de Equipa.

Valores da Metro do Porto



Política Qualidade, Ambiente e Segurança

A Metro do Porto, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, tendo por objeto a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado, de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto de acordo com as bases de concessão (Decreto - Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, Anexo III, art.º 1.º e art.º 3.º e alterado pelo Decreto - Lei n.º 192/2008, de 01 de outubro).

Assim, é assumido pela Metro do Porto, S.A. o compromisso de conceber e explorar, através de subconcessão, o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, adequado às expectativas e necessidades de mobilidade e acessibilidade da região, respeitando os mais elevados padrões de qualidade, ambiente e segurança.

Para a prossecução desta política definem-se como linhas de orientação:

- A constante preocupação em identificar e responder às reais necessidades, atuais e futuras, de mobilidade da Área Metropolitana do Porto.
- O cumprimento dos requisitos legais e demais normas aplicáveis aos produtos, serviços e atividades desenvolvidas pela organização em matéria de Ambiente e de Segurança e Saúde no trabalho.
- O cumprimento dos requisitos do sistema integrado, de acordo com os referenciais normativos NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001 e NP4397/OSHAS18001.
- Melhorar continuamente o desempenho do sistema integrado e dos processos, através da otimização de recursos e tecnologias e de um planeamento eficaz.
- Manter um serviço eficiente, de forma regular e contínuo, de acordo com os horários pré-estabelecidos e anunciados junto do público.
- Melhorar continuamente o desempenho ambiental, através da identificação e controlo dos aspetos ambientais associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso da prevenção da poluição no âmbito do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.
- Melhorar continuamente as condições de segurança e saúde no trabalho, através da identificação e controlo dos riscos associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso de prevenção das lesões e afeções da saúde.

O Presidente

Porto, 14 de abril de 2016

QUEM SOMOS E O QUE FAZEMOS

Estratégia de Sustentabilidade

O Plano Estratégico dos Transportes, PET, identifica um conjunto de medidas para o horizonte 2011 - 2015 que, no que respeita à Metro do Porto, se consubstanciavam, numa primeira fase, na reestruturação da Empresa e, numa segunda fase, no aprofundamento da abertura à iniciativa privada da atividade de operação e exploração do serviço de transporte público, devendo o stock de dívida ficar a cargo do Estado.

No âmbito da reestruturação da Empresa, foi criado um programa de saídas voluntárias de colaboradores disponível para adesão a partir de maio de 2014, de acordo com os limites definidos no Decreto-Lei n.º 143/2010, de 31 de dezembro, ao qual aderiram 10 colaboradores.

Quanto ao aprofundamento da abertura à iniciativa privada, e conforme melhor explicado no Relatório e Contas da Empresa, foi revogado o contrato de Subconcessão dos Sistemas de Transporte da Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. estabelecido com o Agrupamento Ferrocarril Metropolitana de Barcelona, S.A. / Transports Ciutat Comtal, S.A., tendo sido lançado um novo processo de contratação para a Subconcessão da Metro do Porto, por convite a todas as entidades que adquiriram

as peças do procedimento, tendo resultado desse procedimento a adjudicação do Sistema de Transportes da Metro do Porto à Transdev Mobilidade, S.A.. Já em 2016 decidiu-se pela anulação administrativa desse ato de adjudicação e pela prorrogação, por dois anos, com o atual operador.

Ainda na esfera dos documentos orientadores da atuação da Empresa, é de destacar a entrada em vigor do Contrato de Serviço Público a 1 de Janeiro de 2015. Nesse documento encontram-se definidas as obrigações de prestação de serviço pela Metro do Porto, as penalidades em caso de incumprimento dessas obrigações e estipula a inexistência de compensações financeiras pelo seu cumprimento. Não são reguladas, no seu âmbito, as responsabilidades relativas à dívida histórica da Empresa, as responsabilidades relativas ao investimento na construção de infraestruturas civis e sistemas técnicos, as responsabilidades relativas às componentes da grande manutenção referentes às infraestruturas civis e aos sistemas técnicos, nem finalmente o serviço de transporte prestado pela Empresa relativo ao Funicular de Guindais.

Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto

A Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, para o período 2007-2027 define um conjunto de objetivos com vista à criação de benefícios económicos, sociais e ambientais na Área Metropolitana do Porto.

Objetivos Estratégicos

- Constituir-se, posicionar-se e desenvolver-se como um ator e um fator inequívocos de dinamização económica e social da AMP.
- Contribuir para a modificação dos padrões de uso, ocupação e transformação das áreas urbanas e suburbanas da região, tendo em vista a competitividade territorial, a sustentabilidade ambiental e a coesão social.
- Reforçar a sua intervenção e influência enquanto elemento estruturante do reordenamento do sistema de transportes da AMP, articulando-se de forma estreita e concertada com os restantes operadores de transporte público.
- Privilegiar a dimensão metropolitana em oposição à dimensão porventura excessivamente municipal, tendo em particular atenção as concentrações de habitação, emprego e serviços.
- Promover a consolidação e a contenção dos tecidos urbanos.
- Privilegiar ganhos de tempo, em todas as circunstâncias, através da promoção da linearidade dos traçados e da prioridade à velocidade de circulação.
- Almejar a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.



Relacionamento com as Partes Interessadas

A Metro do Porto desenvolveu, e manteve desde o início da sua atividade, uma vasta rede de contatos com parceiros, que, de uma forma mais direta ou indireta, lidam regularmente com a Empresa e têm face à mesma, interesses, motivações ou expectativas.

Foi no entanto em 2006, que após uma análise mais detalhada se definiu o grupo de stakeholders da Metro do Porto, que até hoje se mantém atual. Através da definição explícita ou implícita nas Bases de Concessão e tendo em conta os critérios de, dependência, estratégia, responsabilidade e proximidade, chegou-se a um grupo de dez partes interessadas, que teve como fator de seleção o nível de influência que estas entidades têm na atividade da Empresa.

Ao longo do ano de 2015 a Metro do Porto manteve com um dos seus objetivos estratégicos a preocupação de todos os dias dar resposta àquilo que são as necessidades ou pressupostos dos seus stakeholders. Apesar de não existirem políticas formais para lidar com estas situações, a Empresa mantém uma constante relação de proximidade e abertura com todas as partes interessadas.

A este nível, destacam-se os inquéritos anuais de satisfação do cliente, a interatividade proporcionada pelo Facebook, Twitter, Website e a linha Olá Metro e os contatos diretos com todos os organismos que de algum modo partilham interesses na área de influência do nosso projeto.

Forma de Relacionamento com as Partes Interessadas

CLIENTES

- Inquéritos de satisfação e perfil de cliente.
- Análise de reclamações e sugestões (através de uma ferramenta própria para o efeito).
- Interatividade: Facebook, Twitter, website www.metrodoporto.pt, linha OláMetro.
- Suportes de comunicação diversificados: flyers, newsletter Vaivém, SMS Metro (4901), Metro TV, rádio, comunicados de imprensa, apresentações públicas, etc.
- Vantagens, concursos, operações especiais.

FORNECEDORES

- Promoção da transparência e da concorrência, privilegiando a plataforma vortal.
- Acompanhamento ativo das empreitadas e fornecimentos.

COLABORADORES

- Promoção de estágios.
- Resposta a solicitações diversas.

ACIONISTAS

- Assembleias-Gerais ordinárias e extraordinárias.
- Contrato de Serviço Público.
- Facilidade de acesso à informação.
- Resposta a solicitações diversas.

PARCEIROS ESTRATÉGICOS

- Troca de informação e partilha de *know-how*.
- Apoio em estudos e projetos.
- Cooperação na implementação e promoção da intermodalidade.
- Cooperação ao nível da prevenção e segurança.

COMUNIDADE

- Sessões de esclarecimento e diversa informação atualizada a respeito de obras.
- Divulgação de indicadores de desempenho operacionais e financeiros.
- Promoção e apoio de iniciativas e eventos de cariz cultural e educativo.
- Informação acerca do cumprimento dos Princípios de Bom Governo no site www.metroporto.pt e no site www.dgtf.pt.

COMUNICAÇÃO SOCIAL

- Press Releases frequentes.
- Resposta a pedidos de informação.

TUTELA

- Reporte regular de informação.
- Resposta a solicitações.
- Reporte pontual sempre que ocorre um evento relevante.
- Atualização periódica das bases de dados do SIRIEF, SCEP, SOR, SIGO, SIPIDDAC, SIOE, DGAEP, INE, Banco de Portugal.
- Acompanhamento cordial e eficiente de auditorias.

AUTARQUIAS LOCAIS

- Contato permanente e com espírito colaborativo.
- Cooperação no âmbito do ordenamento urbano.

FINANCIADORES

- Contato permanente.
- Resposta a pedidos de informação.
- Acompanhamento cordial e eficiente de auditorias.

Participação em Associações e Organismos Nacionais e Internacionais

UITP

Membro

Associação que se auto-define como defensora mundial para o transporte público e mobilidade sustentável, bem como, promotora de inovações no setor dos transportes públicos.

ALAMYS

Membro da Assembleia-Geral e Membro Principal

Associação com objetivos de intercâmbio tecnológico e de experiências entre os seus membros com o fim de contribuir para o aumento da produtividade, otimização dos recursos e modernização de infra-estruturas e métodos de gestão.

ENERGAIA

Membro

Foi criada em 1999 por iniciativa da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia ao abrigo de um contrato com o programa SAVE II da Comissão Europeia, que apoiava a criação e o funcionamento deste tipo de organizações durante três anos. Durante a primeira década de existência, a Energaia focou a sua atividade no Município de Gaia, tendo contribuído para o seu desenvolvimento sustentável através de projetos e políticas na área da Utilização Racional de Energia e Sustentabilidade.

Com o alargamento territorial a seis Municípios: Vila Nova de Gaia, Santa Maria da Feira, Oliveira de Azemeis, Espinho, São João da Madeira e Vale de Cambra, a Energaia enfrenta um novo desafio, o de contribuir para a sustentabilidade e competitividade dos territórios aumentando assim a qualidade de vida dos cidadãos.

ADEPORTO

Membro da Assembleia-Geral e Associada

Associação que tem como fim contribuir para a utilização racional da energia, a eficiência energética, a gestão ambiental na interface com a energia, o melhor aproveitamento dos recursos energéticos e o alargamento das boas práticas no planeamento, na gestão, na construção e na mobilidade sustentável.

CASA DA MÚSICA

Membro Fundador

Instituição dedicada à divulgação da música no Porto.

FUNDAÇÃO DE SERRALVES

Membro Fundador

Instituição cultural de âmbito europeu ao serviço da comunidade nacional, que tem como missão sensibilizar o público para a arte contemporânea e o ambiente, através do Museu de Arte Contemporânea como centro pluridisciplinar, do Parque como património natural e do Auditório como centro de reflexão e debate.

PORTO DIGITAL

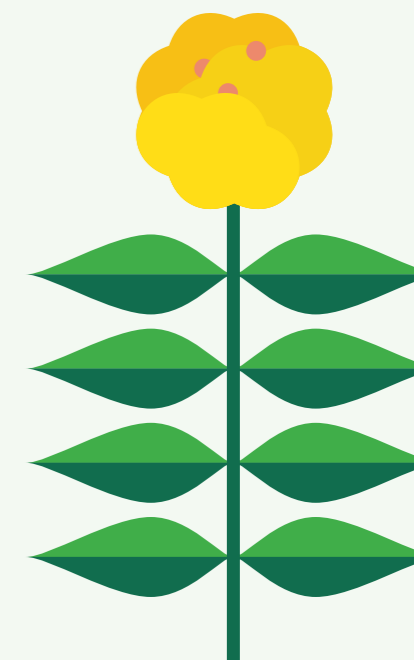
Vogal do Conselho de Administração e Promotor

O projeto Porto Digital tem como princípio orientador base contribuir para a evolução de uma sociedade de informação e do conhecimento, e tentar que essa sociedade possa estar ao alcance de todos.

INEGI

Membro da Assembleia Geral e Associado

O INEGI é uma instituição de interface entre a Universidade e a Indústria vocacionada para a realização de atividade de Inovação e Transferência de Tecnologia orientada para o tecido industrial. Assume-se como um agente ativo no desenvolvimento do tecido Industrial Português e na transformação do modelo competitivo da indústria nacional.



COST ACTION TU1103 - GE - OPERATION AND SAFETY OF LRT IN INTERACTION WITH PUBLIC SPACE

A iniciativa TU1103 – ‘Operation and Safety of LRT in interaction with public space’ - integrada no quadro de ações do COST (grupo intergovernamental para a cooperação europeia em ciência e tecnologia) teve como propósito a partilha de experiências entre vários sistemas de Metro Ligeiro, com vista à melhoria da segurança e à redução do impacto dos possíveis conflitos com os outros utilizadores do espaço público. O Metro do Porto foi parte integrante do grupo de trabalho constituído por mais 14 países (Alemanha, Áustria, Bélgica, Espanha, França, Hungria, Inglaterra, Irlanda, Israel, Itália, Países Baixos, Polónia, República Checa e Suíça) que, através do cruzamento de dados, experiências e resultados, elencaram as boas práticas de circulação, design e integração urbana com vista a uma convivência pacífica entre o Sistema de Metro Ligeiro e a cidade onde este se insere. Esta acção terminou em setembro de 2015 com a publicação do relatório final: ‘Operation and safety of tramways in interaction with public space – Analysis and Outcomes Synthesis’.

CT-177-COMISSÃO TÉCNICA PARA A ACESSIBILIDADE E O DESIGN UNIVERSAL

A CT 177 - Acessibilidades e Design Inclusivo, coordenada pelo ONS-ABIMOTA, é um órgão técnico que visa a elaboração de normas portuguesas e a emissão de pareceres normativos, no domínio das Acessibilidades e do Design Inclusivo e no qual participam, em regime de voluntariado, entidades interessadas na matéria em causa. A Metro do Porto S.A., como membro do Grupo de Trabalho dos Transportes, participou na elaboração de uma Norma de Acessibilidade para os Transportes que foi já entregue para edição e aguarda publicação. Esta Norma terá como objetivo servir de base à certificação de empresas e entidades neste sector de atividade.

CT-148-COMISSÃO TÉCNICA PARA OS TRANSPORTES, LOGÍSTICA E SERVIÇOS

A CT 148 é uma comissão técnica que desde 2007 se dedica à elaboração de normas portuguesas e à emissão de pareceres normativos, no domínio dos Transportes, Logística e Serviços. Na CT 148 participam, em regime de voluntariado, entidades interessadas nas matérias em causa, constituindo, tanto quanto possível, uma representação equilibrada dos interesses socioeconómicos abrangidos e traduzindo um consenso nacional nesse sentido. A Metro do Porto, S.A. é membro desta Comissão desde a sua constituição (2007). No âmbito do trabalho promovido por esta Comissão técnica foram produzidas as seguintes normas:

- NP 4475:2008 – Transporte público de passageiros, Rede de Metro, características e fornecimento de serviço;
- NP 4493:2010 – Transporte público de passageiros, Linha de autocarros urbanos, características e fornecimento de serviço;

- NP 4503:2011 – Transporte público de passageiros, Linha de elétricos urbanos, características e fornecimento do serviço;
- NP 4509:2012 – Transporte público de passageiros, Fiscalização de títulos de transporte, características e fornecimento de serviço;
- NP4514:2014 – Transporte público de passageiros, Linha de autocarros interurbanos, características e fornecimento do serviço;
- NP 4538:2015 – Transporte público de passageiros – Serviço de aluguer ocasional e regular especializado.

