



Tribunal de Contas

RELATÓRIO
de
AUDITORIA
Nº. 33/06

Outubro de 2006



METRO DO PORTO, SA





ÍNDICE GERAL

	Pgs.
RELAÇÃO DE SIGLAS.....	2
ÍNDICE DE QUADROS, FIGURAS E GRÁFICOS.....	3
FICHA TÉCNICA	4
ÍNDICE DO RELATÓRIO	5
NOTAS REFERENCIADAS NO RELATÓRIO	86
ÍNDICE DE ANEXOS	92



RELAÇÃO DE SIGLAS

ABDR	Anexo ao Balanço e à Demonstração de Resultados
ACE	Agrupamento Complementar de Empresas
AG	Assembleia-Geral
BCP	Banco Português Comercial
BEI	Banco Europeu de Investimento
BSN	Banco <i>Santander</i> de Negócios
CLC	Certificação Legal de Contas
CMP	Câmara Municipal do Porto
CNC	Comissão de Normalização Contabilística
CPP	Crédito Predial Português
CRP	Constituição da República Portuguesa
CSC	Código das Sociedades Comerciais
DAF	Departamento Administrativo-Financeiro
DGTC	Direcção-Geral do Tribunal de Contas
DGTT	Direcção-Geral dos Transportes Terrestres
DO	Depósitos à Ordem
ENSITRANS	Engenharia e Sistemas de Transportes
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
GAMP	Grande Área Metropolitana do Porto
GPC	Gabinete de Planeamento e Controlo
IC	Indemnizações Compensatórias
IGF	Inspecção-Geral de Finanças
IGOPTC	Inspecção-Geral de Obras Públicas, Transportes e Comunicações
IPG	Instrumentos Previsionais de Gestão
IR	Imposto sobre o Rendimento
ISMAI	Instituto Superior da Maia
IU	Inserção Urbana
JMP	Junta Metropolitana do Porto
LEP	<i>Leasing</i> Estruturado Português
MFEEE	Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu
MLP	Médio e Longo Prazo
MP	Metro do Porto, SA
OE	Orçamento do Estado
PCGA	Princípios Contabilísticos Geralmente Aceites
PCGB	Posto Central de Gestão de Bihética
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PIB	Produto Interno Bruto
PGR	Procuradoria Geral da República
PLSC	<i>Pickle Lease Service Contract</i>
PMO	Parque de Manutenção e Obras
QCA	Quadro Comunitário de Apoio
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
RJEOP	Regime Jurídico de Empreitadas de Obras Públicas
SA	Sociedade Anónima
SPV	<i>Special Purpose Vehicle</i>
SROC	Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
TC	Tribunal de Contas
TIP	Transportes Intermodais do Porto, ACE
TOC	Técnico Oficial de Contas
UE	União Europeia



ÍNDICE DE QUADROS, FIGURAS E GRÁFICOS

	Pgs.
Quadro 1 - Relação nominal dos responsáveis nos exercícios de 2003 e 2004	11
Quadro 2 - Representantes da MP nos órgãos sociais das empresas participadas	20
Quadro 3 - Funções exercidas por aqueles representantes na MP	20
Quadro 4 - Remunerações dos membros do conselho de administração da MP (2004)	23
Quadro 5 - Deliberações dos órgãos sociais em matéria remuneratória	24
Quadro 6 - Condições remuneratórias contratadas com um administrador	31
Quadro 7 - Obras de requalificação urbana contratadas até 2005	33
Quadro 8 - Expropriações	37
Quadro 9 - Estrutura do sistema organizativo	41
Quadro 10 - Evolução dos efectivos (período 2002-2004)	41
Quadro 11 - Ênfases apresentadas na CLC da SROC (exercícios de 2003 e 2004)	43
Quadro 12 - Sistema de metro ligeiro da GAMP	44
Quadro 13 - Mapa de investimentos plurianual (orçamento previsto - 2000, 2004 e 2005 / execução 2004)	47
Quadro 14 - Financiamento plurianual (previsão - 2000, 2004 e 2005 / execução 2004)	50
Quadro 15 - Investimentos (em termos orçamentais / reais - período 2002-2004)	52
Quadro 16 - Investimentos anuais incluindo inserção urbana (período 2001-2004)	52
Quadro 17 - Caracterização geral dos empréstimos BEI	54
Quadro 18 - Desembolsos BEI	55
Quadro 19 - Evolução dos encargos com juros (período 1999-2004)	55
Quadro 20 - Comparação de taxas de juro contratadas com o BEI	56
Quadro 21 - Bonificação de juros - Tranche A - 1º Empréstimo BEI	57
Quadro 22 - Leasing operacional (período 2002-2004)	58
Quadro 23 - PIDDAC (período 2002-2004)	59
Quadro 24 - QCA II (exercício de 2000)	60
Quadro 25 - QCA III (período 2000-2004)	60
Quadro 26 - Tarifário Intermodal	62
Quadro 27 - Acordos de intermodalidade	63
Quadro 28 - Receita líquida do sistema intermodal (período 2003-2004)	64
Quadro 29 - Conta corrente da MP / TIP	64
Quadro 30 - Margem bruta do sistema de metro ligeiro em exploração	65
Quadro 31 - Balanços em 31/12/2002, 31/12/2003 e 31/12/2004	66
Quadro 32 - Impacto da reclassificação contabilística nos Capitais próprios	67
Quadro 33 - Demonstração dos fluxos de caixa (período 2002-2004)	69
Quadro 34 - Decomposição do resultado líquido dos exercícios (período 2002-2004)	70
Quadro 35 - Demonstração dos resultados por natureza (período 2002-2004)	71
Quadro 36 - Evolução do serviço da dívida (período 1999-2025)	76
Quadro 37 - Peso estrutural do serviço da dívida a pagar no PIB/OE (valores actualizados a 2005)	77
Quadro 38 - Garantias efectivas prestadas pelo Estado (período 1999-2004)	77
Figura 1 - Participações sociais	19
Figura 2 - Organograma	40
Figura 3 - Traçado do sistema de metro ligeiro	45
Gráfico 1 - Evolução da taxa de juro variável BEI (período 1999-2004)	56
Gráfico 2 - Serviço da dívida (período 1999-2025)	75



FICHA TÉCNICA

Acção n.º15/05 – Auditoria de gestão à Metro do Porto, SA Exercícios de 2003 e 2004

Coordenação e Supervisão

Auditor-Coordenador, António de Sousa e Menezes *Lic. em Organização e Gestão de Empresas*

Auditor-Chefe, Maria João Paula Lourenço *Lic. em Economia*

Equipa Técnica

Arlette Maria Costa *Lic. em Economia*

Filomena Maria de Oliveira Rolo *Lic. em Economia*

João P. de Miranda Pontes Pereira *Lic. em Direito*

Apoio Administrativo

Cristina P. Fernandes Costa *Lic. em Direito*

Departamento de Auditoria VIII

Unidade de Apoio Técnico 2

“Sector Público Empresarial Autárquico”



ÍNDICE DO RELATÓRIO

PARÁGRAFOS

I.	SUMÁRIO EXECUTIVO	1-22
II.	INTRODUÇÃO	23-33
	<i>Fundamentos, âmbito e objectivos da acção</i>	23-25
	<i>Metodologia adoptada</i>	26
	<i>Condicionantes</i>	27-29
	<i>Identificação dos responsáveis</i>	30
	<i>Exercício do contraditório</i>	31-33
III.	CARACTERIZAÇÃO E GÉNESE EVOLUTIVA DO PROJECTO “METRO DO PORTO”	34-57
	<i>O Decreto-Lei n.º. 71/93, de 10 de Março</i>	34-38
	<i>O Decreto-Lei n.º. 394-A/98, de 15 de Dezembro</i>	39-42
	<i>As bases da concessão</i>	43
	<i>Obrigações diversas da concessionária para com o concedente</i>	44
	<i>O acordo parassocial</i>	45-46
	<i>Os estatutos da MP</i>	47
	<i>A concessão à Normetro</i>	48-51
	<i>O TIP, ACE</i>	52-55
	<i>Participações sociais detidas pela MP em 31/12/2004</i>	56-57
IV.	QUESTÕES ASSOCIADAS À OPERACIONALIDADE DA EMPRESA	58-151
	<i>Estudos económico-financeiros</i>	58-64
	<i>O diferendo entre a MP e a Normetro, decidido por Acórdão do Tribunal Arbitral</i>	65-74
	<i>As remunerações dos membros dos órgãos sociais</i>	75-117
	<i>As obras de requalificação urbana</i>	118-129
	<i>A Ponte do Infante</i>	130-135
	<i>As expropriações</i>	136-140
	<i>As indemnizações compensatórias</i>	141-145
	<i>O Funicular dos Guindais</i>	146-151

V.	ORGANIZAÇÃO, PLANEAMENTO E CONTROLO	152-160
	<i>Estrutura organizacional</i>	152-153
	<i>Estrutura de pessoal</i>	154
	<i>Instrumentos previsionais de gestão</i>	155-156
	<i>Intervenção do Fiscal Único</i>	157-160
VI.	ACTIVIDADE DA EMPRESA	161-241
	<i>Evolução da actividade</i>	161-163
	<i>Investimento/Financiamento Global</i>	164-196
	<i>Financiamento do Banco Europeu de Investimento</i>	197-209
	<i>Leasing operacional</i>	210-218
	<i>Fundos orçamentais: PIDDAC</i>	219-220
	<i>Fundos comunitários: FEDER e Fundo de Coesão</i>	221-226
	<i>Financiamento Intercalar</i>	227-228
	<i>Exploração do sistema de metro ligeiro</i>	229-241
VII.	ESTRUTURA ECONÓMICO FINANCEIRA	242-266
	<i>Situação Financeira</i>	242-259
	<i>Situação Económica</i>	260-266
VIII.	CONTROLO INTERNO	267-283
	<i>Organização e procedimentos internos</i>	267-272
	<i>Disponibilidades</i>	273-275
	<i>Fundo fixo de caixa</i>	273
	<i>Reconciliações bancárias</i>	274-275
	<i>Imobilizado</i>	276-278
	<i>Relações entre a MP e o TIP no âmbito da actividade comercial</i>	279-283
IX.	EVOLUÇÃO DO SERVIÇO DA DÍVIDA - PERSPECTIVA FUTURA	284-287
X.	EMPREITADAS	288-302
XI.	RECOMENDAÇÕES	303
XII.	DECISÃO	304



I - SUMÁRIO EXECUTIVO

1. A Metro do Porto (MP) é uma sociedade comercial anónima criada por acto legislativo, com capital exclusivamente público no valor de € 5.000.000, subscrito e realizado pela Grande Área Metropolitana do Porto (59,9993%), pelos municípios que a compõem (0,0007%), pela STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA (25%), CP - Caminhos de Ferro Portugueses, EP (5%) e pelo Estado Português (10%), a quem foi atribuída a exploração de um sistema de metro ligeiro na Grande Área Metropolitana do Porto, em regime de concessão de serviço público (§§ 34 a 41 e 47).
2. Paralelamente à adjudicação e conseqüente acompanhamento e fiscalização das obras de construção do metro, incumbe-lhe ainda a construção de acessos ao sistema, dos interfaces e a realização de obras de requalificação urbana nas envolventes da sua área de intervenção, em determinadas condições (§§ 43 e 123 a 129).
3. Os seus custos são suportados por via de transferências do Orçamento do Estado, transferências de fundos de origem comunitária e empréstimos obtidos com o aval do Estado, para além de prestações acessórias diversas a cargo dos accionistas, tudo complementado pelo recebimento previsto de indemnizações compensatórias no âmbito de contratos programa a celebrar ainda com o mesmo Estado (§ 43-E, F e H).
4. Competindo, pois, ao Estado a responsabilidade pelo financiamento maioritário do projecto, e tendo em conta a sua dimensão e complexidade, bem como a multiplicidade de intervenientes, entende-se que a sua actuação terá sido pouco prudente, pois não assegurou desde o início uma participação maioritária no capital da empresa nem o controlo da sua gestão (§ 46).
5. O projecto do sistema de metro ligeiro foi lançado em 1993 e implementado sem precedência dos adequados estudos técnicos e económico-financeiros globais, necessários para habilitar os seus mentores - incluindo-se aqui o próprio legislador - a conhecer antecipadamente a verdadeira dimensão dos custos envolvidos, o retorno possível e os valores de indemnizações do Estado destinados a manter o equilíbrio da exploração, facto que não está de acordo com os princípios elementares de racional gestão dos dinheiros públicos e se cifrou numa situação com conseqüências financeiras ainda hoje não possíveis de mensurar (§§ 58 e 59).
6. O seu órgão de administração é composto por sete membros, três dos quais integrando a comissão executiva. Estes últimos percebem remunerações mensais acima dos 11.000 euros, auferindo os demais, respectivamente, verbas de 3.250 euros em dois casos, e superiores a 4.500 euros em outros dois casos, sendo de destacar que estes administradores não executivos exercem funções por virtude da sua qualidade de autarcas e comparecem a reuniões quinzenais. Os membros executivos dispõem de viaturas para utilização plena e com a totalidade das despesas pagas pela empresa, seguros de saúde e de vida (situações que não foram objecto do adequado processo de formação e manifestação de vontade da pessoa colectiva MP), prémios de gestão e telemóveis (§§ 75 a 117).
7. Os prémios de gestão anuais que estes três membros executivos receberam, na ordem dos € 100.000 cada, são superiores aos praticados em entidades congéneres e o seu pagamento não se encontra indexado a qualquer objectivo concreto de gestão, medida que, de novo, não acautela a boa utilização dos recursos públicos (§§ 91 a 106).