CT 143 - “APLICAÇÕES FERROVIÁRIAS”

A CT 143 é a Comissão Técnica que se dedica ao desenvolvimento de atividades de normalização no sector ferroviário, devidamente coordenada pela APNCF, na qualidade de Organismo de Normalização Sectorial reconhecido pelo Instituto Português da Qualidade. A APNCF acompanha e participa ativamente nas atividades de normalização dos Comitês Técnicos CEN/TC 256 “Railway applications” do Comité Europeu de Normalização (CEN) e do ISO/TC 269 “Railway applications” da Organização Internacional de Normalização (ISO). A Metro do Porto, S. A é membro desta Comissão desde maio de 2006.

Protocolos

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

Protocolo estabelecido com o Metro do Mondego.

O objeto deste protocolo é prestar assistência técnica gratuita em domínios como: estudos prévios e projetos, sistemas de sinalização, planeamento da oferta de transportes, exploração comercial, investigação e desenvolvimento, entre outros.

1ª AVENIDA

Protocolo estabelecido com a Porto Vivo SRU e a Porto Lazer.

O objetivo desta parceria é implementar um programa integrado de promoção e valorização do comércio, turismo e cultura.

ENERGIA DE FRENAGEM REGENERATIVA

Protocolo estabelecido com a Efacec e Universidade do Minho.

O objeto do protocolo é o estudo e construção de um piloto para recuperar e armazenar a energia libertada pelos veículos quando em travagem, e mais tarde devolver essa mesma energia à rede de tração para ser consumida por veículos em aceleração ou andamento. Concluído o estudo, irá instalar-se o piloto numa Subestação da rede do Metro.

COLABORAÇÃO TÉCNICO-CIENTÍFICA

Protocolos estabelecidos com a Universidade do Porto.

Um dos protocolos prevê a cooperação científica e técnica; apoio logístico e recursos humanos; documentação, informação e divulgação científica e cultural e formação e especialização. O outro protocolo regulamenta a produção de conteúdos áudio-visuais para a Metro TV.



NAVMETRO

Protocolo estabelecido com a ACAPO (Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal).

O objetivo do Protocolo é garantir a colaboração específica entre as partes para operacionalização do sistema Navmetro e para a assessoria em questões gerais de acessibilidade referentes ao Metro do Porto.

CEDÊNCIA DE INFRA-ESTRUTURAS PARA INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE FIBRA ÓTICA

Protocolos estabelecidos com diversas entidades.

O objetivo dos Protocolos é a disponibilização do acesso e utilização das infra-estruturas da Metro do Porto para instalação de cabos de fibra ótica.

UTILIZAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS DO METRO DO PORTO PARA A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES DE EMERGÊNCIA, SEGURANÇA E PROTEÇÃO CIVIL

Protocolo estabelecido com a Direção-Geral de Infra-Estruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Externa.

O objeto deste protocolo é a disponibilização, temporária e gratuita, do acesso e utilização das infra-estruturas da Metro do Porto de modo a permitir a implementação do Projeto SIRIESP (Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal).

SISTEMA DE ALERTA DE RAPTO DE MENORES

Protocolo estabelecido com o Ministério da Justiça

O sistema de alerta de rapto de menores assenta numa parceria voluntária entre autoridades judiciais e policiais, de um lado e, as empresas de transporte entre outros organismos e entidades, do outro. As empresas de transporte comprometem-se a divulgar a mensagem de alerta através dos painéis informativos ou de outros meios de divulgação que disponham nas estações e terminais.

PROCEDIMENTOS EM MATÉRIA DE ÓBITOS EM CIRCULAÇÕES FERROVIÁRIAS E ANÁLOGAS

Protocolo estabelecido com a Procuradoria-Geral Distrital do Porto

O objetivo deste protocolo é agilizar os procedimentos em situações de óbito, de forma a garantir valores como a dignidade e o respeito devido aos que são mais próximos da vítima.

DESENVOLVIMENTO DE SISTEMA DE SINALIZAÇÃO VOCACIONADO PARA METROS

Protocolo estabelecido com a Efacec

O objeto do protocolo é a disponibilização temporária da infraestrutura na Linha do Aeroporto, bem como, o acompanhamento, sob o ponto de vista da engenharia de sinalização, do ensaio do piloto de um sistema de sinalização de raiz portuguesa.



Procura 2015

Desde 2003, ano de abertura do Sistema, que o Metro do Porto atinge sucessivos recordes de procura, com exceção de 2012. E uma vez mais, em 2015, voltou-se a assistir a um novo crescimento de validações, com um total de 57,7 milhões, 1,4% superior ao ano anterior. Esse também foi ano em que os passageiros km transportados atingiram o máximo, com um total de 294,5 milhões, 2,2% superior ao valor registado em 2014.

Em 2015 foram registadas, em média, 190 mil validações em dia útil e 84 mil validações aos fins-de-semana e feriados. O percurso médio dos passageiros aumentou 1,4% face ao ano anterior atingindo os 5,1 km.

Eventos (PROJETO MOVE)

No seguimento do lançamento deste serviço pioneiro em 2014, a Metro do Porto voltou a disponibilizar em 2015 e em parceria com a Câmara Municipal do Porto e a articulação com a rede de madrugada da STCP, o serviço de operação noturna ininterrupta nas noites de fim-de-semana.

A segunda edição do MOVE Porto decorreu durante 15 fins-de-semana seguidos, entre 26 de junho e 4 de outubro, na linha Amarela (D) e no Tronco Comum da rede (entre as estações Estádio do Dragão e Senhora da Hora) – com frequências de passagem de 20 minutos em ambos os sentidos, permitindo um acesso mais rápido e direto à “baixa” do Porto e contribuindo também para fomento da atividade do turismo e lazer na cidade. Em 2015 a operação MOVE Porto decorreu em menos cinco fins-de-semana que no ano anterior.

Mais uma vez tratou-se de uma iniciativa de responsabilidade social dirigida a toda a população da Área Metropolitana do Porto e sobretudo aos mais jovens, procurando responder ao acesso decorrente da concentração da animação noturna na “baixa” do Porto, onde são crescentes a afluência de pessoas durante as noites de fim-de-semana e as dificuldades de circulação de estacionamento automóvel. A nível ambiental permitiu reduzir a poluição atmosférica e sonora, contribuindo para o melhoramento da qualidade de vida no espaço público, acompanhando o exemplo de cidades como Nova Iorque, Barcelona, Viena ou Berlim também pioneiras no serviço noturno de Metro.

O MOVE PORTO veio trazer maior segurança às pessoas que procuraram animação noturna, diminuindo os constrangimentos à circulação e a sinistralidade. A segurança foi mesmo uma das maiores prioridades, tendo sido garantido um reforço do número de vigilantes presentes nas estações e nos veículos e o apoio de elementos da PSP. Nas estações com maior afluência estiveram ainda em serviço equipas de apoio e de informação aos clientes.

A edição de 2015 traduziu-se numa oferta adicional de cerca de 22.500 veículos quilómetro num acréscimo médio de cerca de 7 mil validações por fim-de-semana, captando mais de cem mil validações nesse período e refletindo um crescimento médio de 1% face à edição experimental de 2014.

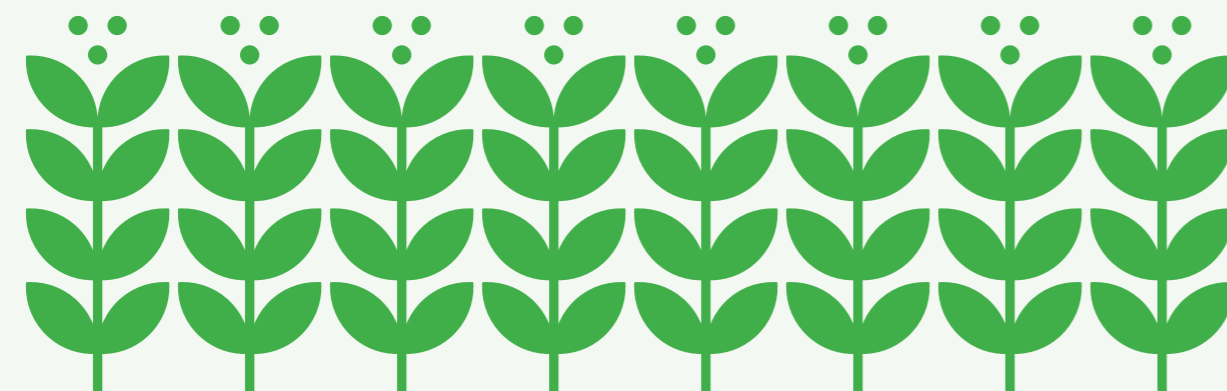
Operação e Manutenção no SMLAMP

A vigência do contrato celebrado entre a Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. em 26 de fevereiro de 2010 e que deveria ter cessado a 31 de dezembro de 2014, foi devido a vicissitudes várias associadas ao processo para a nova contratação, prolongada durante todo o ano de 2015.

A Metro do Porto, S.A. e a Prometro, S.A. celebraram assim, durante o ano de 2015, 4 prorrogações do contrato, que se traduziram em igual numero de aditamentos ao longo de 2015 nomeadamente:

- 1º aditamento, de 1 de janeiro de 2015 a 31 de março de 2015;
- 2º aditamento, 1 de abril de 2015 a 30 de junho de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês, opção essa exercida pela Metro do Porto);
- 3º aditamento, 1 de agosto de 2015 a 30 de setembro de 2015, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês, opção exercida pela Metro do Porto);
- 4º aditamento, 1 de novembro de 2015 a 29 de fevereiro de 2016, com a possibilidade de opção pelo período adicional de um mês, opção igualmente exercida pela Metro do Porto).

Uma vez que estes aditamentos excluíram os trabalhos de manutenção da frota de material circulante, a Metro do Porto, após consulta a duas entidades, celebrou através de ajuste direto um contrato de manutenção da totalidade da frota com a EMEF, pelos mesmos prazos dos aditamentos celebrados com a Prometro S.A..



Tal como referido noutros pontos manteve-se em 2015 o aumento da procura do Metro, crescendo as validações 1,4% para um total de 57,7 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003.

Relativamente ao consumo de energia, o aumento verificado (1%) acompanha o valor do aumento da procura, refletindo-se também no fator de emissão passageiro Km de 165gCO₂e por passageiro km, que se manteve estável face ao ano de 2014.

Já ao nível do consumo de água verificou-se um aumento resultante da necessidade de manter os espaços verdes afetos às estações e inserções urbanas da responsabilidade da MP, associado a índices de pluviosidade muito menores em 2015 do que os verificados em 2014.

Deve ainda referir-se que, durante todo o ano de 2015, a situação contratual, já descrita nos pontos anteriores, entre a Metro do Porto e a Prometro (baseado em 4 aditamentos de horizonte temporal sempre igual ou inferior a 3 meses cada), não permitiu a definição de objetivos e a consolidação de estratégias, para melhorar o desempenho ambiental global de todo o SMLAMP.

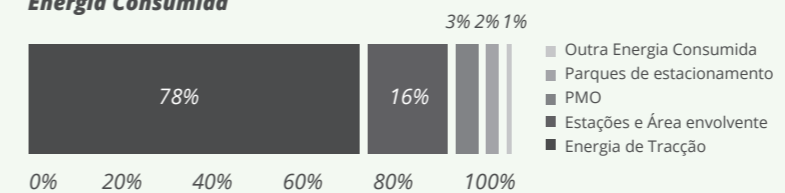
Foi, no entanto, dada continuidade às ações de acompanhamento do desempenho ambiental da Subconcessionária através dos mecanismos de fiscalização e gestão contratual. Deste modo, a Metro do Porto, S.A., conseguiu que fossem cumpridos os objetivos e metas ambientais estabelecidos pela empresa para o ano de 2015, na sua generalidade.

Energia

Em 2015, foram consumidos 50,1 milhões de kwh de energia elétrica, um aumento de 1,0% face a 2014.

Cerca de 78% da energia consumida é relativa à tração dos veículos, seguindo-se os consumos relativos às estações e zona envolvente. Verifica-se uma melhoria na eficiência energética operacional, com consumos de energia por veículo km e passageiro km ligeiramente inferiores aos do ano anterior.

Energia Consumida



Consumo de energia de tração	un.	2013	2014	2015
Por passageiro km	kwh	0,138	0,134	0,133
Por veículo km	kwh	5,284	5,096	5,081

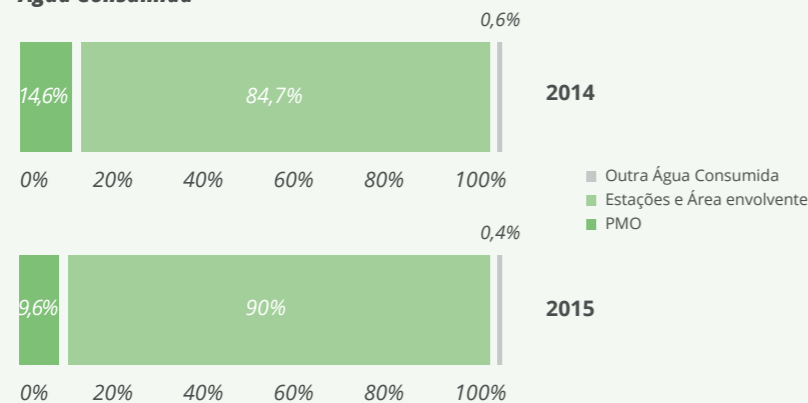


Água

Ao contrário do ano anterior, em que se verificou uma redução de 17% no consumo de água, em 2015, houve um aumento de 33% em relação a 2014. Foram consumidos 163 mil m³ de água, sendo que a maior percentagem deste consumo tem a ver com a manutenção das estações e da sua área envolvente.

A água consumida tem como origem captações próprias e a rede pública.

Água Consumida



Através dos registos das leituras/consumos, é possível verificar que em 2015 o ciclo de rega foi de março até outubro, enquanto no ano de 2014 apenas se registaram consumos de maio a outubro, o que se traduz em mais 2 meses de consumo, comparativamente com o ano de 2014, ano em que, por outro lado, se verificou o maior índice de pluviosidade desde o início da subconcessão.