8. Face às diversas situações constantes do presente Relatório, como sejam as irregularidades e outros aspectos menos adequados em matéria de remunerações dos gestores da empresa, a antecipação de empreitadas ainda não autorizadas (como é o caso da Avenida da Boavista), a carência ou insuficiência das formalidades legais em diversos procedimentos concursais, a prossecução de obras de requalificação urbana à revelia dos pressupostos legais para tal, e, principalmente, a actual situação financeira desta, **não se alcançam os critérios que presidiram à atribuição dos prémios de gestão mencionados no parágrafo anterior**, antes parecendo que a MP poderia ser alvo de uma gestão mais eficiente (§ 99).
9. Pertencendo a competência para fixar as remunerações à assembleia-geral da sociedade, constatou-se que os administradores se encontraram a perceber remunerações ao longo de diversos meses sem qualquer deliberação nesse sentido por parte daquele órgão. Aliás, em rigor, somente a remuneração fixa de base, os cartões de crédito para despesas de representação e os prémios de gestão, vieram a ser objecto de deliberação, sempre *a posteriori*, da AG. Todas as demais componentes remuneratórias, onde se contam a atribuição de viaturas, o pagamento de todas as despesas com elas relacionadas, os seguros de saúde e de vida e os telemóveis, nunca chegaram sequer a ser objecto de qualquer deliberação competente, aprovadora ou ratificativa (§§ 108 a 110, 79, 88 e 89).
10. Relativamente às diversas obras de requalificação urbana realizadas pela MP, no montante estimado de € 63.405.343,47 (vd. quadro 7), sem que os seus custos tivessem sido contabilizados por contrapartida de prestações acessórias a efectuar pelos municípios beneficiados, são de qualificar como ilegais, traduzindo-se ainda numa ingerência nas competências legais das respectivas autarquias (§§ 118 a 129).
11. Por RCM n.º 87/2004, de 01/07, o Estado Português transferiu para a MP a verba de €4.967.022, a título de indemnização compensatória, com o fim de equilibrar a exploração da concessão, não tendo sido no entanto celebrado o contrato programa que lhe deveria estar legalmente subjacente, contrariando-se assim as condições de atribuição contempladas no DL n.º 394-A/98, de 15/12 (§§ 141 a 145).
12. No tocante às obrigações da concessionária para com o concedente, constatou-se que na generalidade têm sido cumpridas as disposições estabelecidas, ocorrendo pontualmente incumprimento de alguns prazos legais (§ 44).
13. O investimento global inicial orçamentado subjacente ao projecto de metro ligeiro na GAMP, reportado ao Estudo Económico de 2000, foi de €1.070.852.000, sendo que o orçamentado em 2005 ascendia a €2.969.440.541, traduzindo-se num acréscimo de 177,3%, excluindo a inserção urbana, uma vez que esta não foi equacionada *ab initio*. Em termos do investimento realizado constata-se que regra geral a percentagem de execução da obra anual situa-se abaixo da prevista, totalizando até ao ano de 2004, o montante de €1.128.252.144 de investimentos da 1ª fase, incluindo inserção urbana, tendo a empresa já incorrido em gastos no âmbito da 2ª fase, no montante de €2.725.291, embora o investimento/financiamento ainda não esteja aprovado (§§ 164 a 171).
14. No Orçamento de 2004 estão reflectidos €345.501.439 de inserção urbana e na Execução o valor de €7.275.852. Os valores executados desta componente correspondem a 2,1% dos integrados ao nível do Orçamento, sendo que o valor afecto à linha da Boavista €6.680.073, representa 90% daqueles valores executados, apesar de esta linha não estar ainda aprovada. Releve-se que, através da RCM do Conselho de Ministros n.º 129/2003) a MP apenas foi incumbida de «[...]preparar os instrumentos adequados – com a respectiva



fundamentação técnica, económico-financeira e jurídica – com vista à preparação da alteração da concessão da tracção eléctrica da linha da Boavista.» (§§ 172 a 179).

15. Em termos de financiamento, a empresa tem recorrido, nomeadamente, a empréstimos junto do BEI, a fundos orçamentais e comunitários, os quais acumularam até 2004 os seguintes montantes (§180): € 663.689.707 (51,7%), € 99.898.296 (7,8%), € 265.989.296 (20,7%), respectivamente; e ao financiamento intercalar ou de curto prazo, para acorrer a dificuldades de tesouraria, ou antecipação de fundos.
16. Nesta óptica, as necessidades imediatas têm sido solvidas, prevendo-se, no entanto, um défice de € 523.313.270 (não considerando o impacto de decisão do Tribunal Arbitral, que determinou o pagamento pela Metro à Normetro de € 93.946.606) ao nível da 1ª fase do projecto, o que constitui um prenúncio da situação financeira que a MP enfrentará no futuro. De considerar neste contexto que os compromissos financeiros da MP decorrentes de médio e longo prazo se estendem até ao ano de 2025, num total global de M€ 1.399,9 (Milhões de euros). A materialidade dos valores em causa e a forte probabilidade da receita gerada pela actividade ser insuficiente para a cobertura de tais responsabilidades, implica que os mesmos compromissos possam ser transferidos para o Estado, que de resto prestou a sua garantia pessoal, traduzindo-se num elevado esforço financeiro com marcada repercussão no contexto continuado de restrição orçamental (§§ 65 a 74; 181 a 185; 286 a 289).
17. No âmbito do financiamento BEI, as opções de regime de taxa fixa não se têm revelado as mais vantajosas no período em análise, a avaliar pela evolução das taxas de juro praticadas no regime variável, implicando custos acrescidos à empresa. No âmbito da operação de leasing estruturado português (LEP) 2002, a empresa contratou com o BCP um swap de taxa de juro, para a totalidade do referido contrato, cujo valor àquela data totalizava o montante de €96.242.430,07. A operação contratada não se revelou satisfatória até à data da realização da auditoria (§§ 205 a 207; 215 a 218).
18. No desenvolvimento da actividade comercial e considerando a integração da MP no sistema de intermodalidade da Grande Área Metropolitana do Porto, a MP detém cerca de 90% da receita líquida gerada, tendo registado uma taxa de crescimento de 90,8% do ano de 2003 (€ 2.751.666,20) para o ano de 2004 (€ 5.235.483,30). Ao nível da cobrança, constatou-se que a MP tem relaxado os respectivos prazos inerentes à modalidade de pronto pagamento, traduzindo-se numa forma encapotada de financiamento ao TIP. Ao invés, o TIP procedeu à cobrança de € 58.282,15 relativa à comissão de rede vendas à MP, referente ao período de 1 de Março a 30 de Novembro de 2003, quando o «Acordo de Intermodalidade» vigente não previa este encargo (§§ 236 e 238 a 239).
19. A MP explora indirectamente uma estrutura denominada “Funicular dos Guindais”, por via de uma entidade terceira (“Transmontagne”) a quem paga a quase totalidade dos custos de operação, situação que se afigura estranha ao seu objecto social (§§ 146 a 151).
20. A MP procedeu à reclassificação contabilística dos financiamentos do investimento (dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária), tendo efectuado o reconhecimento em *Capitais próprios*, quando anteriormente estavam reflectidos na rubrica de *Proveitos diferidos*. A mudança de critérios contabilísticos implicou a sobreavaliação dos rácios financeiros de autonomia e solvabilidade e permitiu criar uma aparência de maior margem de autonomia nas decisões emanadas pelo conselho de administração, quanto às questões relativas ao investimento e financiamento, tudo com desrespeito pela natureza dos subsídios (ao

investimento) e dos princípios contabilísticos geralmente aceites. Simultaneamente, esta reclassificação contabilística dos *Proveitos diferidos* para *Capitais próprios* permitiu à empresa evidenciar no balanço relativo a 31/12/02 e seguintes um valor que a eximiria das consequências previstas no artigo 35º do CSC (dissolução da sociedade, redução do capital social ou realização de entradas pelos sócios para o seu reforço) (§§ 245 a 252).

21. O sistema de controlo interno revelou-se pontualmente crítico, ao nível da segregação de funções, da organização da documentação (dispersa e não tratada), tendo-se mesmo constatado a ausência de controlo ao nível da informação de suporte à facturação da receita pela MP ao TIP (§§ 270 a 274; 281 a 283).
22. Na sequência das observações de auditoria efectuadas, formulam-se as recomendações constantes do Capítulo XI do presente relatório.

II - INTRODUÇÃO

Fundamentos, âmbito e objectivos da acção

23. A realização da auditoria de gestão à “**Metro do Porto, SA**” – com referência essencialmente aos anos económicos de 2003 e 2004 – teve como fundamentos a oportunidade de controlo, a dimensão financeira, bem como as ligações societárias existentes com a Grande Área Metropolitana do Porto.
24. Esta acção, que se enquadra nas competências atribuídas ao Tribunal de Contas pelos artigos 2º, n.º 2, alínea c), 5º, n.º 1, alíneas f) e g) e 55º, todos da Lei n.º 98/97, de 26/08, foi prevista no Programa de Fiscalização para 2005 do Departamento de Auditoria VIII/Unidade de Apoio Técnico 2, aprovado em reunião do Plenário da 2ª Secção de 16/12/2004.¹
25. Os seus objectivos consistiram em apreciar a génese e evolução da empresa (nas perspectivas formal, orgânica e financeira); a legalidade e regularidade de situações diversas relacionadas, nomeadamente, com o cumprimento das bases da concessão, adequação da actuação da MP ao quadro normativo e regime remuneratório dos membros do conselho de administração; verificar a existência de instrumentos de apoio à decisão adequados e eficazes, que sustentem, nomeadamente, um conveniente controlo e monitorização por parte da gestão; avaliar a segurança e fiabilidade do sistema de controlo interno; apreciar a estrutura económico-financeira; analisar os diversos fluxos financeiros de e para a empresa; e, de uma maneira geral, aferir o resultado obtido com a sua criação.

Metodologia adoptada

26. A acção foi desenvolvida em conformidade com as metodologias adoptadas pelo Tribunal de Contas e acolhidas no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos, tendo-se tido igualmente em conta as normas de auditoria geralmente aceites pelas organizações internacionais, como é o caso da INTOSAI, de que o Tribunal é membro. Na fase de execução² foi recolhida informação sobre a organização e funcionamento da entidade, bem como sobre os principais problemas sentidos pela Administração, procedendo-se em seguida à análise dos diversos elementos previamente solicitados, à



realização de entrevistas com os responsáveis pelas diferentes áreas funcionais, à leitura das actas das reuniões dos órgãos sociais, à apreciação do controlo dos fluxos financeiros existentes e ao exame e avaliação do sistema de controlo interno.

Condicionantes

27. Sem prejuízo de se registar a colaboração recebida, verificaram-se importantes condicionantes com repercussões nos trabalhos de auditoria, como sejam respostas tardias, incompletas, inconclusivas e, muitas das vezes, não coincidentes com o solicitado.
28. Num documento subscrito pela própria empresa (que se processa de fls. 157 a 259 do Volume I, Parte A) manifestam os responsáveis a sua discordância quanto às apontadas condicionantes, arguindo serem os seus recursos limitados, que mesmo assim o tempo médio de resposta por requisição se cifrou em 9,31 dias e que as requisições seriam muitas vezes “*indefinidas ou abrangentes*” e heterogéneas.
29. Observe-se, porém, que sendo a limitação de recursos comum a todas as entidades, a MP disponibilizou um seu funcionário para servir como interlocutor da equipa, a quem todas as requisições (escritas) de documentos e de esclarecimentos foram verbal e detalhadamente (e, muitas vezes, repetidamente) explicadas. Por outro lado, o tempo médio de resposta invocado é incompatível com a normal prossecução dos trabalhos de auditoria, sendo certo que em diversos casos verificaram-se lapsos temporais de 3, 4 e até cerca de 8 semanas (vd. Anexo I).

Identificação dos Responsáveis

30. Apresenta-se de seguida a relação nominal dos responsáveis em funções nos exercícios dos anos de 2003 e 2004:

Quadro 1 - Relação nominal dos responsáveis nos exercícios de 2003 e 2004

NOME	CARGO	DE	ATÉ
Valentim dos Santos de Loureiro	Presidente do conselho de administração	01/01/2003	23/04/2004
Rui Fernando da Silva Rio	Vogal do conselho de administração	01/01/2003	25/04/2004
	Presidente do conselho de administração	26/04/2004	31/12/2004
Mário Hermenegildo Moreira de Almeida	Vogal do conselho de administração	01/01/2003	31/12/2004
José Narciso Rodrigues de Miranda	Vogal do conselho de administração	01/01/2003	31/12/2004
Manuel de Oliveira Marques	Vogal do conselho de administração e Presidente da comissão executiva	01/01/2003	31/12/2004
José Manuel Duarte Vieira	Vogal do conselho de administração e da comissão executiva	01/01/2003	31/12/2004
Alberto Fernando de Paiva Amorim Pereira	Vogal do conselho de administração e da comissão executiva	01/01/2003	09/03/2004
Juvenal Silva Peneda	Vogal do conselho de administração e da comissão executiva	10/03/2004	31/12/2004

Fonte: Serviços da MP

Exercício do contraditório

31. No cumprimento do artigo 13º da Lei nº 98/97, de 26/08, foram todos os membros do conselho de administração da Metro do Porto, SA, notificados para, querendo, se pronunciarem sobre o Relato de Auditoria. Apresentaram respostas os administradores Juvenal Silva Peneda, Manuel de Oliveira Marques, José Manuel Duarte Vieira, José Narciso Rodrigues Miranda, Alberto Fernando de Paiva Amorim Pereira e Mário Hermenegildo Moreira de Almeida. Foi ainda recebido um documento endereçado e assinado pelo presidente da comissão executiva Manuel de Oliveira Marques, o qual contém "... um conjunto de considerações e comentários, a título de contraditório ..." relativamente ao qual todos aqueles administradores se referem como sendo a resposta da empresa, a ela aderindo.
32. Esta documentação encontra-se processada de fls. 134 a fls. 269 do Volume I, Parte A, para a qual se remete, sem prejuízo das necessárias referências pontuais efectuadas nos momentos oportunos do presente Relatório.
33. A empresa informou ainda o TC da possibilidade de acesso à sua documentação, via acesso VPN / Internet, desde 23/11/2005, a qual se encontra assim disponível para diversas entidades públicas (vd. Volume I, Parte A, fls. 296 a 311). O TC não teve, no entanto, necessidade de diligenciar nesse sentido, lamentando-se que esse acesso não tenha sido possibilitado durante a execução do trabalho de campo de auditoria.

III - CARACTERIZAÇÃO E GÊNESE EVOLUTIVA DO PROJECTO "METRO DO PORTO"³

O Decreto-Lei nº 71/93, de 10 de Março

34. A implementação de um sistema de metropolitano ligeiro de superfície era uma aspiração dos principais municípios da área do "Grande Porto", objectivo esse facilmente explicado pelo facto de se tratar do segundo maior centro económico e político do País e, particularmente, tendo em conta as características específicas da cidade do Porto - com as suas naturais dificuldades ao nível da circulação automóvel e dados os seus complexos fluxos de trânsito, quer ao nível interno, quer, alargadamente, cruzando-se com os concelhos que a circundam.
35. O DL nº 71/93, de 10/03, veio corporizar o primeiro envolvimento legislativo com esse desiderato⁴, nele se reconhecendo a iniciativa do desenvolvimento e concretização do projecto à Grande Área Metropolitana do Porto.
36. Nesta esteira foi prevista a sua exploração em regime de exclusivo atribuído a uma sociedade anónima a criar nos termos da lei comercial, sendo o capital social, de acordo com os artigos 1º e 2º, detido obrigatória e maioritariamente pela Grande Área Metropolitana do Porto, nele podendo ainda participar a "CP - Caminhos de Ferro Portugueses, E P" (até 15%) e a "Metropolitano de Lisboa, EP" (até 5%). Como objecto social principal essa empresa deveria ter a incumbência de explorar a rede de metropolitano ligeiro de superfície da GAMP, cabendo-lhe ainda "... a realização dos estudos, concepção, planeamento, projectos e a construção das infra-estruturas necessárias à concretização do empreendimento."⁵ sendo que a exploração - objecto principal - poderia



ser cedida a entidade privada mediante concurso público e adjudicada pela empresa através da celebração de escritura pública.

37. No cumprimento do preceituado por este diploma legal foi celebrado no Cartório Notarial da Maia, em 06/08/93, a escritura pública de constituição de uma sociedade comercial anónima com capitais exclusivamente públicos denominada “Metro da Grande Área Metropolitana do Porto, SA”,⁶ com o objecto já apontado e dotada do capital social de duzentos milhões de escudos (€ 997.595,79) – do qual foi no momento realizado o mínimo legal de 30%⁷ – tendo sido integralmente subscrito pelas entidades mencionadas e nas proporções previstas na lei atrás referida. Foi adoptada uma estrutura orgânica baseada na existência de uma assembleia-geral, conselho de administração e conselho fiscal⁸. Posteriormente, a denominação da sociedade veio a ser alterada para “Metro do Porto, SA”.
38. Declarou início de actividade para efeitos fiscais com data reportada a 01/04/1994⁹ e, ao longo do período inicial da sua existência, as actividades principais que levou a cabo consubstanciaram-se basicamente na “... *promoção, organização e orientação do concurso internacional lançado para a concepção e realização do sistema de metro ligeiro do Porto ...*”¹⁰.

O Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro

39. Em 15 de Dezembro de 1998 foi publicado o DL nº 394-A/98 que, revogando o antecedente DL nº 71/93, veio dar nova formulação jurídica ao projecto, agora em moldes mais detalhados, criando um regime de **concessão de serviço público** por 50 anos e atribuindo à Metro do Porto, S.A o estatuto de concessionária.
40. Salientam-se neste novo regime jurídico, sinteticamente, os seguintes aspectos:
- A) Aprovação das bases da concessão, que regulam os aspectos essenciais a observar na consecução do projecto e que constam de anexo ao diploma;
 - B) Adopção de um acordo parassocial, também constante de anexo ao diploma e que tem por fim regular as relações entre os sócios;
 - C) Alteração dos estatutos iniciais da sociedade, igualmente publicados em anexo;
 - D) Previsão de um concurso público internacional com vista à adjudicação por contrato da “... *realização dos trabalhos e prestações relativas à concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro, assim como à operação do mesmo por um período inicial ...*”;
 - E) Definição de um regime de controlo financeiro;
 - F) Previsão da obrigatoriedade de cedência ou subconcessão da exploração da rede a terceiros, caso a exploração feita directamente pela concessionária venha a ser deficitária¹¹;
 - G) Abertura aos municípios da GAMP da possibilidade de participação directa na sociedade concessionária;
 - H) Participação de novos sócios: a “Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA” (STCP) e o Estado.

Acad

41. O DL n^o 394-A/98 foi objecto de diversas alterações, pelo que se remete para os correspondentes diplomas constantes de uma “Síntese da legislação sobre a Metro do Porto, SA”¹², onde releva o DL 261/2001, de 26/09, diploma que, nele operando modificações de vulto, republicou os anexos “bases da concessão” e “estatutos” da MP. Entre tais alterações são de destacar a inclusão das vertentes de obras de requalificação urbana como matérias a levar a cabo pela MP por conta de prestações acessórias a efectuar pelos municípios, com a possibilidade de o Estado a eles se substituir.
42. Optou-se, em termos de economia estrutural do presente trabalho, por fazer em seguida uma breve descrição dos aspectos considerados como mais pertinentes nos documentos mencionados – bases da concessão, acordo parassocial e estatutos – e, logo após, uma síntese sobre alguns aspectos já atinentes à implementação do sistema, proporcionando-se assim, em simultâneo, uma visão panorâmica geral sobre a realidade “Metro do Porto” e uma base introdutória às matérias mais específicas adiante relatadas.

As bases da concessão

43. Do diploma que contém as bases da concessão – onde é concedente o Estado e concessionária a MP – são de relevar desde já os pontos seguintes, de acordo com as alterações introduzidas atrás referidas:
 - A) A concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na Grande Área Metropolitana do Porto, compreendendo ainda “... a concepção e a realização do projecto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem dos equipamentos.”¹³;
 - B) Acessoriamente, e visando assegurar os fins sociais do sistema de transporte concessionado e o equilíbrio comercial da sua exploração, poderá ainda a empresa exercer as seguintes actividades¹⁴:

“ ...

 - a) Exploração comercial, directa ou indirecta, de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposições, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações ou no material circulante;
 - b) Promoção, directa ou indirecta, da construção de edifícios para fins comerciais, industriais ou residenciais;
 - c) Compra e venda de imóveis;
 - d) Prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico;
 - e) Transferência de tecnologia e de know-how.

...”
 - C) É prevista a afectação à concessão de diversas infra-estruturas ferroviárias existentes, a título gratuito e pelo seu período de duração¹⁵;
 - D) A construção ou adaptação de infra-estruturas compreende a aquisição por via do direito privado, ou por via de expropriações, dos terrenos necessários à sua implantação, podendo ainda o Estado facultar à concessionária o direito de



utilização do domínio público abrangido pelo sistema, bem como transferir, juntamente com os municípios abrangidos, bens dominiais e outros bens e direitos a título de entradas em espécie. À concessionária são, pois, atribuídos os poderes necessários para **actuar como entidade expropriante em nome do Estado**, bem como para constituir as servidões necessárias, sendo este, mediante a realização de prestações acessórias, a suportar os encargos, quer resultantes de processos expropriativos e de constituição de servidões (incluindo indemnizações), quer resultantes de aquisições por via do direito privado¹⁶;

- E) O **financiamento das actividades** constantes do art.º 3º do DL 394-A/98, ou seja, do contrato a celebrar com uma entidade escolhida no âmbito de concurso público internacional para a concepção e realização do projecto, obras de construção, fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos, bem como a sua operação por um período inicial – que é a vertente principal de todo o sistema e traduz a grande maioria dos custos globais do projecto – é **assegurado pelo Estado**, quer por via de transferências de dotações orçamentais, a que acresce a entrega de fundos de origem comunitária, quer ainda por via da garantia a empréstimos contraídos pela concessionária¹⁷;
- F) Interessa reter também que já “... o financiamento das actividades respeitantes à construção dos acessos ao sistema dos interfaces e das obras de requalificação urbana será assegurado pelos municípios da Grande Área Metropolitana do Porto, podendo o Estado, todavia, na sua qualidade de accionista da concessionária, e segundo o seu critério face ao caso concreto, assegurar o financiamento de qualquer destas actividades pela via de realização de prestações acessórias de capital, em dinheiro ou em espécie, independentemente de chamada ou do consentimento dos outros accionistas.”¹⁸ (sublinhado nosso);
- G) A Base XIV da concessão prescreve ainda que a concessionária, no seio de um esquema de complementaridade que deverá assegurar com os demais meios de transporte colectivo da GAMP, possa emitir e comercializar títulos de transporte próprios e **intermodais**;
- H) Prevê-se também na Base XV a possibilidade de **pagamento de indemnizações compensatórias pelo Estado à concessionária, no âmbito de competentes contratos-programa a celebrar para o efeito**, com a finalidade de equilibrar financeiramente a exploração do sistema;
- I) As bases da concessão estabelecem ainda: um sistema de informação e controlo da mesma por parte da concedente; obrigações diversas da concessionária; os casos de concessão da operação do sistema a entidade diversa da adjudicatária após um período inicial (que decorre desde a entrada em serviço do primeiro troço até quatro anos após a entrada em serviço de todo o sistema); **a proibição de subconcessão total ou parcial**, com excepção das previstas nas bases da concessão¹⁹; etc.