Os índices de pluviosidade, em 2015 desceram comparativamente ao ano de 2014, para valores próximos dos registados em 2011:

Precipitação Total

Anos	Estação Meteorológica - Porto (mm)
2010	1 172,4
2011	935,3
2012	865,5
2013	741,9
2014	1 706,8
2015	994,0

Fontes/Entidades: IPMA/MAM, PORDATA

Resíduos

Na Sede da Metro do Porto estão implementadas as práticas de deposição e recolha seletiva dos resíduos produzidos, quer ao nível das atividades administrativas, quer nas zonas de disponibilização de comida e bebida.

No que diz respeito aos tinteiros, tonners e telemóveis, a Metro do Porto estabeleceu um contrato com uma empresa da especialidade para recolha de todos os Consumíveis Informáticos. No ano de 2015 foram produzidos 339 kg destes resíduos.

RESÍDUOS - SEDE

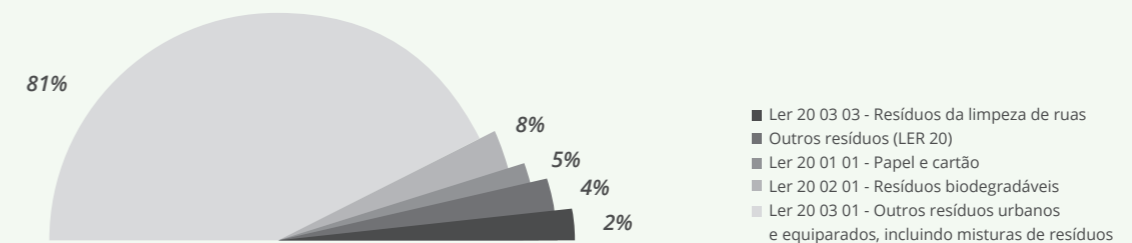
Este aumento significativo em relação ao ano anterior está também ele relacionado com os processos administrativos que resultaram dos concursos e contratos de subconcessão e aditamentos ao contrato de subconcessão do SMLAMP.

Os dados referentes a resíduos de operação e manutenção incluem os resíduos produzidos no âmbito da atividade da sociedade operadora (ViaPorto) e os produzidos nas atividades de manutenção dos veículos, pela EMEF.

Assim, durante o ano de 2015, foram produzidos na operação e manutenção do Sistema de Metro um total de 689 toneladas de resíduos, dos quais 16 toneladas são resíduos perigosos. De referir que este ano produziram-se menos 184 toneladas de resíduos.

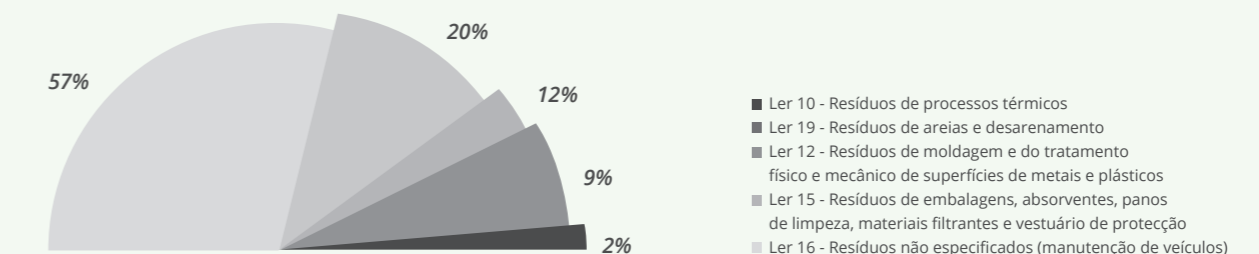
Os resíduos mais produzidos referem-se a resíduos urbanos e equiparados (LER 20), sendo que destes, 81% estão classificados numa categoria indiferenciada que inclui Outros resíduos urbanos e equiparados, incluindo misturas de resíduos. Os resíduos biodegradáveis e os resíduos de papel e cartão, com 45 toneladas e 31 toneladas, respetivamente, correspondem à segunda e terceira categoria com maior representatividade.

Resíduos Urbanos e Equiparados



Dos restantes, há que destacar a importância relativa aos resíduos produzidos com a manutenção dos veículos (LER 16) e dos resíduos de embalagens, absorventes, panos de limpeza, materiais filtrantes e vestuário de proteção (LER 15).

Resíduos Sólidos de Operação e Manutenção



RESÍDUOS DE OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

Também foram produzidos resíduos líquidos – cerca de 14,6 mil litros, dos quais 11,81 mil referentes a outros óleos de motores, transmissões e lubrificação e 2,82 mil litros respeitantes a outros solventes e mistura de solventes (estes resíduos estão classificados como perigosos e foram, na sua totalidade, valorizados).

Todos os resíduos produzidos foram encaminhados para destino final licenciado tendo sido valorizadas 644 toneladas de resíduos (93%) e eliminados cerca de 45 toneladas (7%).

Património

Continuou o ano de 2015 a senda de divulgação dos trabalhos de Arqueologia desenvolvidos na primeira fase de construção vinda de 2014. Uma divulgação mais uma vez feita junto do público, e o que resultou de chamamento vindo da própria Sociedade, de resto, a destinatária primeira da Arqueologia Preventiva, como sublinhado pela Convenção Quadro de Faro (2005) do Conselho da Europa.

Por sua iniciativa, a associação cultural “O Porto a Pé” mostrou interesse pelo Corgo (Azurara, Vila do Conde), solicitando uma visita explicativa sobre o local na Pré-História.

Mas destaque-se a iniciativa Open House Porto, cuja organização selecionou a Estação de 24 de Agosto como um dos exemplares de Arquitetura portuense a divulgar junto do público. Foi assim que durante um fim-de-semana - 4 e 5 de julho – a sociedade portuense, representada nos vários escalões etários, ocorreu maciçamente ao Campo, ouvindo interessada a explicação ali dada ao vivo e em contínuo, sobre a memória Mãe d’Água de Mijavelhas e o sítio arqueológico original, bem como sobre a conceção da estação com vista àquela musealização.

De facto, se há forma de monitorização do impacto cultural será por meio da medição do interesse votado pela sociedade. E quanto a esta, cumpre salientar que um novo rastreio na www permitiu agora identificar 29 blogs e sites com referências à Estação Campo 24 de Agosto motivadas pela memória. Uma quase duplicação relativamente a 2014.

Paisagismo

A Metro do Porto, S.A. continua a dar cumprimento ao plano de acompanhamento e manutenção da qualidade visual da paisagem de toda a rede do metro, de acordo com o preconizado nas declarações de Impacto Ambiental, assim mantendo a excelência visual dos espaços, com forte impacto positivo no conforto e qualidade percebida pelos Clientes da Metro do Porto.

A Metro do Porto tem vindo a desenvolver ações de manutenção que permitem uma gestão sustentável dos seus espaços verdes, como a otimização (redução) do consumo de água, utilização de



equipamentos recicladores, análise periódica dos solos para ajustamento da fertilidade às necessidades reais, monitorização da vegetação incluindo a avaliação do seu estado sanitário, substituição gradual das misturas de espécies dos relvados por espécies mais rústicas, ou a conservação da vegetação autóctone implementada em projeto/construção permitindo a promoção da biodiversidade e a diminuição das exigências de manutenção.

Emissões de Gases com Efeito de Estufa

As emissões resultantes da prestação do serviço de transporte são inteiramente indiretas na medida em que resultam, na sua totalidade, do consumo de energia elétrica.

EMISSÕES METRO

Anualmente é publicado pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA) o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas (INERPA), o qual contém o valor das emissões resultantes do consumo de energia elétrica em Portugal. Por outro lado, a Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) disponibiliza informação no seu website relativamente aos consumos da referida energia. Assim, do confronto entre os dados do consumo e das emissões, surge o fator de emissão específico que utilizamos desde 2009. Aquando da elaboração do Relatório, não estão ainda disponíveis os valores relativos ao ano em causa, por isso utilizou-se a média dos últimos 5 anos disponíveis. Para 2015, então, o fator de emissão específico da eletricidade fixado foi de 298 gramas de CO₂e (dióxido de carbono equivalente) por kwh de energia elétrica consumida. Esse fator já considera as atualizações efetuadas pela APA no último inventário no que respeita ao potencial de aquecimento global dos gases CH₄ e N₂O.

Desta forma, as emissões resultantes do consumo de energia de tração atingiram, em 2015, 11.651 TonCO₂e. O fator de emissão específico por passageiro km foi de 40gCO₂e, reforçando a tendência de redução já verificada em anos anteriores.

<i>Emissões do Metro</i>	<i>Unidade</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>
Energia consumida na tração	kwh	39.353.197	38.659.944	39.093.648
Factor de emissão	CO ₂ ekwh	315	311	298
Emissões associadas à tração	TonCO ₂ e	12.408	12.005	11.651
Passageiros km	N.º	285.591.485	288.136.146	294.450.476
Emissões por passageiro km	gCO ₂ e	43	42	40

Acrescentando os restantes consumos de energia elétrica, o valor de emissões, em 2015, soma 14,9 mil TonCO₂e.

Considerando, agora, as emissões diretas que resultam da utilização da frota automóvel da Metro do Porto, chega-se a um valor de 116 TonCO₂e emitidas em 2015, menos 7% que no ano anterior em resultado de uma redução no consumo de combustível. Assume-se como pressuposto um consumo de 7,5 litros por cada 100 km e uma emissão de CO₂ de 144 gramas por km (emissão média dos



veículos vendidos em Portugal em 2006, conforme o relatório “Reducing CO2 Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers’ Progress in 2007”, da European Federation for Transport and Environment). O cálculo integra já uma percentagem relativa às emissões WTT (Well to Tank/Fonte ao Depósito) e o potencial de aquecimento global do N2O e CH4.

Emissões Evitadas a Nível Local

Tendo em conta a natureza ambientalmente sustentável do metro ligeiro, torna-se fundamental proceder ao cálculo das emissões evitadas por esse meio de transporte enquanto alternativa a outros meios mais poluentes.

Para o cálculo das poupanças nas emissões será assumida a estrutura de transferência de outros meios de transporte para o Metro constante do estudo: “Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto”, disponível para download no website da Empresa:

- 23,6% dos clientes do metro foram captados ao transporte individual (TI);
- 65,4% foram captados ao transporte coletivo (TC) (inclui deslocações de comboio e autocarro);
- 11% foram captados ao transporte não motorizado (TNM) (inclui deslocações a pé e de bicicleta, por exemplo).

Para 2015, tal como em anos anteriores, assumiu-se uma taxa de crescimento dos clientes (passageiros) idêntica à taxa de crescimento dos passageiros km (2,2% respetivamente). Assim, os 294.450.476 passageiros km metro de 2015 foram repartidos da seguinte forma:

- 69.490.312 passageiros km provenientes do TI;
- 192.570.611 passageiros km provenientes do TC (que foram repartidos entre os provenientes do autocarro e os oriundos do comboio, tendo em conta o perfil de procura na rede e a oferta anteriormente oferecida pela CP nas linhas da Trofa e Póvoa, tomando-se esse cenário como o alternativo à situação atual);
- 32.389.552 passageiros km provenientes do TNM. No transporte desses passageiros não eram emitidos GEE (Gases de Efeito Estufa), passando, no entanto, a existir emissões em resultado do consumo de energia elétrica do Metro;
- Por fim, considerou-se também as poupanças relativas à utilização do Transporte Alternativo oferecido entre o ISMAI e a Trofa, que substitui a oferta de comboios que existia enquanto não está em operação a extensão à Trofa. Aqui foi considerada a transferência do comboio para o autocarro.

Tal como em anos anteriores, os fatores de emissão a usar têm por base os cálculos efetuados no estudo suprarreferido, no entanto, em cada ano, procuramos atualizá-los, de modo a que a informação transmitida seja a mais realista possível.



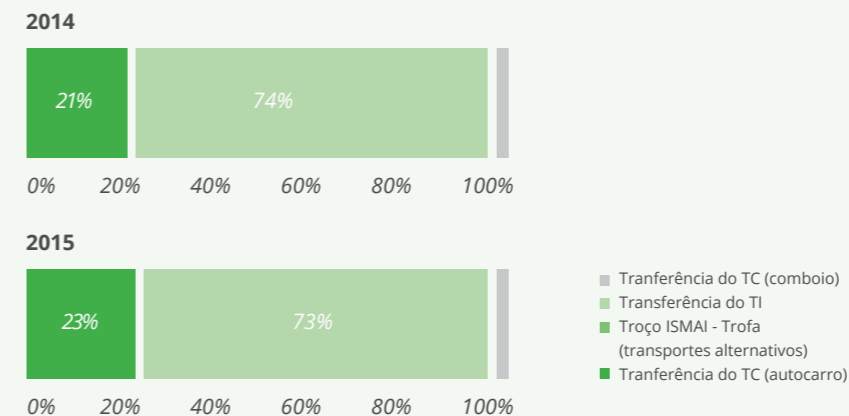
Quanto aos fatores de emissão TC, há que considerar a atualização feita ao fator de emissão do autocarro, tendo em conta os dados mais recentes do principal operador rodoviário da AMP (STCP).

Assim, utiliza-se para efeitos de cálculo um fator de 135,04 gCO2e por passageiro km em 2015 (inclui uma percentagem de acréscimo por via do fator WTT (Well to Tank / Fonte ao Depósito)).

No que se refere ao TC ferroviário, mantém-se, as emissões da CP de 2001, altura em que ainda explorava as Linhas da Póvoa e Trofa que, entretanto, passaram a ser exploradas pelo Metro.

Relativamente ao TI, reconhece-se que a atualização desse fator de emissão é bastante complexa, nomeadamente porque depende da caracterização da frota automóvel e do perfil de utilização das viaturas, dados dificilmente acessíveis. Nesse sentido, consideramos uma boa aproximação a utilização de indicadores menos sofisticados, pelo que, em 2015, estimamos uma taxa de redução do fator de emissão TI de 4,9% (média das taxas de crescimento/decrécimo das emissões do transporte rodoviário para os últimos 4 anos publicados no INERPA). O fator de emissão para o TI passou a ser, então, 630,77 gCO2e por passageiro km em 2015. De relembrar que estes fatores compreendem o conjunto de emissões WTT (Well to Tank / Fonte ao Depósito) e TTW (Tank to Wheel / Depósito à Roda), bem como, as emissões de N2O e CH4 necessárias para o cálculo do CO2 equivalente.

Emissões Evitadas Localmente



EMISSÕES EVITADAS A NÍVEL LOCAL
Com base na metodologia descrita, chega-se a um valor de 60.254 TonCO2e evitadas em 2015 (73% das quais devido à transferência do TI para o Metro e os restantes 27% em consequência da transferência do TC). Essas emissões evitadas correspondem a emissões evitadas localmente, uma vez que as emissões associadas à produção de energia elétrica não ocorrem na Área Metropolitana.



AMBIENTE

Emissões Evitadas a Nível Nacional

Para obtermos as poupanças ambientais nacionais em termos de emissões de GEE, temos que descontar as emissões do Metro (provenientes do consumo de eletricidade) às emissões evitadas localmente (resultantes da transferência TI e TC).