Obrigações diversas da concessionária para com o concedente

44. No tocante às obrigações da concessionária para com o concedente, constatou-se que na generalidade têm sido cumpridas as disposições formais estabelecidas, ocorrendo pontualmente incumprimento de alguns prazos legais (conforme se atesta no quadro do Anexo II).

O acordo parassocial (Anexo ao Dec.-Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro)

45. Quanto ao acordo parassocial (anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98), destinado a regular as relações entre os accionistas na prossecução do objecto social da empresa, interessará relevar aqui unicamente as seguintes matérias:
- A) No seio de diversas questões atinentes à composição da estrutura accionista da empresa (nomeadamente prevendo um aumento de capital, obrigações várias relativas a transmissão de acções entre os sócios, etc.), salienta-se a saída do accionista “Metropolitano de Lisboa” em contrapartida da entrada do próprio Estado;
 - B) O art.º 3º do acordo parassocial prescreve a elaboração de um **estudo económico** relativo a todas as actividades laterais / complementares à implementação directa do sistema (vd. §§ 58 a 64 e 164 a 167 do Relatório), bem como a realização pelos accionistas de **prestações acessórias** de capital em diversos tipos de situações, como seja pelo valor das expropriações a realizar pelo Estado, pelos bens e valores entregues pelos municípios para a construção de acessos, interfaces e obras de requalificação urbana, entre outras. Deste preceito conclui-se, aliás, e por confronto com diversas outras disposições quer das bases da concessão, quer dos estatutos da empresa, que tudo aquilo que não se consubstancia no financiamento das actividades de “... concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro ...”, bem como os custos que ultrapassarem as estimativas do referido estudo económico (para as ditas actividades laterais / complementares), será objecto de realização de prestações acessórias.
 - C) Quanto à **composição do conselho de administração** (artigo 4º) resulta a distinção nítida de dois grupos de accionistas: o Estado, participando quer directamente, quer de forma indirecta, através da CP e STCP, grupo que terá o direito de “... designar o número de membros correspondente à sua participação social, com o mínimo de um ...”; e o grupo de accionistas constituído pela GAMP e pelos municípios, que “... terá o direito de designar os restantes membros efectivos ...”, dentre os quais designará também o presidente.
 - D) No artigo 5º do acordo prevêm-se ainda algumas matérias cuja deliberação pelo CA dependerá do acordo do accionista Estado, entre as quais a “... constituição e destituição da comissão executiva e fixação do respectivo âmbito de delegação de poderes.” (preceito aditado pelo DL 261/2001, de 26/09), bem como, no artigo 8º, n.º 2, as deliberações que importem alterações do contrato social.
46. Não obstante, cumpre adiantar aqui, quanto a estes dois últimos pontos, ter sido o Estado pouco prudente, ao não assegurar aos accionistas o poder de decisão proporcional ao esforço financeiro desigual que a realização do projecto exige de cada um deles, como adiante se comprovará. De facto, cabendo-lhe a **responsabilidade** pelo financiamento quase total do projecto (por dotações orçamentais, pela captação de fundos comunitários ou por garantia de empréstimos e ainda pela realização de prestações acessórias em situações diversas), não tendo assegurado uma maioria na sua participação na empresa – pois detém unicamente 40% (10% directamente; 25% por via da STCP; e 5% por via da CP) – deveria ter assegurado, desde o início, o controlo efectivo da gestão no âmbito do conselho de administração.



Os estatutos da MP

47. Relativamente aos estatutos da MP, alterados pelos já mencionados diplomas legais constantes da síntese de legislação sobre a MP²⁰, será de relevar o que se segue:
- A) Os objectos principal e acessório da entidade correspondem – como não poderia deixar de ser – ao já enunciado atrás como sendo **os objectos da própria concessão**;
 - B) O capital social é actualmente de € 5.000.000 (cinco milhões de euros), representado por 1.000.000 de acções ordinárias²¹ de € 5 cada, distribuídas da seguinte forma:
 - a) GAMP, englobando os municípios abrangidos pelo sistema = 60%;
 - b) CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP = 5%;
 - c) Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA (STCP) = 25%;
 - d) Estado = 10%.

De salientar que o “Metropolitano de Lisboa” deixou de ser sócio da MP (nesse ano de 1998) e que a accionista GAMP poderá transmitir ou distribuir acções do seu lote aos municípios abrangidos pelo sistema, o que fez para os seus sete municípios, que ficaram com a percentagem de 0,0001% cada (permanecendo a GAMP com os remanescentes 59,9993 %): Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia;

- C) O artigo 10º dos estatutos prevê as diversas condições em que os accionistas realizarão prestações acessórias;
- D) A estrutura orgânica da sociedade é mantida, podendo no entanto o conselho de administração – que deverá ser composto por um mínimo de três membros efectivos – delegar numa comissão executiva a gestão corrente da sociedade. Actualmente esse conselho de administração é composto por sete membros, sendo que três deles integram a comissão executiva²²;
- E) Uma das **competências da assembleia-geral, anote-se, consiste em “Deliberar sobre as remunerações dos órgãos sociais.”**.

A concessão à Normetro

48. Na sequência de concurso público internacional lançado de acordo com o estipulado no art.º 3º do DL nº 394-A/98²³, foi adjudicada à “Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE” a “... realização dos trabalhos e prestações relativas à concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro, assim como à operação do mesmo por um período inicial ...”, contrato este ao qual, para simplificação, chamaremos de “principal”, precisamente por dele constar o *core business* da empresa e razão de ser de toda a estrutura montada em seu redor (legislativa, associativa, organizacional, concentração de recursos, etc.).
49. A Normetro – inicialmente o consórcio vencedor do dito concurso – é um agrupamento complementar de empresas (ACE)²⁴ constituído por escritura pública lavrada em 19.12.1997²⁵, sem capital próprio, de duração limitada à realização do seu objecto,

consubstanciando-se este no “... *exercício de todas as actividades relativas à concepção, projecto, fabrico, construção, equipamento, montagem, desmontagem e operação de um sistema de Metro ligeiro na Grande Área Metropolitana do Porto.*”, podendo acessoriamente “... *prosseguir a realização e partilha de lucros.*”.

50. A minuta do contrato de concessão celebrado entre a MP e a Normetro foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros nº 142-A/98, de 25/11. Tal contrato, por virtude da dinâmica natural de constante adaptação a novas necessidades associada a um projecto deste tipo, tem vindo a ser objecto de diversos aditamentos por via de novas RCM's (à semelhança, aliás, do próprio DL nº 394-A/98). Estes aditamentos/alterações constam, tal como atrás já se indicou, da síntese legislativa inserta a fls. 32 do Volume II, pelo que para ela se remete (a correspondente perspectiva numérica consta do Anexo VI).
51. O texto do contrato celebrado constitui um extenso documento com 185 páginas e 104 artigos, ao que acrescem os cinco aditamentos entretanto introduzidos (a coberto de RCM, tal como se referiu) e mais de 45 anexos, todos de carácter eminentemente técnico²⁶.

O TIP, ACE

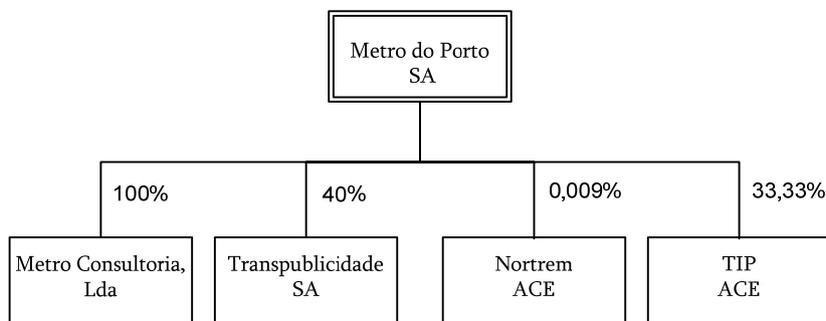
52. Como acima já se mencionou, a MP beneficiou de uma disposição contida nas bases da concessão segundo a qual lhe compete assegurar e promover um esquema de complementaridade com os demais operadores de transportes colectivos da GAMP, através das necessárias interfaces e utilizando para tal um sistema intermodal de bilhética. Tal sistema consiste, sucintamente - a temática será retomada *infra*, mais detalhadamente - na possibilidade de um utente, adquirindo um só bilhete, poder utilizar os diversos tipos de transportes colectivos dentro da referida GAMP. Em consequência, através de critérios previamente definidos e controlados com recurso a meios electrónicos, a receita é dividida pelos diversos operadores.
53. Para a implementação deste sistema - apontado como complexo e inovador em termos tecnológicos - foi constituído o “TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE”, por escritura pública lavrada em 20.12.2002²⁷, tendo por agrupadas as empresas STCP, MP e CP²⁸, dotado do capital social realizado em dinheiro no valor de € 30.000, dividido em três participações de € 10.000 cada.
54. A constituição do TIP foi autorizada por Despacho nº 311/2002/SET, de 04/11/2002, do MOPTH, tal como pode ser verificado na dita escritura.
55. No caso deste ACE, as receitas provenientes da venda dos títulos de transporte serão repartidas mensalmente “... *de acordo com o critério e metodologia que vierem a ser estabelecidas em documento próprio a aprovar pelo Conselho de Administração.*”.

Participações Sociais detidas pela MP em 31/12/2004

56. Descrevem-se na figura seguinte as participações sociais detidas pela Metro do Porto, SA, à data da auditoria:



Figura 1 - Participações sociais



Considerando cada uma das entidades participadas pela MP, e de acordo com os seus estatutos²⁹, estas têm como objectos sociais:

o **Metro Consultoria, Lda (Capital Social à data da constituição € 5.000)**

Tem por objecto “... o desenvolvimento e participação de projectos económicos relacionados com transportes urbanos.”, sendo que “... poderá ainda adquirir participações em outras sociedades de objectos diferentes, bem como participar em Agrupamentos Complementares de Empresas.”;

o **Nortrem, ACE (Capital Social à data da constituição € 27.477.746,32)**

Outros sócios:

BSN - Banco Santander de Negócios Portugal, SA (18,82%)

Banco Santander Totta, SA (81,17%)

Metro do Porto Consultoria - Consultoria em Transportes Urbanos e Participações Unipessoal, Lda (0,001%)

Tem como objecto a “... aquisição e locação de equipamento ferroviário, podendo ainda o agrupamento dedicar-se a quaisquer actividades complementares ou acessórias que, eventualmente, venham a ser necessárias ou a ter relação com o objecto principal”.

o **Transpublicidade, SA (Capital Social à data da constituição € 99.759,58)³⁰**

Tem por objecto “... a Exploração de toda e qualquer publicidade em veículos e instalações”;

o **TIP, ACE (Capital Social à data da constituição € 30.000)**

Outros sócios:

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA (33,33%)

Caminhos de Ferro Portugueses, EP (33,33%)

O seu objecto consiste na gestão de um sistema de repartição de receitas de vendas de bilhetes por três operadores.