Benefícios Ambientais (Ton CO₂e)	2013	2014	2015
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (autocarro)	10.471	12.762	13.664
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (comboio)	2.548	2.548	2.548
Emissões evitadas no troço ISMAI - Trofa (transportes alternativos)	211	208	210
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC	13.230	15.518	16.421
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TI	46.174	45.123	43.832
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC e TI	59.403	60.641	60.254
Emissões associadas ao consumo de energia do Metro do Porto	12.408	12.005	11.651
Emissões evitadas líquidas	46.996	48.635	48.603

Não conformidades

Em 2015 não foram emitidas quaisquer não conformidades por organismos externos na área do ambiente.

EMISSIONES EVITADAS A NÍVEL NACIONAL
As emissões evitadas a nível nacional ou se preferirmos, as emissões evitadas líquidas alcançam as 48.603 TonCO₂e em 2015, o que representa uma poupança de emissões de 165 gCO₂e por passageiro km.



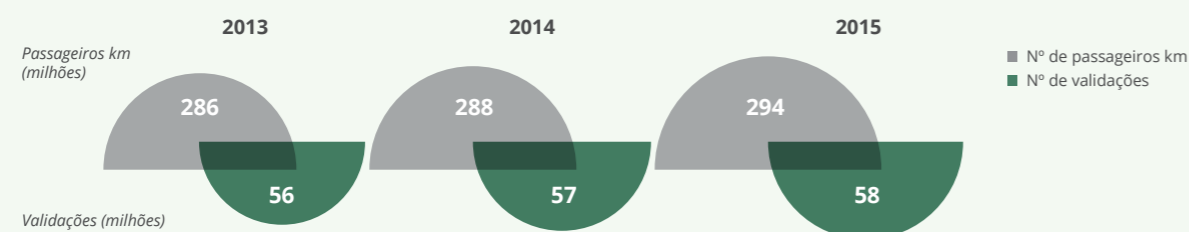
Desempenho Operacional

Em 2015, a rede em exploração comercial manteve-se inalterada, ou seja, com 67 km de extensão e 81 estações.

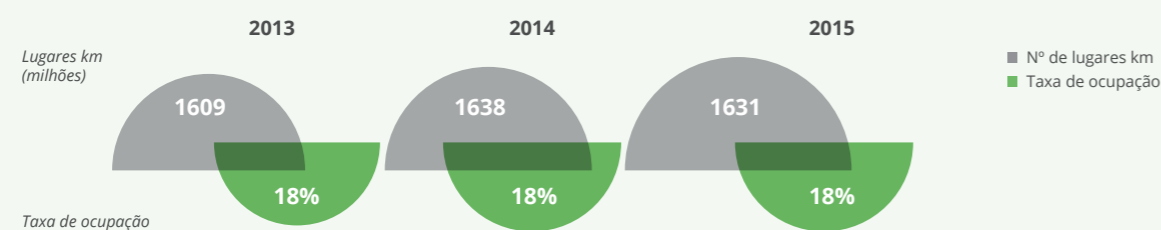
PROCURA E OFERTA

Uma vez mais registaram-se recordes de procura com o mais elevado valor de validações e de passageiros km desde a abertura do Sistema de Metro – 57,7 milhões e 294,5 milhões, respetivamente. Estes valores representam uma subida de 1,4% nas validações e 2,2% nos passageiros km. A oferta manteve-se praticamente estável nos 7,1 milhões de quilómetros oferecidos, correspondendo a 1.631 milhões de lugares km, resultando numa subida de 0,5pp na taxa de ocupação (18,1% em 2015 e 17,6% em 2014).

Procura



Oferta



Já o Funicular dos Guindais manteve-se a tendência de queda da procura, registando-se um total de 418,3 mil validações, uma quebra de 5,4% face a 2014. Desde 17 de maio que a oferta do Funicular dos Guindais tem sido assegurada apenas por um veículo devido acidente, pelo que a capacidade de transporte se reduziu de 50 para 25 passageiros por viagem, efeito compensado pelo aumento do número de viagens realizadas. Em 2015 registou-se 412 mil lugares km oferecidos (menos 23,4% que em 2014) e 46.700 viagens oferecidas (mais 21,6%). A taxa de ocupação a ronda os 28%.

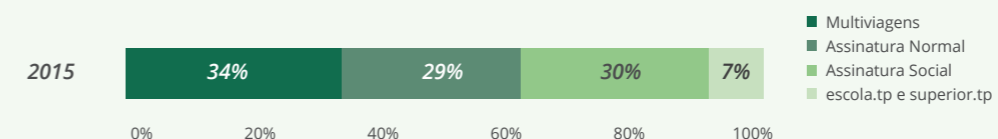
Serviço Público de Transporte

No ano de 2015 o tarifário Andante não registou qualquer aumento.

TARIFÁRIO SOCIAL

A proporção das validações efetuadas com títulos inerentes ao tarifário social manteve-se estável em 2015 – 37%. O tarifário social incorpora as assinaturas Social+, Estudante, Júnior, Reformado-Pensionista, Sénior, 4_18@escola.tp e sub23@superior.tp. Os descontos atribuídos variam entre 25% e 60%.

Validações por Tipo de Título



Os serviços de interesse económico geral designam as atividades de serviço comercial que preenchem missões de interesse geral, estando, por conseguinte, sujeitas a obrigações específicas de serviço público. É o caso, em especial, dos serviços em rede de transportes, de energia e de comunicações.

SERVIÇO PÚBLICO E SATISFAÇÃO DAS NECESSIDADES DA COLETIVIDADE

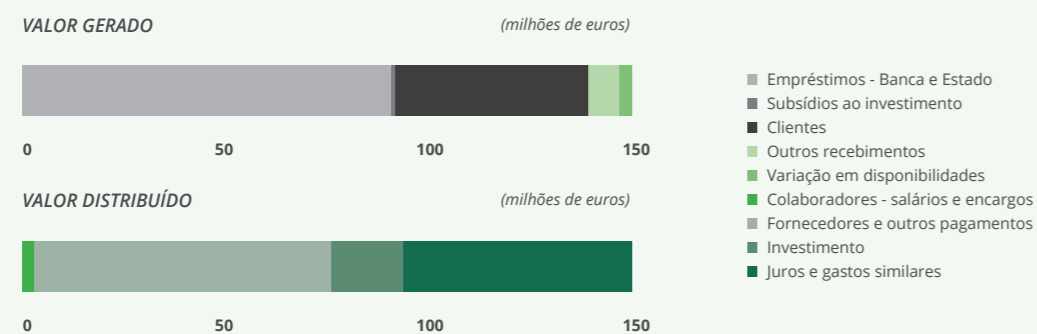
A prossecução dessa missão concretiza-se através de atitudes da Metro que têm como objetivo final garantir um serviço de qualidade com um elevado nível de satisfação. O Metro funciona 365 dias por ano e 19 horas por dia, sendo muito pouco frequentes as interrupções de serviço, nomeadamente em consequência de greves. Há operações especiais que procuram ajustar a oferta à procura sempre que se prevê que exista uma procura pontual mas intensa. Com o Metro é possível chegar a hospitais, escolas, universidades, pólos de emprego, serviços públicos e comerciais, garantindo uma cobertura funcional satisfatória. Se acrescentarmos os inúmeros interfaces com autocarros, comboios, transporte individual e até com o aeroporto, a cobertura da rede cresce exponencialmente, sendo certo que a intermodalidade sempre foi uma premissa tida em conta na conceção de todo o sistema de Metro. Por fim, mas não menos importante, o fato de se disponibilizarem tarifários sociais e da rede ser 100% acessível a pessoas de mobilidade reduzida, contribui tanto de uma forma como da outra para a inclusão social na Área Metropolitana do Porto.

É reconhecido o lugar que os serviços de interesse económico geral ocupam no conjunto dos valores comuns da União Europeia, bem como o papel que desempenham na promoção da coesão social e territorial.

Valor Económico Gerado e Distribuído

O valor económico gerado e distribuído (em milhões de euros) consta do gráfico abaixo (elaborado com base na Demonstração dos Fluxos de Caixa do Exercício Económico de 2015).

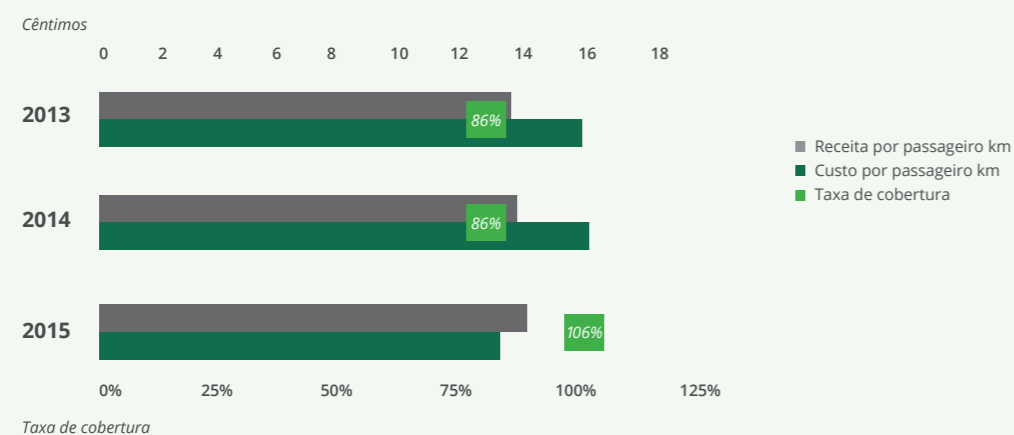
Valor Económico Gerado e Distribuído



Em 2015 atingiu-se uma taxa de cobertura direta do Sistema de Metro recorde (105,9%), representando uma subida de 19,5 pontos percentuais face ao ano anterior (essa taxa confronta as receitas de tarifários com os custos diretos de operação). Alargando o âmbito de análise e acrescentando custos correntes e de estrutura, temos que a taxa de cobertura global é de 90,4%, o que representa um défice de receitas na ordem dos 4,5 milhões de euros (14,2 milhões em 2014). A melhoria em ambas as taxas de cobertura a que se tem assistido nos últimos anos demonstra que o caminho para a sustentabilidade financeira da exploração do sistema tem sido perseguido com êxito.

RESULTADOS DE EXPLORAÇÃO

Receitas e Custos Operacionais



O nível de investimento em 2015 ascendeu a 384 milhares de euros (não considerando a anulação de provisões constituídas em anos anteriores).

INVESTIMENTOS

APOIOS FINANCEIROS

Segundo as bases de concessão, o financiamento da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da concessionária e por dotações do Estado, fundos de origem comunitária, empréstimos e contribuições de capital. Certo é que o volume de endividamento remunerado líquido no final de 2015 ultrapassou os 3,3 mil milhões de euros, comprovando que financiamento a fundo perdido não é suficiente para fazer face aos custos de construção e exploração incorridos. No final de 2015, o maior financiador do Metro era o Estado (2.512 milhões de euros), através do IGCP - Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, seguindo-se o BEI - Banco Europeu de Investimentos (620 milhões de euros).

SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

Não foram recebidas indemnizações compensatórias pelo serviço público de transporte, apenas 2,5 milhões de euros relativamente à compensação pelo Tarifário Social.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

O ano de 2015 foi marcado pelo processo de encerramento dos projetos QREN, nomeadamente pela elaboração das análises ex-post de Custo-Benefício das Operações. Do ponto de vista económico concluiu-se que os benefícios económicos gerados pelo projeto são superiores aos custos de investimento, manutenção e operação, justificando-se assim o cofinanciamento por parte da Comissão Europeia para ambos os Projetos. No que respeita à taxa máxima de cofinanciamento concluiu-se pela necessidade de manutenção da taxa atribuída às operações - 100%, dada a manutenção do défice de financiamento. Todo este processo de encerramento culminou, já em janeiro de 2016, com a submissão dos Relatórios Finais dos Projetos.

Ainda em 2015 foi realizada a devolução de 1,5 milhões de referente ao ajustamento dos montantes elegíveis máximos permitidos para a componente de "aquisição de terrenos". O montante total recebido no âmbito desse Quadro Comunitário ascende a 105 milhões de euros. No que respeita ao PIDDAC - Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central, no último ano foi recebido 2,2 milhões de euros.

Financiamento do investimento (euros)	2013	2014	2015
QREN	6.420.430	-6.226	-1.486.355
Fundo de Coesão	3.384.095	0	0
PIDDAC	867.043	2.210.537	2.187.500
Total de Fundo Perdido	10.671.567	2.204.312	701.145



PERSPECTIVA ECONÓMICA

Benefícios Sociais e Ambientais – Valorização Económica

Os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto, em termos monetários e considerando apenas os resultantes da redução da emissão de CO₂e para a atmosfera, os ganhos de tempo dos clientes do Metro e a redução da pressão sobre o estacionamento, alcançam 169 milhões de euros. Para a valorização de cada tonelada de CO₂e evitada utilizou-se um valor de 7,4 euros (em 2015); ao nível dos benefícios sociais, o ganho de tempo foi valorizado em 15 cêntimos por minuto (deslocações em serviço ou para o local de trabalho) e em 3 cêntimos por minuto (outros motivos); a valorização das horas de estacionamento foi de 50 cêntimos por hora. A metodologia e as valorizações unitárias utilizadas decorrem do estudo “Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto”, já referido anteriormente e elaborado por entidades independentes.

Benefícios Sociais e Ambientais <i>(milhões de euros)</i>	2013	2014	2015
Redução das emissões de GEE	0,3	0,3	0,4
Ganhos de tempo dos clientes do Metro	153,2	154,5	157,9
Redução da pressão sobre o estacionamento	10,6	10,7	10,9
Total dos benefícios sociais e ambientais	164,0	165,6	169,2



Práticas Sociais Internas

A 31 de dezembro de 2015, a Metro do Porto contava com 77 colaboradores ao serviço, menos 2 do que no ano anterior. No entanto, os colaboradores totais da Empresa são 104, incluindo elementos em comissão de serviço, destacados no TIP, ACE; pessoal ex-CP/REFER não integrados em equipas MP e os Órgãos Sociais.

A EQUIPA

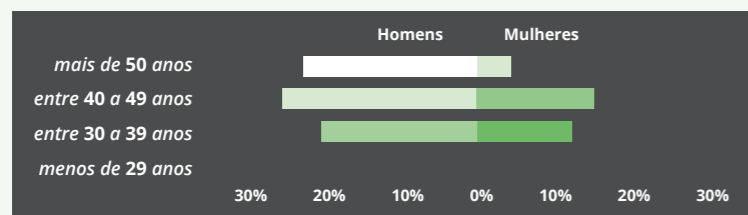
A variação no número de colaboradores face ao ano de 2014 decorre de uma saída no âmbito do Programa de Saídas Voluntárias, duas saídas em Comissão de Serviço e um regresso de uma Comissão de Serviço.

Os indicadores reportados neste Relatório têm por base os 77 colaboradores ao serviço (exceto quanto à informação sobre benefícios e formação em que são considerados todos os colaboradores que deles usufruem).

A estrutura do pessoal ao serviço caracteriza-se pelas seguintes representatividades:

- sexo masculino = 68%
- contrato de trabalho sem termo = 100%
- idade entre 30 a 49 anos = 73%
- formação superior = 71%

Pirâmide Etária



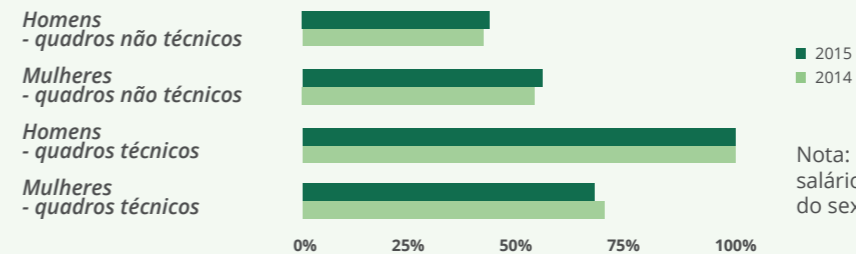
Durante o ano de 2015, terminou o estágio que se iniciou no final de dezembro da Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade do Porto e realizaram-se dois estágios, da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e do CICCOPN (Centro de Formação Profissional da Indústria da Construção Civil e Obras Públicas do Norte).

O salário mais baixo praticado pela Empresa foi de 715 euros, 41,5% acima do valor do salário mínimo nacional fixado em 505 euros em 2015.

No que se refere à proporção salarial entre géneros (tendo em conta o salário bruto base para os colaboradores ao serviço, excluindo Diretores), não existiu evolução significativa entre 2014 e 2015. As divergências acentuaram-se ligeiramente a favor dos Quadros Técnicos Masculinos e dos Quadros Não Técnicos Femininos essencialmente devido à reversão salarial. Verifica-se uma grande discrepância entre as remunerações por género, em especial ao nível dos

quadros técnicos, onde os elementos do sexo feminino auferem, em média, menos de ¾ dos valores auferidos pelos elementos do sexo masculino.

Proporção Salarial entre Géneros



Nota: 100% corresponde à média do salário bruto dos quadros técnicos do sexo masculino.

O SNTSF – Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Setor Ferroviário é o representante de 12 trabalhadores ex-CP/REFER (a 31 de dezembro de 2015). Em 2015 mantiveram-se 4 trabalhadores integrados na equipa do Metro do Porto, mais concretamente, no Departamento de Exploração, estando 3 afetos à operação e 1 à gestão de autos.

ACORDOS DE NEGOCIAÇÃO COLETIVA

Durante o ano de 2015 manteve-se a aplicação da Lei do Orçamento de Estado 2013 de atribuição títulos de transporte “Andante Pro” apenas aos trabalhadores no ativo, para o percurso casa-trabalho, com a possibilidade de acréscimo no número de zonas e atribuição aos membros do agregado familiar, com os custos suportados pelos mesmos. Em 2015, foram providenciadas 86 assinaturas, com um custo anual de 27.044 euros.

BENEFÍCIOS

Em 2015, 82 colaboradores usufruíram de um seguro de saúde que incide sobre as despesas de hospitalização, ambulatório e medicamentos. O custo médio por colaborador foi de 357 euros. Manteve-se a eliminação desse benefício para o agregado familiar dos colaboradores com a possibilidade dos membros do agregado familiar usufruírem do seguro, conquanto que sejam os colaboradores a suportarem os custos (31 colaboradores optaram por essa solução).

Durante o ano de 2015 os Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde da Metro do Porto, S.A., eleitos em 2014, continuaram a desenvolver atividades relacionadas com as condições de Segurança e Saúde na Empresa.

SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO

Entre as atividades desenvolvidas no ano de 2015, destacam-se:

- Participação em ações de formação/sensibilização relacionadas com enquadramento legal da atividade dos Representantes, medidas de autoproteção e combate a incêndios e suporte básico de vida;
- Com a entrada em vigor da Lei n.º 3/2014, de 28 de janeiro, foi realizada uma consulta aos Trabalhadores, feita através de um questionário online e em completo anonimato. A análise dos resultados dessa consulta encontra-se em curso e opor-



tunamente proceder-se-á à implementação das oportunidades de melhoria, se necessárias;

- Acompanhamento da visita anual da Médica de Medicina de Trabalho e das oportunidades de melhoria identificadas no processo;
- Acompanhamento de ações de manutenção dos Prestadores dos contratos em vigor.

Em 2015 foram registados dois acidentes de trabalho (com baixa). A taxa de absentismo situou-se nos 4,9%, superior à do ano anterior (2,2%). Houve um aumento do número de horas de ausência mantendo-se maioritariamente como principais motivos de ausência o usufruto de licenças relacionadas com gravidez/paternidade/maternidade e baixas.

No ano de 2015 assistiu-se a um aumento significativo do número de colaboradores em formação, o que se ficou a dever à implementação de formações de âmbito transversal a toda a empresa.

Práticas Sociais Junto da Comunidade

Em 2015, estimou-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 860 postos de trabalho criados e/ou mantidos direta e indiretamente. Cerca de 70% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na manutenção, fiscalização, segurança, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

Os benefícios sociais decorrentes da implementação de um sistema de Metro são muitos: diminuição do tempo de viagem, redução do número de acidentes rodoviários, benefícios decorrentes de uma menor pressão sobre o estacionamento, redução dos custos de exploração de outros operadores de transporte, diminuição dos custos de construção e manutenção de rodovias, entre outros. Para este Relatório calculamos os benefícios decorrentes dos ganhos de tempo para utilizadores do Metro (deixamos de fora os ganhos de tempo, também evidentes, dos utilizadores de outros meios de transporte, devido à redução de veículos automóveis nas estradas) e dos ganhos associados à menor pressão sobre o estacionamento. Isto salvaguarda uma posição de bastante prudência que este tipo de cálculos merece.

Tendo como ponto de partida o estudo já referido: "Avaliação do Impacto Global da 1ª Fase do Projeto do Metro do Porto", foi assumido o pressuposto de que o número de clientes cresce na mesma proporção que o número de passageiros km, ou seja, a uma taxa de 2,2% de 2014 para 2015. Sabendo que cada passageiro do Metro alcança ganhos de tempo na ordem das 199 horas por ano, calculou-se uma poupança de 34 milhões de horas em 2015. No que respeita à diminuição da pressão sobre o estacionamento, estima-se uma redução de 13

FORMAÇÃO

IMPACTOS NO MERCADO DE TRABALHO

BENEFÍCIOS SOCIAIS – GANHOS DE TEMPO E REDUÇÃO DA PRESSÃO SOBRE O ESTACIONAMENTO

mil automóveis em toda a AMP, equivalendo a aproximadamente 22 milhões de horas de estacionamento.

Também em 2015, atendendo à conjuntura económica e social, foi opção da Metro do Porto não patrocinar qualquer iniciativa.

DOAÇÕES E PATROCÍNIOS

Investigação e Desenvolvimento

NAVMETRO

O Sistema NAVMETRO - Sistema Complementar de Informação e Navegação na Rede do Metro do Porto para Pessoas com Dificuldades Visuais consiste num sistema auxiliar que visa colmatar a necessidade de disponibilizar, a uma franja de clientes específica, quer as informações gerais de Operação, quer a capacidade de autonomizar as pessoas nos percursos que realizam no interior das estações. Assim, através de um telemóvel comum, é possibilitado o acesso às pessoas com dificuldade ou deficiência visual a todo um conjunto de informações gerais que anteriormente não lhes eram acessíveis, bem como a um encaminhamento conduzido pelo som de pássaros emitido por um conjunto de dispositivos sonoros, discretamente implantados nos pontos-chave da estação. Grosso modo, o serviço assenta na conjugação de vários subsistemas (localização sem fios no interior da estação, orientação sonora e IVR - Interactive Voice Response) os quais permitem ao utilizador aceder a um vasto leque de funções, através de um diálogo lógico com o "cérebro" deste sistema.

O sistema, cujos serviços podem ser acedidos através do número 800 20 50 60, está integrado na Linha de Atendimento Geral 'Olá Metro' e é gratuito para clientes com dificuldade ou deficiência visual, mediante registo prévio. O Navmetro entrou em funcionamento no dia 02 de Dezembro de 2009 e conta, neste momento, com 56 clientes registados, cuja idade varia entre os 20 e os 80 anos.

Atualmente, a Metro do Porto desenvolveu em conjunto com a FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto) este projeto para integração do sistema em todas as estações subterrâneas da Rede.

FRENAGEM REGENERATIVA

A Metro do Porto encontra-se a desenvolver estudos, em parceria com a Efacec e Universidade do Minho, no sentido de aumentar o aproveitamento energético na rede através do armazenamento temporário da energia. Tanto os Eurotram como os Tram-Train possuem já sistemas de aproveitamento de energia de frenagem regenerativa, no entanto, esta poupança depende da existência, no mesmo momento, de outros veículos a circular nesse troço para os quais a energia é transferida: é essa limitação espacial e temporal que o projeto que se está a desenvolver pretende ultrapassar.

Logo que se encontrem concluídos os estudos, será instalado o piloto numa subestação da rede.

Segurança na Operação

No ano de 2015 registaram-se um total de 184 acidentes no SMLAMP, sendo 84 acidentes de circulação e 100 acidentes com clientes em zonas públicas. Relativamente a 2014, em que se verificaram 202 acidentes, houve menos 17 acidentes no total, embora mais 3 de circulação e menos 20 em zonas públicas.

SAFETY

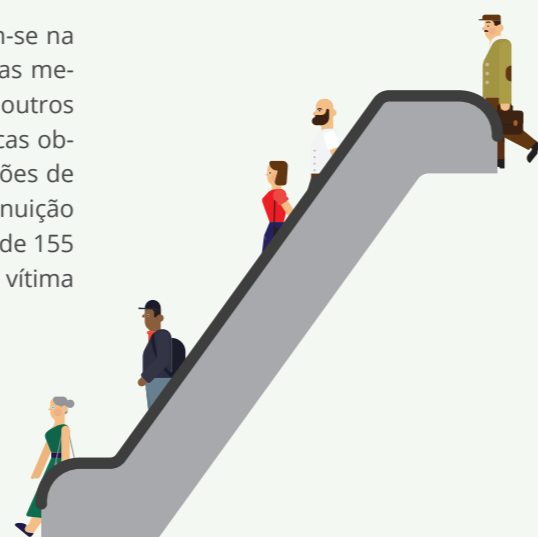
Dos 84 acidentes de circulação, 38 deveram-se a acidentes com clientes nos veículos (45,2%), 35 foram colisões (41,7%) e 11 acidentes com peões (13,1%). No que se refere a material circulante, 61 ocorreram com veículos Eurotram (72,6%) e 23 com veículos Tram-Train (27,4%). O índice do nº de acidentes por milhão de km percorridos em 2015 foi de 11,8, correspondendo a um ligeiro aumento relativamente a 2014 (11,3).

A maioria dos acidentes de circulação, a exemplo do que tem sucedido nos anos anteriores, está associada a quedas de clientes no interior de veículos ou entalamento em portas, nomeadamente em veículos Eurotram, em grande parte na sequência de frenagens (por motivos vários, tais como ATP ou para evitar outros acidentes), bem como no momento do arranque dos veículos.

No que se refere a colisões verificaram-se 35 em 2015, mais 10 do que havia sucedido em 2014. Todas as colisões foram da responsabilidade dos condutores dos veículos terceiros. A principal causa das colisões é o desrespeito por parte dos condutores dos automóveis pelos semáforos (passagem em vermelho) ou viragens à esquerda em local não autorizado. A linha onde ocorreram mais colisões foi a A-Azul (19 casos, 7 dos quais na rotunda do Mercado e 5 na Av. da República-MTS), seguida das linhas D-Amarela (5 casos, dos quais 4 em Gaia), B-Vermelha (4 casos), C-Verde (3 casos), F-Laranja (3 casos) e uma no Tronco Comum.

Em 2015 houve uma diminuição dos acidentes com peões (11 casos em 2015 vs 16 em 2014).

Os 100 acidentes com clientes, em zonas públicas, deveram-se na sua grande maioria a quedas, tendo ocorrido 35 em escadas mecânicas, 34 em escadas fixas, 18 nas plataformas/cais, 7 em outros pisos de estações subterrâneas e 6 na via. Nas zonas públicas obteve-se um índice do nº de acidentes por milhão de validações de 1,72. Comparativamente a 2014 (2,13) verificou-se uma diminuição deste indicador. Dos acidentes na rede resultaram um total de 155 feridos, (184 em 2014), não se tendo registado qualquer vítima mortal, tal como já havia sucedido em 2014.



SECURITY

No domínio da vertente de segurança que se relaciona exclusivamente com as atuações e atividades de Security incluem-se as tarefas e obrigações que se relacionam com a proteção e auxílio a clientes e a proteção de bens no Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP).

Por tratarem-se de atuações de maior exposição pública, normalmente envolvendo a presença de meios humanos de apoio na rede, as incidências e ações de Security assumem, desde logo, um forte impacto na imagem comercial do Metro do Porto, tornando-se habitualmente mais perceptíveis aos clientes do que as atuações relacionadas com a vertente de Safety.

Durante o ano de 2015 a segurança de pessoas e bens na rede foi garantida através de um efetivo de meios humanos, variável e pontualmente ajustado em serviços fixos ou móveis em toda a rede mediante um regime de subcontrato estabelecido diretamente entre a subconcessionária Prometro, S.A. e a empresa de segurança privada Prosegur, Lda., para prestação de serviços no âmbito das obrigações de segurança e vigilância que competiam à Prometro no âmbito do Contrato de Subconcessão da Operação e Manutenção do SMLAMP e respetivos Aditamentos que vigoraram durante esse ano.

A vigilância policial na rede do Metro foi também fundamental, não apenas por ser mais eficaz a tomada de decisão e ordem para o despoletar de ações de intervenção policial necessárias às estações ou veículos, mas também porque, em espaço público como é a rede do Metro do Porto, trata-se de um apoio de legitimado, essencial e indispensável e que é exclusivamente inerente própria à função e missão das forças policiais de segurança pública. E isso aplicou-se tanto nas condições em que teve de ser garantida a manutenção da ordem e segurança pública nos espaços públicos da rede do Metro, como também nas diversas intervenções de security de nível mais crítico ou complexo, que apenas podiam ser completamente tratadas com a presença direta de forças policiais.

A esse nível, os canais de comunicação mais direta estabelecidos entre o Posto Central de Comando do Metro do Porto e o Comando Metropolitano da Polícia de Segurança Pública, mantiveram-se como insubstituíveis e essa necessidade permanente de assegurar as condições mínimas e indispensáveis foi também acautelada da parte da Metro do Porto.