57. A representação nos órgãos sociais das empresas participadas é assegurada por três elementos da MP nos quais se inclui o administrador executivo:

Quadro 2 - Representantes da MP nos órgãos sociais das empresas participadas

Designação Social	Cargo	Nome	Data de Início
Transpublicidade, S.A.	Mesa da Assembleia Geral		
	Secretário	Jorge Miguel Osório de Castro Ribeiro	22-03-2005 A)
	Presidente	Manuel de Oliveira Marques	25-02-2003 A)
Metro Consultoria, Lda	Orgão de Gestão		
	Gerente	Manuel de Oliveira Marques	03-10-2002 A)
TIP, ACE	Orgão de Gestão		
	Administrador Delegado	Mário João Coutinho dos Santos	01-02-2002 B)

Fonte:Dados fornecidos pelo GPC

A) Remunerado em 100% pela MP

B) Remunerado 50 % pela MP e 50% pelo TIP

Quadro 3 - Funções exercidas por aqueles representantes na MP

Metro do Porto, S.A.	Presidente da Comissão Executiva	Manuel de Oliveira Marques	01-08-2000 A)
	Director Dep. de Exploração	Mário João Coutinho dos Santos	01-01-2001 B)
	Jurista	Jorge Miguel Osório de Castro Ribeiro	02-05-2002 A)

Fonte:Dados fornecidos pelo GPC

A) Remunerado em 100% pela MP

B) Remunerado 50 % pela MP e 50% pelo TIP

IV. QUESTÕES ASSOCIADAS À OPERACIONALIDADE DA EMPRESA

Estudos económico-financeiros

58. Na génese do sistema de metro da GAMP, regulada pelo DL nº 71/93, o legislador não previu a elaboração de um estudo de viabilidade técnica e económico-financeira da realidade a implementar, ou mesmo de meras projecções de custos e suas fontes de financiamento. Igualmente, não logrou o TC obter cópia de qualquer documento desse tipo decorrente de uma eventual iniciativa dos seus mentores³¹.
59. Esta omissão - aliás frequente ao nível das entidades e projectos inseridos no "sector público empresarial autárquico" - não pode deixar de merecer uma apreciação negativa: os responsáveis por um projecto complexo, como é a construção de um sistema de metro ligeiro de superfície para servir diversos municípios da GAMP, não cuidaram de demonstrar, desde o início, a sua viabilidade técnica e financeira. Não é possível perder de vista que a realização do projecto depende do dispêndio de dinheiros públicos, facto suficiente para justificar uma cautela adicional na afectação dos recursos necessários. Ora, não cuidar de efectuar projecções económico-financeiras *ab initio* de um dado projecto é o primeiro passo para o seu descontrolo, impossibilitando a respectiva monitorização.
60. Com a publicação do DL 394-A/98, vem o art.º 3º do acordo parassocial prescrever que os accionistas "... instruirão o conselho de administração da MP para elaborar até 31 de Março de 1999 um estudo económico ..." contendo discriminações e estimativas de custos e avaliações de bens relativamente a todas as matérias que se encontram fora do contrato



referente à concepção, projecto, construção, fornecimento e operação do sistema (contrato este a adjudicar à entidade escolhida no âmbito do concurso público internacional para a implementação do sistema de metro, e que se designou já de “principal”), ou seja, custos com acessos e interfaces, encargos com taxas, emolumentos e licenças, custos internos de funcionamento da MP, custos com a fiscalização da execução do dito contrato “principal”, com as expropriações e indemnizações, etc.

61. Note-se que este estudo, somente elaborado em Novembro de 2000³² (e aprovado em assembleia-geral de 26/04/2001), e em cuja execução se pretendeu responder em simultâneo ao mencionado artigo 3º do acordo parassocial e à Base XIII da concessão – a qual prevê a elaboração de um orçamento plurianual dos pagamentos e “... correspondentes utilizações de dotações e financiamentos ...” relativos ao dito contrato, contemplando igualmente “... as despesas relativas à actividade global da concessionária e custos estimados das expropriações ...” – mais não é do que uma mera estimativa de custos a incorrer, uma previsão básica e elementar dos grandes valores de investimento necessário à implementação do sistema, com indicação das respectivas fontes previsionais de recursos, sendo totalmente omissa relativamente ao retorno que tais investimentos serão capazes de gerar.
62. Além das insuficiências de que padecia, o mesmo estudo surge apenas no final do ano de 2000, altura em que já tinha sido adjudicado o contrato à Normetro e quando já não existia possibilidade de recuar ou de redimensionar esse projecto.
63. Desta forma, não se dispôs de um estudo económico-financeiro global que tivesse precedido o lançamento do projecto “metro do Porto” e que servisse de “baliza” à sua execução, facto que se considera nocivo à boa gestão dos dinheiros públicos envolvidos. Esta omissão torna-se mais grave pelo facto de o Estado se ter obrigado, por via da Base XV, a atribuir indemnizações compensatórias à concessionária até ao limite do equilíbrio da sua exploração em regime de serviço público, ou seja, criaram-se encargos de montante indeterminado para orçamentos futuros.
64. A MP teceu diversos comentários discordantes que constam de fls. 166 a 168 do Volume I, Parte A, apresentando um quadro indicativo de 25 estudos realizados entre Maio de 1996 e Dezembro de 2005, dos quais apenas quatro tinham sido entregues ao TC. O facto de o CA apoiar actualmente a sua gestão nos estudos pertinentes não ilude a falta do estudo referido nos parágrafos antecedentes.

O diferendo entre a MP e a Normetro, decidido por Acórdão do Tribunal Arbitral

65. Por Compromisso Arbitral datado de 04/07/2003, a MP e a Normetro submeteram à apreciação de um Tribunal Arbitral um litígio existente entre ambas, decorrente da execução do “Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Grande Área Metropolitana do Porto” celebrado em 16/12/1998.
66. Em traços muito gerais, alegou a Normetro ter incorrido em diversos sobrecustos com a alteração das condições de execução do contrato, que, entre outros, se consubstanciaram em modificações do método construtivo na escavação de túneis, tendo a MP imposto um regime de segurança máxima na sequência de um acidente ocorrido do qual resultou a morte de uma pessoa, o que originou terem estado os trabalhos parados durante cerca de 9 meses. Este acidente e outros incidentes verificados resultaram das características dos terrenos se terem revelado menos favoráveis do que o inicialmente previsto. Em virtude dos relatórios de um novo painel



de especialistas entretanto contratados, foi também a Normetro obrigada a introduzir diversas alterações aos seus equipamentos e a reforçar a quantidade de mão-de-obra. Quanto a outros dois túneis, alega a Normetro ter executado, em virtude de exigências de segurança dos mesmos, obras de estrutura, ao invés da intervenção de carácter estético / funcional previsto. Conclui a Normetro no sentido de ser a MP condenada a pagar-lhe a quantia de € 70.591.896.

67. A isto veio a MP responder que a Normetro não concebeu nem implementou no terreno os processos adequados a uma obra subterrânea, nem em termos de execução, nem em termos de segurança, não tendo executado as mesmas com respeito pelo *state of the art* e tendo em atenção as características especiais do solo da cidade do Porto. Igualmente refere não ter existido uma coincidência entre os procedimentos propostos e os métodos como vieram a ser concretizados, nomeadamente, não tendo adoptado os procedimentos internos constantes da sua proposta. Assim, a Normetro não desenvolveu com diligência todos os esforços e não adoptou todas as medidas adequadas. Alega ainda que os trabalhos subterrâneos, após o acidente, não sofreram qualquer alteração do método construtivo.
68. Invoca ainda a MP que o contrato firmado não é um simples contrato de empreitada, mas antes um verdadeiro contrato de projecto e construção, que extravasa aquela noção e implica um regime jurídico distinto, nomeadamente pela alocação dos riscos e custos que lhes estão associados à responsabilidade do adjudicatário, o qual tem, pois, deveres e responsabilidades acrescidas. A proposta da Normetro era substancialmente mais cara do que a de outro concorrente (Metropor), tendo sido especialmente valorizado o facto de a Normetro assumir os custos inerentes ao risco geológico, o que o outro concorrente não aceitava, tendo por isso sido ela a escolhida.
69. Em 13/12/2003, foi celebrado um aditamento ao Compromisso Arbitral originário, tendo as partes acordado em submeter também à arbitragem alguns outros diferendos, relativos a prorrogação de prazos, a encargos decorrentes da extensão de prazos, alterações a projectos de escavações e outros trabalhos, na sequência dos quais a Normetro peticiona a quantia adicional de € 109.881.266,00, para além da extensão da prorrogação de alguns desses prazos.
70. A esta matéria respondeu a MP que todos os trabalhos e sobrecustos invocados decorrem da inércia e ineptidão da Normetro no que toca às prestações contratuais de concepção de projectos e execução de obra escavada, esgrimindo de novo com os princípios fundamentais do contrato de 18/12/1998, como seja a alocação dos riscos inerentes à concepção e execução à adjudicatária e a contratação de empreitada em regime de preço global. Acrescenta ainda que muitos dos factos que a Normetro apresenta para fundamentar sobrecustos acarretaram, isso sim, economias consideráveis nos trabalhos, antes devendo haver lugar à contabilização de trabalhos a menos.
71. Corridos os trâmites do processo, com a audiência preliminar, despacho saneador, produção de prova, audiência de discussão e julgamento e alegações, foi emitido Acórdão Final em 08/04/2005. Nesse Acórdão, naturalmente inspirado pelo recurso à equidade e não pela aplicação rigorosa e “cega” do direito positivo, a razão relativamente à questão do alocação dos riscos geológicos, determinantes na adjudicação do contrato à Normetro, foi, grosso modo, dividida equitativamente por ambas as partes, tendo o Tribunal dado ainda por assente que, por causas muito



diversas, existiu de facto um desequilíbrio financeiro na execução de tal contrato em desfavor da Normetro.

72. Tudo ponderado, ponto a ponto, por via de um texto suficientemente fundamentado, conclui o Acórdão no sentido de condenar a MP ao pagamento da quantia global de € 93.946.606,00 (face a um valor total pedido pela Normetro de € 180.473.162,00), acrescida de IVA, bem como a reconhecer o direito da Normetro em ver os prazos de conclusão das várias fases do empreendimento prorrogados, nos termos peticionados, indo absolvida em tudo o mais³³ (note-se que a MP já havia contabilizado provisões no sentido de acautelar em parte a eventualidade deste resultado).
73. O montante em que a MP foi condenada representa 11,1 % face ao valor inicial adjudicado à Normetro de € 845.997.409 e 8,25 % face ao total de € 1.138.638.501 (resultante da soma daquele valor com todos os quatro aditamentos celebrados - Vd. Anexo VI - Contrato Normetro e aditamentos).
74. Para além desta situação, ora descrita, não foi presente ao TC qualquer informação sobre outros litígios pendentes.

As remunerações dos membros dos órgãos sociais

75. O órgão de administração da MP é actualmente composto por sete membros, três dos quais integram a denominada "comissão executiva". Discriminam-se no quadro seguinte algumas das respectivas despesas com componentes remuneratórias referentes ao ano de 2004.

Quadro 4 - Remunerações dos membros do conselho de administração da MP (2004)

Unidade: euro

NOME	VENCIMENTO BASE	PRÉMIO DE GESTÃO	VIATURA MP	CARTÕES DE CRÉDITO (Plafond Anual)
Valentim dos Santos Loureiro ³⁴	€ 3.250,00			€ 14.936,94
Manuel de Oliveira Marques a)	€ 10.723,00	€ 95.947,00	€ 50.877,39	€ 14.936,94
José Manuel Duarte Vieira b)	€ 9.748,00	€ 87.225,00	€ 53.456,89	€ 14.936,94
Alberto Amorim Pereira c)	€ 9.748,00	€ 87.225,00	€ 51.903,02	€ 14.936,94
Juvenal Silva Peneda d)	€ 9.748,00			€ 14.936,94
Rui Fernando da Silva Rio	€ 3.250,00			
Mário Hermenegildo Moreira de Almeida e)	€ 3.250,00			
José Narciso Rodrigues de Miranda	€ 3.250,00			€ 14.936,94

Fonte: Quadro fornecido pelos serviços da MP

- a) Presidente da comissão executiva
b) Vogal da comissão executiva
c) Vogal da comissão executiva até 09/03/2004
d) Vogal da comissão executiva após 10/03/2004.
e) Este vogal prescindiu do recebimento de verbas por via do cartão de crédito, tal como invocou nas suas alegações.

76. Este quadro, como se constata, não contém informação relativa aos valores de facto despendidos por via da utilização dos cartões de crédito, bem como sobre os demais complementos remuneratórios.

77. Os administradores Manuel de Oliveira Marques, José Manuel Duarte Vieira e Alberto Amorim Pereira (substituído pelo administrador Juvenal Silva Peneda em 10/03/2005³⁵) integram a dita comissão executiva, auferindo remuneração superior, prémios anuais de gestão e utilização de viatura³⁶.
78. O valor total anual das remunerações (vencimentos³⁷, prémios de gestão e cartões) ascende a € 950.147,70, não contando com a amortização das viaturas, com todas as despesas inerentes à sua utilização (manutenção, seguros, combustível, portagens, etc), nem com os valores despendidos pela empresa com seguros de vida e saúde. Se contabilizarmos também estas despesas, obteremos um valor anual superior a €1.000.000 para remuneração de um órgão composto por 7 membros, 4 dos quais não executivos.
79. O que de relevante foi deliberado nas reuniões da assembleia-geral e consignada nas respectivas actas relativamente à matéria de remunerações dos membros dos órgãos sociais, encontra-se sumariado no quadro seguinte:

Quadro 5 - Deliberações dos órgãos sociais em matéria remuneratória

Data da reunião	Deliberação
28/07/2000	Eleição do administrador José Manuel Duarte Vieira, proposto pelos administradores José Vieira de Carvalho e Manuel de Oliveira Marques; Deliberação designando dois representantes de accionistas (o “representante presidente da Junta Metropolitana do Porto”, ou seja, o representante do accionista GAMP, e o representante do Estado) para apresentarem em reunião posterior da AG uma proposta relativa às remunerações a atribuir aos administradores;
26/04/2001	Apresentação, pelo representante presidente da Junta Metropolitana do Porto, Valentim dos Santos Loureiro (que mais tarde viria a ser administrador não executivo), de proposta de remunerações fixas a atribuir aos administradores e de atribuição de cartões de crédito para despesas de representação; Esta matéria não foi no entanto deliberada nesta sessão;
25/05/2001	Aprovação da proposta apresentada em reunião de 26/04/2001; O representante do accionista Estado manifestou-se contra a atribuição de cartões de crédito aos administradores não executivos e formulou a convicção de que as despesas efectuadas deveriam ser documentadas, no que foi secundado pelos representantes dos accionistas CP e STCP, em sede de declaração de voto;
06/03/2002	Ratificação da deliberação do CA de 19/09/2001, relativa à remuneração variável (prémios de gestão) dos membros da comissão executiva; nesta reunião o representante do accionista Estado manifestou estranheza pela anterior deliberação do CA, sem competência na matéria, e assumiu-se contra a atribuição de tal remuneração sem se encontrar indexada a qualquer indicador positivo de gestão e sem ser precedida de verificação de tais pressupostos, entendendo ainda que os valores apresentados eram muito elevados, face aos usualmente praticados; neste mesmo sentido, discordando do valor de tais remunerações por não se compaginarem com realidades idênticas, manifestou-se também o representante do accionista município de Vila do Conde, Mário Hermenegildo Moreira de Almeida;

Fonte: Actas das reuniões da assembleia-geral



Vencimentos e cartões de crédito

80. Os **vencimentos** e os **cartões de crédito** (para despesas de representação), enumerados no quadro 4, resultam de proposta apresentada pelo representante do accionista Grande Área Metropolitana do Porto em reunião da assembleia-geral de 26/04/2001, aprovada em reunião do mesmo órgão de 25/05/2001³⁸. Nesta última, concordando com as remunerações propostas, manifestou-se no entanto o representante do accionista Estado (no que foi secundado pelos representantes dos accionistas STCP e CP) quanto à atribuição dos cartões de crédito no sentido de “... *ser entendimento do seu representado que a utilização de cartão de crédito da empresa se destina, exclusivamente, aos membros executivos do Conselho de Administração e terá como objecto único a efectivação de despesas documentadas inerentes ao exercício das respectivas funções de acordo com o regime previsto nos Despachos nº 10.127/99, de 06 de Maio e nº 16.629/00, de 28 de Julho, do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, publicados no DR nº 119 e 118, II Série, de 22 de Maio de 1999 e de 16 de Agosto de 2000, respectivamente, aplicáveis, aliás, a quaisquer outros benefícios.*”. Não obstante, esta posição não veio a ser tida em conta, tendo antes logrado obter vencimento a proposta apresentada.
81. Solicitados esclarecimentos ao Presidente da comissão executiva do conselho de administração da MP sobre “... *quais as razões que fundamentam a percepção de verbas por via da utilização de cartões de crédito para despesas de representação por parte dos administradores Valentim dos Santos Loureiro e José Narciso Rodrigues de Miranda, visto não se tratarem de administradores executivos.*”, este respondeu, simplesmente, que tal se funda em deliberação tomada na reunião da assembleia-geral mencionada, não tendo, assim, apresentado qualquer razão substancial para o facto³⁹.
82. Tendo em atenção que os administradores não executivos exercem funções por inerência à sua qualidade de autarcas e não por lhes serem exigidas aptidões especiais e específicas para a gestão de uma empresa como a MP, consideram-se exageradas as verbas públicas atribuídas a esse título acessório, às quais, no caso dos administradores Valentim dos Santos Loureiro e José Rodrigues Narciso de Miranda, acrescem ainda as percebidas por via da utilização de cartões de crédito da empresa, totalizando €4.494,75 mensais (cerca de 900 contos), afigurando-se mais adequada a percepção de senhas de presença pelas reuniões do órgão a que pertencem. Anota-se que os valores recebidos por via da mera comparência a reuniões periódicas quinzenais do órgão de administração da MP são superiores à remuneração dos cargos nas respectivas autarquias (estes autarcas, nos termos da legislação pertinente, tal como interpretada pelo Parecer nº. 77/2002 da PGR, publicado no DR II Série de 2 de Outubro de 2003, terão optado por renunciar a metade do vencimento, para assim poderem perceber as remunerações como administradores).
83. No caso dos cartões de crédito, também não se encontra qualquer justificação para a sua atribuição aos dois administradores mencionados.
84. Os responsáveis, nas suas alegações, manifestam discordância sobre esta matéria, pelo que se sublinha que a MP é uma empresa de capitais totalmente públicos e o TC, de acordo com a sua competência para apreciar a “boa gestão” dos dinheiros públicos (consagrada no artigo 5º, nº 1, alínea f), da Lei nº 98/97, de 26/08), entende dever expressar a opinião de que um administrador que não detém responsabilidades ao nível executivo, mas antes comparece a reuniões quinzenais e satisfaz outros compromissos de natureza meramente pontual, não deve ser abonado, a expensas do Estado, de um vencimento fixo e despesas de representação que totalizam mensalmente mais de 12 salários mínimos no ano de 2004.

85. No que aos cartões de crédito diz respeito, no valor de quase € 1.250 mensais (mais de três vezes e meia o salário mínimo nacional) e que não se justificam para administradores não executivos – bastando o reembolso pela empresa dos valores de facto despendidos contra a apresentação dos respectivos comprovativos – pronunciaram-se e fizeram consignar em acta as suas posições discordantes os representantes dos accionistas Estado, STCP e CP, os quais não lograram no entanto obter vencimento, dada a sua posição social minoritária.

Atribuição de viaturas

86. A MP atribuiu, para utilização pelos administradores executivos, as seguintes viaturas automóveis: ao presidente da comissão executiva, Manuel de Oliveira Marques, um BMW modelo 525i, adquirido em Junho de 2004 por € 50.877,39; ao vogal da comissão executiva José Manuel Duarte Vieira, uma carrinha de marca Mercedes Benz, modelo E 220, adquirida na mesma data por € 53.456,89; ao vogal da mesma comissão Alberto Amorim Pereira, um automóvel com o valor de € 51.903,02, cuja marca, modelo e data de aquisição não foram disponibilizados nas informações entregues pelos serviços da empresa (valores sem IVA). O administrador Juvenal Silva Peneda, que substituiu este último em 10/03/2004, não usufruiu de viatura até à data da auditoria.
87. Solicitaram-se “*cópias das actas do CA onde foram deliberadas as aquisições de automóveis e sua afectação aos respectivos membros.*”, tendo sido respondido pelos serviços, em suma, que tal nunca foi objecto de deliberação formal por esse órgão e que se tem tratado de questão incluída no estatuto remuneratório proposto e aceite relativamente a todos os membros da comissão executiva, desde a contratação do administrador Duarte Vieira (o mais antigo dos seus membros), incluindo esta regalia a possibilidade de aquisição da viatura após o contrato de leasing ou ALD pelo respectivo valor contabilístico. Mais foi respondido que foi já constituída uma “comissão de vencimentos” deliberada pela assembleia-geral, para tratar destes e de outros assuntos, a qual deverá iniciar funções em breve⁴⁰.
88. A atribuição de viaturas aos administradores executivos para uso pleno, que inclui a totalidade das despesas com as mesmas – gasolina, portagens, seguros, manutenção, reparações, etc. – e que correm por conta da empresa, bem como a possibilidade da sua posterior aquisição, constituem complementos remuneratórios quanto aos quais, sendo matéria da competência exclusiva da AG (cfr. artigos 14º, nº 1, alínea e) dos estatutos e 399º, nº 1, do CSC), não foi emitida qualquer deliberação por este órgão.
89. O modo natural e juridicamente previsto de **formação e expressão da vontade das pessoas colectivas** consiste na tomada de deliberações em sede de reunião dos seus órgãos e **vertidas em acta**. Assim sendo, estamos perante um acto que foi praticado à revelia da vontade da pessoa colectiva que é a MP (**deliberação inexistente** *tout court*, nos termos gerais de direito), pelo que a afectação a uso pessoal e a previsão da possibilidade de aquisição privilegiada das viaturas pelos administradores executivos foi efectuada de forma ilegal.
90. Os responsáveis, nas suas alegações, refutam as conclusões ora descritas, aduzindo diversos argumentos no sentido de que terão existido deliberações a legitimar a atribuição de viaturas. No entanto, tais argumentos revelam-se incapazes de proceder, por não corresponderem à realidade e porque se fundam em entendimentos juridicamente inconsistentes⁴¹.



Prémios anuais de gestão

91. A atribuição dos prémios anuais de gestão aos administradores executivos (espelhados no quadro nº 4) é matéria que não foi consensual, tal como se comprova pela leitura das actas das reuniões da assembleia-geral⁴². Assim, em reunião de **19/09/2001**, o **conselho de administração** deliberou o seguinte: *"1º Aprovar a atribuição aos membros da Comissão Executiva de uma remuneração variável, sob a forma de prémio de gestão, por cada ano civil do seu mandato, a liquidar no mês de Março seguinte; 2º Estabelecer em dezasseis mil setecentos e cinquenta contos o montante do prémio de gestão relativo ao exercício integral de 2000 para os vogais da Comissão Executiva acrescido de dez por cento para o Presidente da Comissão, sendo portanto devida a proporção de cinco doze avos destes montantes com respeito ao exercício transacto."*
92. Esta deliberação veio a ser carreada à reunião da **assembleia-geral** de **06/03/2002** para ratificação, onde o presidente do conselho de administração, Valentim dos Santos Loureiro, recordou que tal matéria derivaria de *"... um compromisso desde logo assumido, que terá merecido a aprovação do ministro da tutela. Concretizou, lembrando que o assunto foi também objecto de conversas pessoais instantes, e até de uma reunião da Grande Área Metropolitana do Porto, a que então presidia"*. Em resposta, referiu o presidente da mesa da assembleia-geral, Mário Hermenegildo Moreira de Almeida, que *"... não estando embora em causa o mérito dos elementos da Comissão Executiva, não concordava com a existência de tal compromisso e que, por outro lado, os valores em causa não se compaginam, na sua opinião, com o usualmente prosseguido na utilização de dinheiros públicos."*
93. Entre outras posições de concordância ou de discordância assumidas, entende-se ser de relevar aqui a intervenção do accionista Estado, cujo representante, propondo a suspensão deste ponto da ordem de trabalhos para data a acordar, declarou o seguinte *"O accionista Estado regista com alguma estranheza o facto de esta matéria, que é da competência exclusiva da Assembleia Geral da empresa, ter sido objecto de uma deliberação do Conselho de Administração e só posteriormente submetida ao órgão competente para ratificação. Por outro lado, sublinha que a remuneração em questão, pela sua natureza, deve estar associada a indicadores de gestão positivos e deve ser precedida de uma demonstração acerca da verificação daquele pressuposto para efeitos de fundamentação. Acresce que o montante indicado se apresenta como muito elevado relativamente aos valores praticados em situações idênticas."*
94. Não obstante, colocadas a votação as propostas em causa, foi rejeitada a do accionista Estado no sentido de suspensão dos trabalhos e, em seguida, foi aprovada por maioria a proposta de ratificação da deliberação do conselho de administração da MP, com os votos contra dos accionistas Estado e Município de Vila do Conde e as abstenções dos accionistas CP, STCP e Município do Porto. Ou seja, como já se salientou noutro momento deste relatório, o accionista Estado, não obstante deter a responsabilidade pela quase totalidade do financiamento do projecto, ficou vencido nesta matéria, onde foi preponderante a posição do accionista Grande Área Metropolitana do Porto.
95. Cumpre salientar de novo que a remuneração dos membros dos órgãos sociais é da competência exclusiva da assembleia-geral, não se afigurando como correcto o procedimento descrito, praticado pelo conselho de administração em 19/09/2001, deliberando nessa matéria e apresentando-a, posteriormente, como facto consumado, a ratificação dos accionistas. A figura da ratificação, destinada a sanar o vício de incompetência de um dado acto, deve ser utilizada por via de excepção e não por via de regra, acrescentando aqui que se não alcança qual a necessidade de o órgão de administração da MP praticar um acto que sabe ser, de antemão, inválido.