Manteve-se, por isso, em 2015 a contratação de um posto de PSP para vigilância de controlo de segurança integrado no próprio Posto Central de Comando da circulação do Metro (PCC). Sendo que a este serviço, juntou-se ainda a contratação ocasional do apoio de secções de agentes da PSP para grandes operativas especiais de fiscalização de títulos de transporte levadas a cabo por iniciativa da Metro do Porto.

Complementarmente a esses serviços também se destaca o apoio frequentemente prestado pelo serviços de fiscalização de títulos



de transporte, contratado pela Metro do Porto e assegurado por vigilantes ajuramentados da empresa de segurança Eulen, S.A. (a que sucedeu a empresa de segurança 2045, S.A. a partir de maio de 2015). Estas equipas foram fundamentais na intervenção adicional garantindo atuações de Security em várias situações relacionadas com a segurança dos próprios fiscais e com diversas ocorrências de na rede do Metro relacionadas com distúrbios, penduras, security ocasional de situações que envolveram a proteção de agentes da estação ou de clientes e até em situações de proteção de bens relacionadas com danos sobre equipamentos de bilhética, pois as responsabilidades da parte da Prometro quanto a vandalismo que ocorresse nos equipamentos do sistema de bilhética intermodal Andante das estações do Metro do Porto mantiveram-se excluídas das obrigações inerentes ao contrato da atual subconcessão da operação e manutenção do SMLAMP.

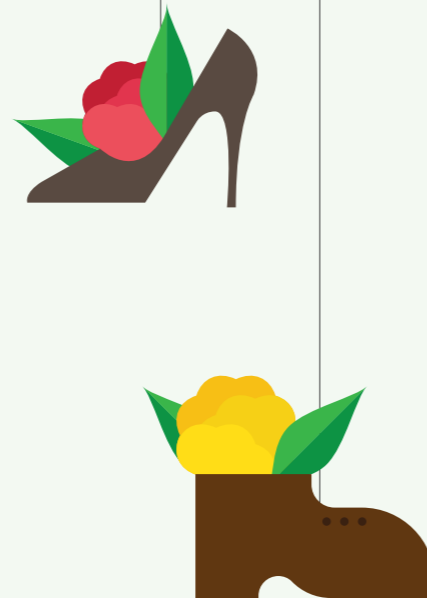
Contudo, apesar dos esquemas de security implementados, é impossível evitar completamente em toda a rede atuações de incivilidade ou outras similares. Por isso mesmo, tal como se verificou nos anos anteriores e em termos meramente quantitativos, as obstruções das portas dos veículos da frota em período de operação comercial (235) e o acionamento dos manípulos de emergência (103) foram as ocorrências de incivilidade mais verificadas em todo o ano. A estas juntam-se também as agressões e ameaças (77), os apedrejamentos (55) e os distúrbios de várias ordens registados (63).

Durante o ano de 2015 entre os incrementos mais significativos destacam-se a deteção de mais “penduras” na parte de fora dos veículos (59 indivíduos em 2015 vs. 37 detetados em 2014) e os distúrbios (63 incidências em 2015 vs. o total de 55 do ano 2014).

Por outro lado, e ao invés do que sucedera em 2014, o acionamento de manípulos de emergência decresceu (-14%), bem como os apedrejamentos (-13%) e também a obstrução de portas nos veículos (-8%), destacando-se especialmente o elevado decréscimo nos furtos em equipamentos (-82%) claramente associado a um esquema de vigilância mais voltado para a proteção de bens do sistema do que aquele que se verificara em 2014 e que, por sua vez, também já vinha diminuindo face a 2013.

Um aspeto que assinala também essa melhor prestação complementar da Security relacionada com a proteção de bens é demonstrado pelo menor número de Máquinas de Venda Automática de títulos de transporte Andante (MVA) que foram alvo de furto ou de tentativas de furto nas estações.

Esse valor reduziu de 61 MVA alvo de tentativas de arrombamentos e furtos de cofres e moedeiros em 2014 (vários deles consumados) para apenas 11 registos em 2015. É uma redução ainda mais significativa do que a verificada em 2014, representando agora -82% de incidências e também notável. Para as atuações de Security a elevada dispersão desse parque de 200 MVA existentes em toda a



rede da Metro do Porto, acarreta elevadas dificuldades na proteção desses equipamentos que garantem a receita da venda de títulos de transporte numa rede com 81 estações, das quais 67 são situadas totalmente à superfície e completamente expostas.

Como referências de valores médios mensais em 2015 assinalam-se também alguns dos seguintes registos relacionados com eventos de Security: 2 furtos/mês de equipamentos; 4 furtos/mês a clientes; 5 apedrejamentos/mês; 6 agressões e/ou ameaças/mês; 9 acionamentos/mês de manípulos de emergência; 12 feridos ligeiros/mês; ou 20 obstruções/mês de portas em veículos das frotas Eurotram e Tramtrain.

Na componente da segurança relacionada com a proteção e auxílio a clientes não se pode afirmar que a atuação tenha registado significativas melhorias até porque, face a 2014, o número de horas de apoio a cliente foi mais reduzido no âmbito da aplicação dos vários Aditamentos ao Contrato de Subconcessão do SMLAMP. Ainda assim, conseguiu-se manter uma média de incidências similar à do ano anterior nos furtos a clientes e nas agressões e ameaças que, em alguns casos, estão associadas aos próprios furtos.

Para que tais objetivos fossem possíveis destaca-se a maior integração promovida entre os serviços de Apoio a Cliente e os serviços de Security, por recurso à presença de meios humanos da equipa de vigilantes nas estações e períodos do dia mais críticos, e a adoção de esquemas de maior presença de vigilantes no interior dos veículos em circulação após as 21h00, mediante a reafecção de alguns turnos de serviços que estavam afetos à vigilância da rede de estações.

Deste modo, apesar do contexto social ainda marcado em 2015 por fatores de crise e de maior instabilidade social, as atuações de Security permitiram manter níveis de perceção de segurança que foram valorizados pelos clientes sem grande prejuízo face aos níveis de satisfação declarados com o fator segurança no Inquérito de Satisfação aos Utilizadores do Metro do Porto realizados nesse mesmo ano.

Efetivamente, esse estudo mostra que a satisfação declarada pelos utilizadores do Metro do Porto face à segurança cifrou-se nos 71,1 pontos (numa escala de 1 a 100), ou seja, apenas 0,5 pontos abaixo da avaliação obtida em 2014, mas aqui notando-se que essa avaliação foi mais penalizadora na perceção que os clientes sentiram da segurança nas estações do que aquela que sentiram no interior dos veículos.

Concorrendo para este registo também tem de assinalar-se a atuação e eficaz perceção de segurança registada nas operações especiais implementadas em dias de eventos ou jogos servidos pela rede de Metro e garantidas por medidas de reafecção de meios e, principalmente, a operação especial noturna MOVE Porto como serviço de operação contínua durante 30 noites e que logo na sua primeira edição, em 2014, já fora claramente valorizado como muito relevante por 72% dos clientes.

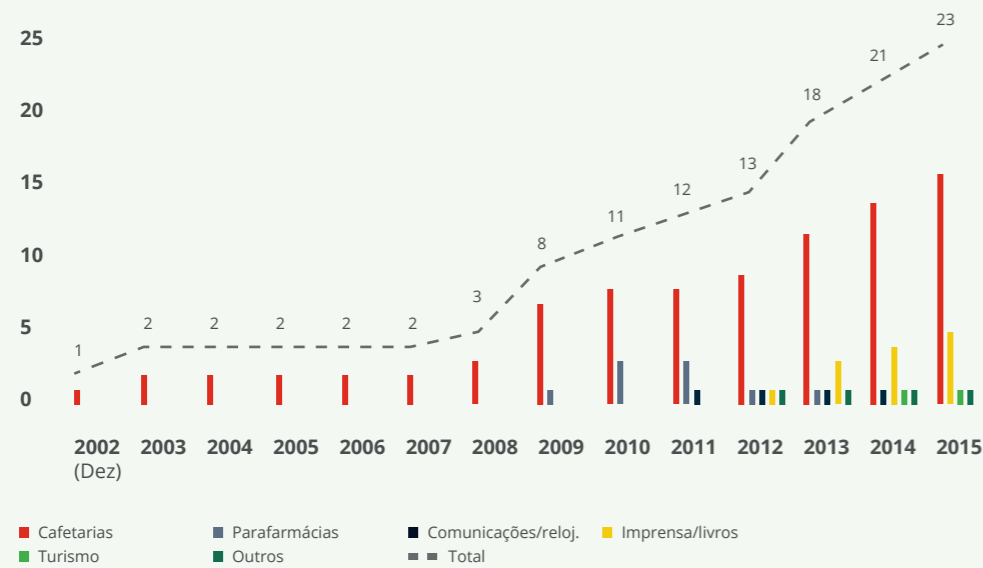
Também na edição de 2015 do MOVE Porto a Metro do Porto assegurou, entre os dias 26 de junho e 4 de outubro, uma operação em contínuo nas noites de sexta, sábado e vésperas de feriados e, especificamente para esses períodos, contratou patrulhas de fiscalização de títulos de transporte e de vigilantes exclusivamente para atuação nas linhas D e no Tronco Comum, a que se associou um efetivo dedicado e agentes da PSP para patrulhamento das estações e veículos em todas essas noites, assegurado em parceria com a Câmara Municipal do Porto, de modo a garantir-se atuações de Security satisfatórias em todas essas noites de operação contínua.

Espaços Comerciais

No final de 2015 a rede de Metro detinha já um total de 23 lojas em exploração, representando uma oferta muito significativa para uma rede que até 2007 apenas deteve uma cafetaria na estação Casa da Música e outra na Trindade.

A evolução da variedade e abertura entretanto verificada de novos espaços comerciais em exploração na rede do Metro comprova-se na crescente oferta e diversidade de serviços complementares destinados aos clientes, que também contribuem para o seu conforto, segurança e satisfação assim como e designadamente também, através das receitas complementares geradas, para a sustentabilidade do Metro:

Evolução do Número de Espaços Comerciais



Além destes espaços, os serviços complementares existentes compreendiam ainda 35 equipamentos de vending de bebidas e snacks e 22 máquinas multibanco disponibilizadas em diversas estações, para além de um serviço automático de depósito de bagagens disponível na Trindade, principal estação da rede.



MELHORAMENTOS DA SINALÉTICA E INFORMAÇÃO AO PÚBLICO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO

Não tendo sido iniciada em 2015 uma nova subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP), a adoção do novo Manual de Sinalética e Informação ao Público da Rede do Metro do Porto (versão 2014), que estava previsto entrar em vigor durante esse ano e no âmbito da nova operação e manutenção a iniciar-se nesse período, não foi possível.

Os curtos períodos mensais das prorrogações efetuadas ao contrato base de operação e manutenção estabelecido com a Viaporto, através de sucessivos aditamentos a esse contrato e que tomaram em vista a entrada em vigor de uma nova subconcessão ainda em 2015, acabaram por justificar a não introdução em cada um deles da adoção desse novo Manual, uma vez que o período de aplicação do mesmo e que a Viaporto teria de cumprir durante o aditamento ao contrato era manifestamente reduzido e naturalmente condicionado pelo prazos de duração de cada aditamento que foi estabelecido.

Assim, dando continuidade ao novo programa de Sinalética Estática e Informação ao Público para toda a rede do Metro do Porto, iniciado e implementado entre 2011 a 2013 e vertido nos trabalhos de conclusão do novo manual de sinalética, com todos os melhoramentos adotados ao nível de novas peças de informação ao público, optou-se pelo fornecimento à Viaporto das artes finais mais importantes das peças de sinalética estática introduzidas no SMLAMP nesse período de 2011 a 2013, para efeitos de boa manutenção, deixando para um período de maior duração de contrato a aplicação da integralidade das especificações e regras determinadas pelo novo Manual de Sinalética e Informação ao Público da Rede do Metro do Porto.

Atendendo às razões e motivos que justificaram o adiamento temporário da nova subconcessão, prevê-se que a adoção plena desse manual se verifique já em 2016, num período de subconcessão mais longo de modo a possibilitar, finalmente, que as necessárias condições de manutenção da sinalética possam ser cumpridas de acordo com os padrões de qualidade do serviço, de economia de meios e de distinção da própria imagem comercial, em que a informação e comunicação com os clientes assume uma componente de visibilidade pública importante para a Metro do Porto.

Entre as quase 25.000 peças e aplicações de sinalética existentes em todo o Sistema assinala-se ainda que estão já praticamente adotadas e em vigor quase todas as novas soluções especificadas de acordo com as normas e indicações constantes desse novo manual. Efetivamente, as diversas campanhas de revisão de peças, testes e de manutenção levadas a cabo já em 2014 foram determinadas também com o objetivo de introduzir os melhoramentos necessários ao nível da informação e dos suportes.

Por outro lado, as novas especificações de sinalética estática já previstas no novo Manual para os veículos das frotas Tram-train



e Eurotram foram integralmente adotadas pela Metro do Porto já em 2015. Em todos esses veículos e na respetiva manutenção de sinalética dessas frotas, no âmbito dos trabalhos previstos nos contratos de manutenção estabelecidos com a EMEF para todos esses veículos, foram aplicadas essas novas peças e especificações de produção e manutenção.

Durante o ano de 2015 são de destacar ainda os melhoramentos introduzidos pela Metro do Porto na sinalética das Máquinas de Venda Automática de títulos intermodais Andante (associadas a novas funcionalidades em linguagem braille e a novas consolas de pagamento automático por multibanco), a colocação de novas aplicações de sinalética dissuasoras e de proibição de comportamentos de train surfing em todos os veículos das frotas Tram-train e Eurotram e ainda a aplicação nas estações Aeroporto e Trindade de novas peças de sinalética de informação aos clientes indicativa de serviços comerciais complementares.

A nível da informação dinâmica nas estações, para além das habituais mensagens escritas e sonoras de aviso e relacionadas com as situações de modos degradados ou a oferta nas operações especiais de maior impacto, foram introduzidos melhoramentos na informação dos painéis de teleindicação dos cais das estações, assinalando os períodos de encerramento e em que não existe operação comercial.

Eventos Culturais

O Metro do Porto assume uma relação permanente com a comunidade, através da abertura a novos projetos, a formas de expressão artística e ao valor acrescentado para os seus clientes e para o próprio sistema. Em 2015, os espaços físicos da rede continuaram a ser um dos grandes palcos artísticos da cidade. Ao longo do ano decorreram mais de 550 iniciativas culturais, desde eventos de música, fotografia, teatro, arte pública, moda, dança e cinema. Estas ações são possíveis através do estabelecimento e consolidação de parcerias com as principais instituições da Área Metropolitana do Porto mas, também, por via do envolvimento de novos movimentos culturais e sociais. Os eventos que decorrem nos espaços do Metro juntam milhares de pessoas e representam, assim, uma quebra da rotina diária dos utilizadores da rede.