96. Depois, entende-se também – tal como sublinhado pelo accionista Estado e é do conhecimento geral – que a atribuição de prémios anuais de gestão, quer em empresas do sector público, quer em empresas do sector privado, é normalmente indexada a objectivos concretos de gestão, prévia e criteriosamente definidos, cujo recebimento depende da sua verificação de facto, servindo não só como prémio, mas **especialmente como motivação** para o bom desempenho dos gestores. Razão pela qual a deliberação *sub júdice*, afastando a vertente motivacional, não acautela a boa gestão dos recursos públicos em causa, podendo redundar num despesismo injustificado, nomeadamente se o desempenho dos gestores ficar aquém das expectativas.
97. Aliás, comparativamente, quanto ao Sector Empresarial do Estado, pontifica o Estatuto do Gestor Público, ainda constante do Decreto-Lei nº 464/82, de 09/12, complementado pela RCM nº 29/89, de 26/08. O primeiro destes diplomas refere-se no artigo 7º, nº 7 aos “... prémios de gestão a atribuir em função dos resultados alcançados.” e o segundo, no seu nº 19, elenca exemplificativamente diversos tipos de indicadores económicos, financeiros e operacionais em função de cuja evolução serão atribuídos os ditos prémios, como sejam, melhorias de rentabilidade, solidez financeira, contenção de custos, qualidade dos bens ou serviços, etc.
98. Relativamente ao *quantum* dos valores em causa, anota-se que extravasam os praticados em outras realidades comparáveis de capitais públicos. Com efeito, os valores correntemente praticados como “prémios de gestão” pelas empresas de capitais públicos no ano de 2001, relativamente ao exercício de 2000, situam-se entre **quatro e cinco meses e meio de remuneração**, podendo mencionar-se como exemplos os casos da ADP (Águas de Portugal, SGPS, SA), com valores na ordem dos € 29.500, dos CTT (Correios de Portugal, SA), entre € 15.800 e € 17.800 e da ANA (Aeroportos de Portugal, SA), entre € 16.400 e os € 18.500. **Na MP foram praticados valores superiores a nove salários mensais**, que, como já exposto, nesse mesmo exercício se cifraram em € 83.548,65, ou seja, **um vogal do CA da Metro do Porto recebeu, no mesmo ano, um prémio de gestão cinco vezes superior ao auferido por um vogal da ANA ou dos CTT e quase três vezes superior ao de um vogal da ADP** (Vd. Relatório do TC nº. 28/03 – 2ª Secção - Auditoria às Remunerações dos Gestores Públicos e Práticas de Bom Governo das Sociedades Públicas).
99. Ora, face às diversas anomalias evidenciadas no presente Relatório, como sejam, a título exemplificativo, as irregularidades e outras situações menos adequadas em matéria de remunerações dos gestores (objecto do presente ponto), a realização de empreitadas não autorizadas (vd. § 172), a carência ou insuficiência das formalidades legais em diversos procedimentos concursais, e, principalmente, a situação financeira da MP (tudo tal como será relatado *infra*), **não se alcançam os critérios que presidiram à atribuição dos prémios em causa**, antes parecendo que a MP deveria ser alvo de uma gestão mais eficiente.
100. Sobre esta matéria pronunciaram-se os responsáveis (vd. fls. 169 e 169 V do Volume I, Parte A) como se passa a transcrever:
- “De facto não deixava de ser importante que o Conselho de Administração tomasse, como tomou, posição expressa sobre esta matéria na reunião de 25 de Maio de 2001, no tocante à determinação da atribuição do prémio de gestão e, concretamente, daquele que respeitava ao ano anterior (2000). É que tinha significado e relevância que este órgão de gestão aceitasse contemplar um prémio de gestão aplicável apenas a alguns membros do Conselho de Administração, no caso aqueles que integravam a Comissão Executiva. (sublinhado nosso)*



Trata-se de um pressuposto de aceitação de remuneração diferenciada relativamente a um item significativo, tranquilizando tal deliberação a posição que a Assembleia-Geral viesse a consumir no sentido de deliberar tratamento tão diferenciado de membros do mesmo órgão social.

A atribuição de tais prémios de gestão foi abordada, de forma detalhada e esclarecedora, tanto na reunião que teve lugar em 28 de Julho de 2000, como na seguinte, uma vez que se trata de um dos elementos que enformam o contrato de gestão do Administrador então “contratado” Senhor Engº José Manuel Duarte Vieira. (sublinhado nosso)

Conforme se refere no ponto 74 do Relato, na reunião da Assembleia-Geral de 06 de Março de 2002, foi ratificada tal matéria no que diz respeito a esta forma de retribuição, pelo que ficou sanado completamente qualquer vício, meramente formal diga-se, de que padecesse a decisão e prática nesta sede.” (sublinhado nosso)

101. A resposta dos responsáveis pretende induzir à conclusão de que o prémio de gestão foi matéria consensual e transparente, desde sempre presente e do conhecimento genérico dos administradores e accionistas (logo a partir de 28/07/2000), tendo, finalmente, sido ratificada – a título de mera validação formal – em reunião da assembleia-geral de 06/03/2002. No entanto, esta versão não tem correspondência com os factos que se extraem da documentação analisada.
102. **Nas reuniões (da assembleia-geral) de 28/07/2000 e de 25/05/2001 nada se discutiu nem ficou deliberado sobre “prémios de gestão”, como atestam as respectivas actas. Somente em reunião do conselho de administração, de 19/09/2001, este, sem deter competência para tal, resolveu a atribuição de tais “prémios”. E somente em reunião da assembleia-geral de 06/03/2002 foi tal deliberação levada ao conhecimento dos accionistas.**
103. O que se comprova pela posição consignada na respectiva acta, já atrás citada, de que *“O accionista Estado regista com alguma estranheza o facto de esta matéria, que é da competência exclusiva da Assembleia Geral da empresa, ter sido objecto de uma deliberação do Conselho de Administração e só posteriormente submetida ao órgão competente para ratificação.”;*
104. E se comprova, igualmente, pela declaração consignada em acta do representante do accionista Município da Póvoa de Varzim, onde diz *“... ter votado favoravelmente por solidariedade com a maioria dos membros da Junta Metropolitana do Porto, pois pensa ser a altura de encerrar esta questão. No entanto, disse reconhecer que esta situação não foi tratada, na sua metodologia, com clareza e em tempo útil ...”* (sublinhado nosso).
105. Comprovando-se ainda, perante as afirmações do presidente do conselho de administração, Valentim dos Santos Loureiro, no sentido de que tal matéria derivaria de *“... um compromisso desde logo assumido, que terá merecido a aprovação do ministro da tutela.”* e que *“... o assunto foi também objecto de conversas pessoais instantes, e até de uma reunião da Grande Área Metropolitana do Porto, a que então presidia.”* (compromisso, aprovação e conversas estas, diga-se, absolutamente irrelevantes do ponto de vista jurídico para os accionistas), ao que respondeu o presidente da mesa da assembleia-geral (representante do accionista município de Vila do Conde e também administrador não executivo), Mário Hermenegildo Moreira de Almeida, que *“... não concordava com a existência de tal compromisso ...”,* afirmando igualmente que *“... os valores em causa não se compaginam, na sua opinião, com o usualmente prosseguido na utilização de dinheiros públicos.”*



106. Quanto à ratificação da atribuição dos prémios, verificaram-se os votos contra dos accionistas Estado e Município de Vila do Conde e as abstenções dos accionistas CP, STCP e Município do Porto. Os administradores criaram assim uma situação de auto-remuneração de facto, influenciando a deliberação posterior do órgão competente, vindo agora produzir afirmações que bem sabem não poderem ter a relevância que lhes atribuem, como é o caso das alusões às reuniões de 28/07/2000 e 25/05/2001.

O contrato de gestão celebrado com um administrador

107. Solicitou-se cópia do contrato de gestão celebrado em 28/07/2000 entre a MP e o administrador José Manuel Duarte Vieira,⁴³ o qual foi o único contrato celebrado por escrito com um administrador e cujas condições foram aplicadas aos demais membros da comissão executiva. Nos considerandos deste documento pode ler-se que a eleição do dito administrador e, bem assim, **o estatuto remuneratório de vogal da comissão executiva do conselho de administração, foram aprovados por unanimidade em reunião da assembleia-geral de 28/07/2000**⁴⁴. Compulsada a respectiva acta, verifica-se que, em matéria de fixação do estatuto remuneratório dos administradores, a única deliberação tomada foi no sentido de designar accionistas para “... apresentarem em reunião posterior da Assembleia Geral uma proposta relativa às remunerações a atribuir ...”. E, com efeito – tal como já se descreveu – somente em reunião desse órgão de 25/05/2001 veio a ser aprovado o mencionado estatuto, ou seja, 10 meses mais tarde, pelo que **o considerando referido não existia à data da celebração do dito contrato.**

108. Por esta razão, e porque **a competência necessária pertence em exclusivo à assembleia-geral, que, à data da celebração do contrato em análise, ainda nada tinha deliberado sobre remunerações**, entende-se ser o mesmo nulo, por efeito das disposições conjugadas dos artigos 399º, nº 1 e 411º, nº 1, alínea c) do CSC. Acresce dizer que a actuação do conselho de administração da MP, com a celebração deste contrato nas circunstâncias descritas é abusiva, pois não pode desconhecer a inexistência do considerando que apresenta nem a sua falta de competência. O mesmo vale para as remunerações que, pelo menos daí em diante, foram praticadas em condições similares para os restantes administradores, até à efectiva deliberação competente dos accionistas⁴⁵. O que equivale a dizer que, desde a designação e assunção de funções destes elementos e até ao mês de Maio de 2001, **os membros do conselho de administração receberam irregularmente remunerações não deliberadas pelo órgão competente, a assembleia-geral de accionistas.**

109. Indicam-se em seguida as condições remuneratórias constantes deste contrato celebrado no ano de 2000:



Quadro 6 - Condições remuneratórias contratadas com um administrador⁴⁶

ITEM	VALOR	OBSERVAÇÕES
Remuneração de base ilíquida	1.800.000\$00 (€ 8.978,36)	Paga 14 vezes por ano
Prémio anual de gestão	16.750.000\$00 (€ 83.548,64)	Valor atribuído no ano de 2001, relativo ao ano de 2000 (só foi paga a parte correspondente ao período de tempo em que houve exercício efectivo de funções)
Despesas de representação	3.000.000\$00 (€ 14.963,93)	Valor máximo anual, a despender por via da utilização de cartão de crédito e cujas despesas <i>"... não carecem de ser documentadas."</i>
Viatura automóvel	10.000.000\$00 (€ 49.879,78)	<i>"... para utilização em trabalho e seroentia particular ..."</i> ; o valor refere-se ao custo máximo de aquisição neste ano de 2000;
Outras componentes remuneratórias:		
- Despesas relativas ao automóvel	Não apurado	A empresa suporta a totalidade das despesas de combustível, portagens, manutenção e reparações, seguros, selo, etc
- Possibilidade de aquisição do automóvel ao fim de três anos	Não mensurável	Esta aquisição é feita pelo valor contabilístico
- Seguro de vida	Não apurado	
- Seguro de saúde	Não apurado	
- Atribuição de telefone celular	Sem limite	<i>"... para uso irrestrito."</i>
- Indemnização em caso de cessação do contrato por renúncia com justa causa ou por destituição sem justa causa	Não mensurável em abstracto	<i>"... equivalente ao montante global de todas as componentes de remuneração que lhe forem devidas até ao termo do mandato então em curso e, ainda, direito de utilização de viatura ..."</i> tudo com o limite mínimo de 2 anos. Está também prevista, neste caso, a possibilidade de aquisição do automóvel pelo valor contabilístico.