Reclamações

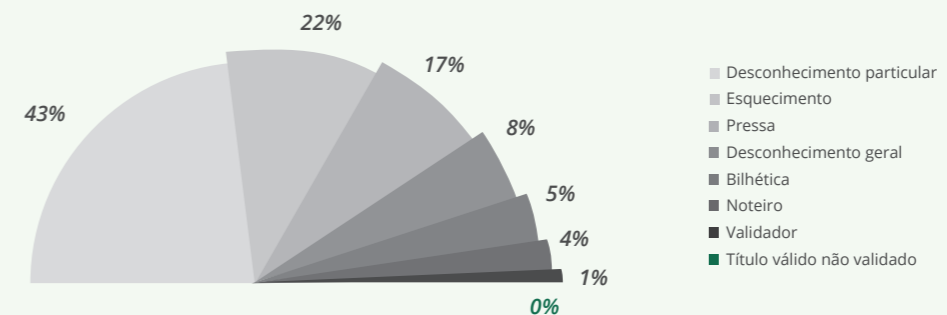
A análise atenta e sistemática tanto das reclamações como das sugestões que nos são dirigidas pelos nossos clientes tem constituído, desde o início da operação comercial regular do metro do Porto, instrumento fundamental de conhecimento de problemas e identificação das áreas que exigem uma análise mais aprofundada das situações reclamadas de modo a acrescentar valor na satisfação global do utilizador.



Enquanto transporte de eleição, o Metro do Porto continua a gerar na população e mesmo entre turistas, tanto nacionais como estrangeiros, grandes níveis de satisfação, como comprovam inequivocamente os vários e sucessivos Estudos de Perfil e Satisfação do Utilizador, plasmada, de resto, em valências como: rapidez, pontualidade, cobertura da rede, acessibilidade, frequência, etc.. Não obstante, se conjugarmos estas valências com o facto de termos um Sistema de Metro com uma rede completamente aberta e sem qualquer barreira para controlo de acessos e com um sistema de bilhética totalmente Intermodal na Área Metropolitana do Porto, essa conjugação de características intrínsecas a este novo sistema tem vindo a constituir o núcleo das reclamações recebidas desde o início da operação comercial.

Tal entendimento encontra-se sustentado nos motivos que são consecutivamente alegados pelos reclamantes e que, conforme dados extraídos da base de dados de reclamações, se mantêm, sobretudo e no seguimento do apurado desde anos anteriores, no desconhecimento particular do sistema, no esquecimento, na pressa, no desconhecimento geral e, por último, na interação dos clientes com as máquinas de bilhética, conforme representado:

Motivos de Reclamação 2015



Os dados aqui reproduzidos representam cerca de 32% de um universo de 5.395 reclamações recebidas em 2015. No entanto, devemos sublinhar que estes dados estão associados a reclamações que incidem sobre autuação, resultando a mais das vezes da sua análise que grande parte dessas vindicações possuem um cariz fortemente cultural dado que este expediente é utilizado, essencialmente, para a obtenção do perdão pelo incumprimento das Condições Gerais de Transporte.

No entanto, e tal como já acima referido, apraz registar que o feedback desta Empresa à reclamação e à sugestão tem assumido um papel de elevada importância, não só no plano do conhecimento geral do sistema de transporte e das regras de utilização por parte dos clientes, enquanto utilizadores, mas também na dimensão legal do utilizador enquanto consumidor.

Este fator tem vindo a ser preponderante na redução do número de reclamações, sobretudo entre os habituais utilizadores, uma vez que se regista, em 2015, um decréscimo de 27% de reclamações recebidas, face ao ano precedente (7.393 reclamações).



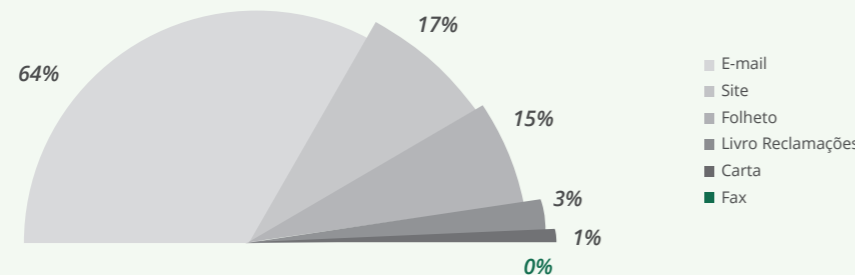
A Lei de Defesa do Consumidor - Lei nº 24 - em vigor desde 31 de julho de 1996, com o propósito de regular os direitos e deveres de todos os cidadãos enquanto consumidores - visou particularmente chamar a atenção não só para a necessidade de todos os cidadãos serem consumidores informados e responsáveis, como também, de todos os operadores económicos exercerem a sua atividade em completo respeito pelos direitos dos consumidores, em geral, e dos consumidores vulneráveis, em particular, na relação jurídica comercial.

Mais recentemente, como reforço da garantia nesta área, o Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de Setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de Novembro, veio estabelecer a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações a um conjunto amplo de atividades do comércio e serviços e instituir procedimentos de fiscalização rigorosos.

No âmbito da proteção dos direitos dos consumidores, refira-se que tem existido entre a Metro do Porto e a DECO, desde o início da operação comercial, total cooperação no esclarecimento de questões práticas colocadas por Clientes que recorrem a esta Associação de Defesa do Consumidor com o propósito de se verem esclarecidos nos seus direitos e reciprocamente, através do efeito didático da resposta, nos seus deveres.

Não obstante serem considerados instrumentos próprios eleitos pelo legislador para efeitos de acessibilidade à reclamação: o Livro Oficial de Reclamações e a disponibilização de uma página eletrónica pela Empresa prestadora do serviço, (conforme consta do DL 156/2005, de 15 de setembro, com as alterações introduzidas pelo DL nº 371/07, de 6 de setembro), a verdade é que o Cliente tem elegido preferencialmente, e cada vez mais, a via digital para exercer esse direito, conforme regista a Base de Dados reportada a 2015:

Meio de Reclamação



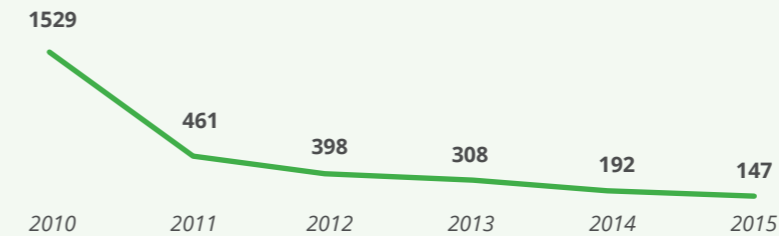
Em 2015 assinala-se uma queda de 23% no número de reclamações rececionadas por essa via, quando comparado com 2014, período em que se registou um total de 192 reclamações de livro recebidas na Metro do Porto. De resto, em conformidade com os dados regis-

A RECLAMAÇÃO COMO PROTEÇÃO DO CLIENTE

RECLAMAÇÕES RECEBIDAS EM 2015

tados na representação gráfica infra, é patente a reduzida adesão do Cliente ao Livro Oficial para a reclamação uma vez que 2015 segue a tendência de queda consecutiva, desde 2010:

Reclamações em LOR - evolução desde 2010



A tendência de queda na utilização do Livro Vermelho para a reclamação, supra referida, poderá vir a alterar-se já que a nova versão do livro de reclamações digital deverá ficar disponível em 2016, logo que o protótipo esteja terminado. A reformulação deste documento, com a passagem para a vertente tecnológica, tem como objetivo não só seguir as novas tendências, mas também “desmaterializar e desburocratizar” todo o processo de queixa.

LIVRO DE RECLAMAÇÕES DIGITAL

Infrações

Em 2015 foram fiscalizados 1.424.075 clientes, menos 5,84% que em 2014. Do total de fiscalizações efetuadas resultou a emissão de 30.243 autos de notícia, número que, face a 2014, representa um decréscimo de autuação em cerca de 21,7%. Estima-se que esta diminuição se terá ficado a dever não só à ausência de operativas de fecho de estação (operativas que permitem fiscalizar todos os clientes que saem numa determinada estação num determinado período horário), como, ainda, à alteração da legislação aplicável em matéria de transgressões ao transporte público ocorrida em 2014.

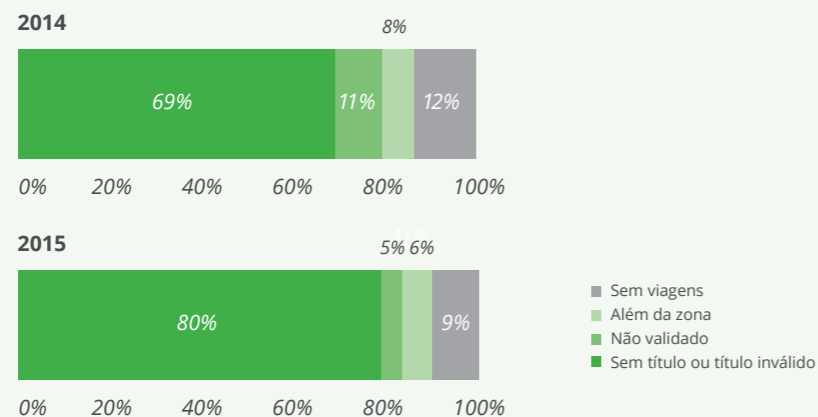
	2013	2014	2015	Δ
N.º de Fiscalizações	1.806.000	1.512.386	1.424.075	-6%
N.º de Autos	48.982	38.635	30.243	-22%

De referir, contudo, que não obstante a dimensão das equipas de fiscalização em funções não permitir a cobertura diária da totalidade dos veículos em circulação na rede, manteve-se, ao longo de 2015, tal como aconteceu em 2014, a preocupação de distribuir as equipas no terreno e em janelas horárias de acordo com um princípio de aleatoriedade tal que tem possibilitado manter a maximização do impacto da fiscalização junto dos infratores intencionais através da imposição pela presença das equipas na rede.



No que respeita ao tipo de infração cometida, mantém-se como principal causa a viagem “sem título ou com título inválido”, com 24.166 autos registados, cerca de 80% do total dos autos elaborados. Ainda assim, um número 9,2% inferior ao verificado em 2014.

Tipo de infração



O ano de 2015 ficou ainda marcado pela adjudicação da atividade de fiscalização a uma nova empresa de segurança, por concurso público lançado a 31 de outubro de 2014, e cujo contrato teve início no dia 1 de maio de 2015.

Com as alterações à Lei nº 28/06, de 4 de julho, que aprova o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transporte coletivo de passageiros, introduzidas pela Lei do Orçamento de Estado nº 83-C/13, de 31 de dezembro, o regime sancionatório aplicável passou a configurar uma contraordenação fiscal, projetando as coimas para o Regime Geral das Infrações Tributárias e por isso sujeitas a cobrança por execução fiscal. De acordo com este novo regime jurídico, as competências anteriormente atribuídas ao IMT,IP - Instituto da Mobilidade e dos Transportes para a instauração e instrução dos Processos de Contraordenação transi-taram para a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Até ao final de 2015, não foram encetados pela AT os procedimentos necessários para pôr em prática o novo regime contraordenacional mantendo-se assim por cobrar as coimas relativas aos autos de notícia emitidos desde o ano precedente. Refira-se que esta inação tem vindo a periclitir junto dos utilizadores de transporte público de passageiros a confiança na eficácia da aplicação da Lei em vigor e dessa forma a confiança e o respeito pela Tutela Administrativa.

ALTERAÇÃO DA LEI Nº 28/06, DE 04 DE JULHO

Satisfação dos Clientes

Rapidez e pontualidade foram os fatores mais elogiados pelos utilizadores do Metro do Porto no Estudo de Satisfação efetuado em 2015 a uma amostra total constituída por 1570 indivíduos, realizado por uma entidade independente entre os dias 23 e 29 de novembro de 2015, e cujos resultados continuam a evidenciar um nível elevado na Média Global de Satisfação dos Clientes (83,9%) e no Índice Global de Satisfação Ponderado (78,6%) obtidos em 2015.

O cliente tipo do Metro do Porto é mulher (60,9%) pertencente à classe média, com instrução de ensino ao nível do 11º/12º Ano e uma idade média situada nos 34 anos, ou seja, mais jovem do que os 36,5 anos de média apurada em 2014. Também de acordo com os resultados desse Estudo de Satisfação do Utilizador do Metro do Porto são os segmentos mais jovens que tiram o maior partido dos benefícios do Metro e continuam a contribuir também para a permanência de uma imagem social manifestamente jovem da parte do Metro do Porto: em 2015 muito mais de metade dos clientes (57,9%) tinha entre 15 e 35 anos; e 35,4% dos seus utilizadores eram estudantes.

A maioria dos utilizadores do Metro do Porto é, naturalmente, residente nos concelhos abrangidos pela rede. No Porto residiam cerca de 27,4% dos clientes, seguindo-se por ordem decrescente de utilizadores, os residentes em Vila Nova de Gaia (21,1%), Matosinhos (13,4%), Gondomar (9,8%), Maia (9,7%), Vila do Conde (3,6%) e Póvoa de Varzim (1,2%). A estes acresciam ainda os clientes residentes nos concelhos de Valongo (2,2%) e Espinho (0,4%) e os de outros concelhos também não servidos diretamente pela rede do Metro onde se verificava que a percentagem mantinha ainda alguma expressão, pois em 2015 eram 10,9% do total.

A Média Global Anual de Satisfação apurada em 2015 apresentou um melhoramento de 0,6% face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2014.

De facto, o nível elevado de satisfação dos passageiros do Metro do Porto quanto à perceção que detinham em 2015 dos benefícios do Metro para a sociedade (98,6%) e para o ambiente (95,4%) são evidenciáveis e notáveis, considerando até 96,1% deles que mais pessoas irão viajar no Metro do Porto no futuro.

A responsabilidade social da empresa manteve-se assim classificada como muito benéfica, tanto socialmente como ambientalmente não sendo, por isso mesmo, desajustada a superioridade da classificação relacionada com os serviços disponibilizados e geridos pela Metro do Porto, marcados por níveis notáveis de Confiança (81,8%), Lealdade (94,9%) e de Imagem Social (94,1%), e onde mais de 97% de inquiridos referiram tencionar continuar a utilizar o Metro do Porto e recomendar os serviços do Metro a amigos e familiares.

PERFIL DE UTILIZAÇÃO

SATISFAÇÃO FACE AO SERVIÇO PRESTADO



RESPONSABILIDADE SOCIAL

PONTOS FORTES DO METRO DO PORTO

(Estudo de Satisfação do Cliente, Novembro 2015)

PONTOS FORTES	%
RAPIDEZ	31,5%
PONTUALIDADE	15,5%
COBERTURA DA REDE	7,6%
ACESSIBILIDADE	6,6%
FREQÜÊNCIA	5,5%
CONFORTO	2,7%
FACILIDADE DE DESLOCAÇÃO	2,3%
COMODIDADE/PRÁTICO	1,7%
LIMPEZA	1,4%
ECONÓMICO	1,2%
HORÁRIO	1,2%
MOBILIDADE	0,8%
PROXIMIDADE À ESTAÇÃO/BOA LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES	0,8%
EVITA O TRÂNSITO	0,7%
ECOLÓGICO/BOM PARA O AMBIENTE	0,7%
SEGURANÇA	0,7%
INFORMAÇÃO	0,4%
EFICÁCIA	0,4%
TUDO	0,2%
OUTROS	3,0%
NS/NR	15,0%

Nota Final

Para a elaboração deste Relatório recorreu-se a informação com origem interna bem como à colaboração de um conjunto de entidades que trabalham diretamente com a Metro do Porto. Nesse conjunto encontram-se a Prometro, S.A. (ViaPorto) - empresa subconcessionária da operação e manutenção do Metro do Porto, a EMEF- subcontratada responsável pela manutenção dos veículos, o TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E. - entidade responsável pela gestão do sistema de bilhética intermodal Andante, a 2045 - Empresa de Segurança, S.A. enquanto empresa subcontratada para os serviços de fiscalização de títulos de viagem no Metro do Porto e a Funiporto (Consórcio Efacec e Liftech) responsável pela operação e manutenção do Funicular dos Guindais.

A essas empresas e a todas as que direta ou indiretamente contribuem para a qualidade do serviço prestado pela Metro do Porto, fica um sincero agradecimento.

Este Relatório é complementado pelo Relatório e Contas 2015, onde existe informação detalhada sobre o desempenho operacional e financeiro da Empresa, bem como um conjunto de informação relativa à governação da sociedade, nomeadamente no que respeita aos Princípios de Bom Governo aos quais a Empresa se encontra sujeita. O Relatório de Sustentabilidade apenas é produzido em versão digital e encontra-se disponível para consulta no site da Empresa.

De um modo geral procurou-se seguir as orientações do *Global Reporting Initiative* (GRI).

Para esclarecimentos ou sugestões:
Metro do Porto, S.A.
Avenida Fernão de Magalhães,
1862 - 7º Andar 4350 - 158 Porto
T: 225081000
F: 225081001
W: www.metrodoporto.pt
@: metro@metrodoporto.pt



Índice GRI G3

GRI	INDICADOR	Tipo	Pág.
1	ESTRATÉGIA E ANÁLISE		
1.1	Declaração do Presidente	E	
1.2	Descrição dos impactos, riscos e oportunidades	E	
2	PERFIL ORGANIZACIONAL		
2.1	Nome da Organização	E	
2.2	Principais serviços	E	
2.3	Estrutura operacional	E	
2.4	Localização da sede	E	
2.5	Países ou regiões onde opera	E	
2.6	Tipo e natureza jurídica da propriedade	E	
2.7	Mercados servidos	E	
2.8	Dimensão da Organização	E	
2.9	Mudanças no período do Relatório	E	
2.10	Prémios recebidos no período do Relatório	E	
3	PARÂMETROS DO RELATÓRIO		
3.1	Período coberto pelo Relatório	E	
3.2	Data do Relatório anterior	E	
3.3	Ciclo de emissão	E	
3.4	Dados para contacto	E	
3.5	Processo de definição do conteúdo	E	
3.6	Limite do Relatório	E	
3.7	Declaração sobre limitações específicas	E	
3.8	Base para elaboração do Relatório	E	
3.9	Técnicas de medição, hipóteses técnicas	E	
3.10	Reformulações relativamente a Relatórios anteriores	E	
3.11	Mudanças significativas em comparação com anos anteriores	E	
3.12	Tabela GRI	E	
3.13	Verificação externa	E	
4	GOVERNAÇÃO E COMPROMISSOS		
4.1	Estrutura de governação	E	
4.2	Estrutura de governação e cargos executivos	E	
4.3	Número de membros independentes ou não-executivos	E	
4.5	Recomendações e orientações	E	
4.6	Processos para evitar conflito de interesses	E	
4.7	Processos para determinação das qualificações para definição estratégica	E	
4.8	Declaração da missão, valores e código de conduta	E	
4.9	Procedimentos de supervisão	E	
4.10	Processos de auto-avaliação de desempenho	E	
4.11	Princípio de Precaução	E	
4.12	Cartas e Princípios	E	
4.13	Participação em associações e organismos nacionais e internacionais	E	
4.14	Grupo de stakeholders	E	
4.15	Base para identificação dos stakeholders	E	
4.16	Relacionamento com os stakeholders	E	
4.17	Principais temas e preocupações dos stakeholders	E	



GRI	INDICADOR	Tipo	Pág.
	DESEMPENHO AMBIENTAL		
EN1	Materiais usados por peso ou por volume	E	
EN2	Percentual de materiais usados provenientes da reciclagem	E	
EN3	Consumo de energia directa	E	
EN4	Consumo de energia indirecta	E	
EN5	Energia economizada	A	
EN6	Iniciativas para redução do consumo de energia	A	
EN7	Iniciativas para reduzir o consumo de energia indirecta	A	
EN8	Consumo de água	E	
EN9	Fontes hídricas afetadas	A	
EN10	Percentagem de água reciclada	A	
EN11	Áreas possuídas, arrendadas ou administradas insertas em áreas protegidas	E	
EN12	Descrição de impactos na biodiversidade	E	
EN13	Habitats protegidos ou restaurados	A	
EN14	Estratégias para a biodiversidade	A	
EN15	Espécies na lista vermelha	A	
EN16	Total de emissões directas e indirectas de GEE	E	
EN17	Outras emissões indirectas de GEE	E	
EN18	Iniciativas para reduzir as emissões de GEE	A	
EN19	Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozono	E	
EN20	NOx, SOx e outras emissões	E	
EN21	Descarte total de água	E	
EN22	Resíduos por tipo e importância	E	
EN23	Derramamentos significativos	E	
EN24	Resíduos transportados	A	
EN25	Impactos de descartes de água	A	
EN26	Iniciativas para mitigar os impactos ambientais	E	
EN27	Produtos recuperados	E	
EN28	Multas e não-conformidades	E	
EN29	Impactos significativos do transporte de bens e de trabalhadores	A	
EN30	Total de investimentos ambientais	A	
	DESEMPENHO ECONÓMICO		
EC1	Valor económico directo gerado e distribuído	E	
EC2	Implicações financeiras das mudanças climáticas	E	
EC3	Plano de pensões	E	
EC4	Ajuda financeira significativa recebida do governo	E	
EC5	Variação do salário mais baixo comparado ao salário mínimo nacional	A	
EC6	Políticas, práticas e proporção de gastos com fornecedores	E	
EC7	Procedimentos para contratação local	E	
EC8	Impactos de investimentos em infra-estruturas	E	
EC9	Impactos económicos indirectos	A	



Indicadores UITP Framework

A UITP elaborou, em 2009, uma matriz de indicadores adaptados especificamente à realidade do sector dos transportes públicos. Para os "Full Members" a resposta a pelo menos 3 indicadores de cada capítulo (Económico e Financeiro, Ambiente e Energia, Social e Sociedade, Governância) é obrigatória, no entanto, a Metro do Porto, enquanto "Pledge Member" pode também responder, mas de forma voluntária. Assim, aproveitamos a oportunidade para apresentar os indicadores disponíveis demonstrando o nosso compromisso em avançar cada dia mais no sentido do comprometimento com a Carta de Sustentabilidade da UITP que assinámos.

GRI	INDICADOR	Tipo	Pág.
DESEMPENHO SOCIAL			
LA1	Total de trabalhadores por tipo de emprego por contrato de trabalho	E	
LA2	Número total de empregados por faixa etária e género	E	
LA3	Benefícios não oferecidos a trabalhadores temporários e part-time	A	
LA4	Percentagem de empregados abrangidos por acordos de negociação coletiva	E	
LA5	Prazo de notificação relativo a mudanças operacionais	E	
LA6	Percentual de empregados representados em Comitês	A	
LA7	Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos e absentismo	E	
LA8	Programas de educação e formação em doenças graves	E	
LA9	Temas relativos a saúde/segurança cobertos por acordos formais com sindicatos	A	
LA10	Horas de formação	E	
LA11	Gestão de competências e de fim de carreira	A	
LA12	Análises de desempenho e desenvolvimento de carreira	A	
LA13	Outros indicadores de diversidade	E	
LA14	Proporção do salário base entre homens e mulheres por categoria funcional	E	
HR	Direitos Humanos	E/A	
SO1	Programas e práticas para gestão dos impactos das operações nas comunidades	E	
SO2	Avaliação de riscos de corrupção	E	
SO3	Formação em procedimentos anti-corrupção	E	
SO4	Medidas de resposta a casos de corrupção	E	
SO5	Políticas públicas e lobbies	E	
SO6	Contribuições a partidos políticos	A	
SO7	Ações judiciais por concorrência desleal e práticas de trust	A	
SO8	Multas e não conformidades com leis e regulamentos	E	
PR1	Fases do ciclo de vida do serviço cujos impactos são avaliados e minimizados	E	
PR2	Não-conformidades no âmbito da saúde e segurança	A	
PR3	Informação sobre o serviço	E	
PR4	Não-conformidades relativas à informação sobre o serviço	A	
PR5	Práticas e pesquisas relativas à satisfação dos clientes	A	
PR6	Adesão a leis e códigos de publicidade e marketing	E	
PR7	Não-conformidades relativas à publicidade e marketing	A	
PR8	Reclamações relativas à violação de privacidade e perda de dados de clientes	A	
PR9	Multas por não-conformidades relativas ao fornecimento e uso de serviços	E	
GRI - SUPLEMENTO SETOR DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS			
A	Tipo de energia utilizada		
B	Frota de veículos de metro		
C	Consumo de combustível		
D	Eficiência energética		
E	Quilómetros percorridos		
F	Total de energia/combustível consumido		
G	Passageiros transportados		

	C	C+	B	B+	A	A+
Auto declaração	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verificado por entidade externa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verificado por GRI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ECONÓMICO E FINANCEIRO		Pág.
Eco1	Total de passageiros transportados	
Eco3	Custo operacional por km	
Eco4	Transparência nos pagamentos	
Eco5	Taxa de crescimento das receitas	
Eco6	Taxa de cobertura dos custos da operação pelas receitas	
Eco7	Indemnizações compensatórias por passageiro	
Eco9	Investimentos	
Eco11	Velocidade comercial	
Eco12	Lugares km por colaborador (MP e Sociedade Operadora)	
Eco13	Percentagem de passageiros com títulos de assinatura	
Eco19	Número de empregos directa e indirectamente associados à prestação de serviço de transporte	
Eco21	Capacidade de satisfazer a procura (Taxa máxima de ocupação em hora de ponta)	
AMBIENTE E ENERGIA		Pág.
Env1	Operações com Sistema de Gestão Ambiental (% de operações)	
Env3	Energia usada na tracção por passageiro km (total e evolução)	
Env4	Energia usada não-tracção por passageiro km (total e evolução)	
Env6	Energia (eléctrica) usada por 100 km e evolução	
Env7	Total de emissões directas de CO2e	
Env8	Emissões (indirectas) de CO2e associadas à energia de tracção por passageiro km	
Env9	Percentagem da frota considerada "limpa"	
Env16	Progressos na Gestão da Qualidade do Ar	
SOCIAL		Pág.
Soc1	Satisfação do Cliente (proporção de clientes satisfeitos e muito satisfeitos)	
Soc7	Percentagem de infraestruturas acessíveis (veículos e estações)	
Soc8	Programas de saúde para os colaboradores	
Soc11	Taxa de absentismo	
Soc14	Colaboradores por género	
Soc17	Acidentes no trabalho e na rede	
GOVERNAÇÃO		Pág.
Gov1	Gabinete responsável pela área de Sustentabilidade	
Gov4	Processo de envolvimento com as partes interessadas externas	
Gov5	Processo de envolvimento com as partes interessadas internas	
Gov11	Políticas anti-corrupção	



Questionário de Opinião

Porque a sua opinião conta, agradecemos que dispensasse alguns minutos do seu tempo para partilhar connosco as suas opiniões sobre este Relatório.

1. QUAL O GRUPO A QUE PERTENCE ?

- Cliente
- Colaborador
- Fornecedor
- Accionista, Tutela
- Parceiro Estratégico, Autarquias Locais
- Comunicação Social
- Comunidade
- Outro, por favor especifique

2. ATRAVÉS DE QUE MEIO TEVE CONHECIMENTO DO RELATÓRIO ?

- Informação nas estações, veículo e outros suportes de comunicação físicos
- Website, Facebook, Twitter
- Comunicação Social
- Versão digital enviada por correio
- Brochura em papel
- Outro, por favor especifique

3. COMO CLASSIFICA ESTE RELATÓRIO EM TERMOS DE :

Muito Fraco	Fraco	Médio	Bom	Muito Bom	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Utilidade
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Conteúdo
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Clareza
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aspecto gráfico
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Qualidade geral

4. QUAL A SUA OPINIÃO RELATIVAMENTE ÀS SECÇÕES DO RELATÓRIO ?

Muito Fraco	Fraco	Médio	Bom	Muito Bom	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Quem somos e o que fazemos
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ambiente
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Perspectiva Económica
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Responsabilidade Social
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Anexos



5. QUAL O NÍVEL DE IMPORTÂNCIA QUE ATRIBUI A CADA UM DOS TEMAS ?

	Nada Importante	Pouco Importante	Importante	Muito Importante
Informação geral sobre a Empresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Governança da Empresa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ética e Transparência	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estratégias e Extensões da Rede	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Envolvimento com as Partes Interessadas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Envolvimento com Iniciativas Externas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Energia, Água, Papel, Resíduos, Emissões	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Desempenho Operacional	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Desempenho Económico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apoios Financeiros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Práticas Sociais Internas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Impactos na Comunidade	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investigação e Desenvolvimento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Acessibilidade e Segurança	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviço ao Cliente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Satisfação do Cliente, Reclamações	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. QUE TEMÁTICAS GOSTARIA DE VER TRATADAS OU APROFUNDADAS NO PRÓXIMO RELATÓRIO?

Depois de preenchido poderá remeter o questionário por:

- E-mail: metro@metrodoporto.pt
- Fax: 225081001
- Correio: Metro do Porto, S.A., Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 7º - 4350-158 Porto

METRO DO PORTO, S.A.

Av. Fernão Magalhães, 1862 - 7º andar
 4350 -158 Porto
 Tel. 225 081 000
 Fax. 225 081 001

www.metrodoporto.pt
metro@metrodoporto.pt

Nº de Contribuinte: 503278 602
 Registado com o nº: 51498/41018 (2ª CRCP)
 Capital Social: 7.500.000 euros
 Edição e Propriedade: METRO DO PORTO, S.A.

Design e ilustração: U Design - Atelier Grafico, Lda
 Fotografia: Diana Silva
 Ano de Edição: 2016

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2015



Metro do Porto. A vida em movimento.