Fonte: Contrato celebrado em 28/07/2000, com o administrador José Manuel Duarte Vieira

110. Relativamente ao prémio anual de gestão, a deliberação (posterior a este contrato) do conselho de administração que a previu, ferida de incompetência, veio a ser ratificada por deliberação da assembleia-geral de 06/03/2002. Já as demais componentes remuneratórias – remuneração de base e despesas de representação, pagas a este e aos demais administradores, até Maio de 2001 – nunca vieram a ser objecto de ratificação, consistindo por isso em **auto-remunerações irregulares**.
111. Quanto às quantias indemnizatórias, se atentarmos à mesma eventualidade prevista no Estatuto do Gestor Público, **como referência que poderia ter sido levada em conta**, veremos que o artigo 6º, do Decreto-Lei nº 464/82, de 09/12, no seu nº 2, prescreve como **limite máximo o valor correspondente ao vencimento anual do gestor**. Ou seja, o contrato *sub judice* confere uma situação significativamente mais favorável do que a que resultaria da aplicação referencial do estatuto do gestor público.
112. Sobre esta matéria invocaram os responsáveis, nomeadamente o presidente da comissão executiva da MP, que as condições remuneratórias oferecidas ao administrador José Manuel Duarte Vieira acompanharam *"... aquelas de que já usufruía enquanto administrador de uma empresa privada, cargo a que teve de renunciar para abraçar as novas funções na Metro do Porto, SA."* Mais referem ainda que *"Estas mesmas condições foram ... estendidas, por razões de equilíbrio ... aos restantes membros da Comissão Executiva."*

113. Por ofício datado de 06/04/2006, foi solicitado pelo TC o envio de comprovativos da remuneração auferida pelo mencionado administrador anteriormente à celebração do contrato com a MP. Em resposta, enviou o dito presidente da comissão executiva uma cópia do próprio contrato celebrado com a MP, documento que, como não podia deixar de saber – porque é detalhadamente analisado no Relato – nada tem a ver com o que se pretendia. Tendo sido reiterado o pedido por ofício de 24/04/2006, respondeu ainda o mesmo presidente em 04/05/2006 que “... não poderei satisfazer o solicitado, uma vez que só o subscritor do contrato de gestão, o Senhor Eng^o José Manuel Duarte Vieira ou a sua anterior entidade empregadora – EFACEC – têm acesso à documentação ora pedida.”. Acrescentou ainda que “*Tratando-se de um pressuposto contratual observado na ocasião em que foi celebrado o contrato de gestão em análise, foi a respectiva documentação conferida pelos advogados envolvidos na elaboração do documento, não se vislumbrando, da minha parte, qualquer motivo para não tomar como verdadeiras as declarações dele constantes.*” (tudo cfr. documentos insertos a fls. 270 a 275 do Volume I, Parte A). Entende-se que **teria sido desejável que fosse cabalmente comprovado o anterior estatuto remuneratório do administrador Duarte Vieira – do qual todos os demais vieram a beneficiar – o que, como se constata, não foi o entendimento da comissão executiva.**
114. No mais – e em resumo – argumentam os responsáveis com o efeito ratificativo que sobre todas estas matérias teria a deliberação da AG de 06/03/2002 e com o facto de os administradores em causa terem sido “... *directamente convidados por Ministros em exercício de funções ...*”. Quanto à deliberação da AG, tem o preciso alcance que se relatou atrás (Quadro 5 – Deliberações da assembleia-geral em matéria remuneratória, integrado no § 79), pelo que carece de sustentação factual e jurídica o efeito que os responsáveis lhe pretendem atribuir. Relativamente à identidade de quem convidou os administradores em causa para exercerem tais cargos, é assunto que nada tem a ver com as questões aqui tratadas. Diga-se ainda que a argumentação de índole contextual que os responsáveis aduzem é contrariada pelas já mencionadas consignações em acta de votos de vencido e de posições de discordância por parte de diversos accionistas nos momentos de decisão em matérias remuneratórias.
115. Referem também que “... *os Administradores foram eleitos por deliberação da Assembleia-Geral da sociedade que todavia não fixou, como deveria ter feito, a respectiva remuneração, tendo todos eles, mesmo assim, aceite a sua nomeação.*”, não existindo qualquer obrigação de o fazerem gratuitamente. Há que aceitar, nesta parte, a pertinência da afirmação – que consubstancia a aceitação implícita das conclusões expendidas no Relatório – a qual, não obstante, sendo imputável a uma omissão dos accionistas, não invalida nem contraria tudo o que se expôs, antes se devendo entender que o CA da MP poderia e deveria, para suprir esta situação, ter utilizado os meios adequados constantes dos artigos 375, n^o 1 e 406, alínea c), ambos do CSC, convocando uma reunião da AG para que esta deliberasse, atempadamente, sobre as remunerações. No entanto, com relação aos administradores não executivos, sempre se dirá que entre a prestação de funções de forma gratuita e o estabelecimento de valores remuneratórios nos montantes relatados que ascendem, em dois dos casos, a quase € 4.500 mensais, vai uma distância excessiva.
116. Nas respostas que apresentam e, igualmente, no documento enviado pela empresa, os responsáveis continuam ainda a manifestar a sua discordância numa linha de argumentação que se afigura extensa, irrelevante e, na sua maioria, manifestamente infundada, quer do prisma factual quer jurídico, pelo que se remete para a leitura dos próprios documentos, por se não entender pertinente a sua reprodução neste local e porque dos mesmos não resulta nenhum facto novo ou argumento que possa levar à



reformulação da matéria relatada. Muitos desses argumentos tratam-se, também, de questões de pormenor ou de esclarecimentos contextuais mais detalhados.

117. Releva-se somente a afirmação genérica que fazem – a propósito da matéria de remunerações – segundo a qual a análise realizada pelo TC “... *recai sobre a materialidade formal estrita e reflecte um desconhecimento absoluto – porque nada refere a propósito – do contexto e das razões que estiveram na base das alterações ocorridas na composição do Conselho de Administração ...*” (sublinhado nosso). Quanto a isto anota-se que antes de ser possível apreciar a “**boa gestão**” de uma dada situação é necessário analisar-se a **legalidade das condutas que lhe estão subjacentes**, ou seja, em boa parte dos casos, a sua materialidade formal. **Ora, o cumprimento das formalidades legalmente impostas é o primeiro pressuposto de qualquer Estado de Direito**, as quais, se não forem seguidas, ou sendo desrespeitadas, por muito pertinentes que do ponto de vista subjectivo se possam afigurar as respectivas “razões e contexto”, estas não podem, objectivamente, ser tidas em conta. O incumprimento da dita “materialidade formal” foi objectiva e documentalmente comprovada, tal como ressalta do texto do presente Relatório.

As obras de requalificação urbana

118. Os serviços da MP apresentaram o seguinte mapa com os valores de obras de requalificação urbana contratadas até ao momento da realização da auditoria, discriminadas por município beneficiado:

Quadro 7 – Obras de requalificação urbana contratadas até 2005

Unidade: euro	
Município beneficiado	Montante
Porto	24.310.336,14
Gaia	13.586.529,57
Maia	1.868.647,61
Matosinhos	16.086.904,15
Porto/Matosinhos	1.674.839,00
Matosinhos/Maia	3.899.952,00
Matosinhos/Vila do Conde/Póvoa do Varzim	1.939.635,00
Vila do Conde/Póvoa do Varzim	38.500,00
Total	63.405.343,47

Fonte: Serviços da MP

119. Posteriormente, foi solicitada a elaboração de novo mapa, decompondo por município as obras efectuadas em concreto e respectivos valores⁴⁷, bem como a “*Elaboração de mapa evidenciando o valor e o tipo (numerário, bens ou direitos) das prestações acessórias efectuadas até ao presente pelos diversos municípios accionistas da Metro do Porto, S.A. (1999 a 2005) e cópias dos relatórios dos ROCs relativos a essas prestações (artigo 3º, nº 3, do Anexo II – Acordo parassocial, do Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro), tudo também de acordo com o deliberado em reunião de 06.03.2002 pela Assembleia Geral. Caso não tenham sido efectivadas tais prestações, sejam esclarecidas por escrito as razões pertinentes.*”⁴⁸.
120. A resposta oferecida foi do seguinte teor: “*Esta realidade ainda não está devidamente espelhada nas contas da Metro do Porto, S.A., uma vez que os bens que os municípios disponibilizaram ainda não foram objecto do tratamento adequado à sua conversão final em prestações acessórias dos accionistas, nos termos das Bases da Concessão. Contudo, de acordo com o deliberado na reunião de Assembleia-Geral, de 6 de Março de 2002, já foram efectuadas*

prestações acessórias de capital pela Câmara Municipal do Porto, no valor de 179.033,43 euros (cento e setenta e nove mil e trinta e três euros e quarenta e três centimos). Apesar da deliberação ter sido aprovada por unanimidade desde logo os accionistas CP – Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. e STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. declararam a sua indisponibilidade para realizar prestações de capital, sendo que a segunda declarou que apenas as prestaria, nos termos da alínea c) nº 10 dos Estatutos da Sociedade. O certo é que não foram efectuadas quaisquer outras prestações para além daquelas acima indicadas.”.

121. Cumpre apreciar sumariamente, em primeiro lugar, a legalidade da realização deste tipo de obras pela MP, não sem antes referir que, do ponto de vista meramente lógico e abstracto, se afigura pertinente o aproveitamento das diversas intervenções em sede de implantação do sistema de metro ligeiro para levar a cabo, concomitantemente, outras obras destinadas a enquadrar as primeiras ou a remodelar as suas envolventes, ou ainda, simplesmente – potenciando a mais valia resultante das empreitadas em curso – para, com menores custos, reabilitar diversos espaços.
122. A possibilidade da empresa realizar obras de requalificação urbana (entendidas neste contexto como “externas” à implementação do sistema) foi introduzida nos documentos legais que modelam o projecto por via do DL nº 261/2001, de 26/09, o qual, entre outros preceitos, passou a prever na Base XIII, nº 2, esta matéria como mais uma das que serão executadas pela MP e financiadas pelos municípios por via da realização de prestações acessórias (podendo o Estado substituir-se a eles).
123. Sucede que nos preceitos que definem quer o objecto da concessão, quer, nos estatutos, o fim social da empresa, não foi introduzida qualquer alteração onde seja possível integrar a vertente das obras de requalificação urbana, condição necessária para a MP as realizar a expensas próprias. Igualmente, essa integração não cabe no seu objecto acessório.
124. Tendo até ao presente essas obras vindo a ser realizadas de forma gratuita pela MP – sem que os custos incorridos tenham alguma vez sido contabilizados por contrapartida de prestações acessórias – terá de se concluir pela ilegalidade das mesmas. Pois, não se enquadrando no objecto social da empresa e tratando-se de uma actividade sem qualquer contrapartida, ainda que indirecta, encontra-se fora da sua capacidade jurídica⁴⁹. Os actos estranhos à capacidade jurídica da entidade são nulos.⁵⁰
125. Acresce que nesta situação, não estando as mesmas obras a ser financiadas pelos respectivos beneficiários – por via da sua contabilização como prestações acessórias – coloca-se ainda o problema da ingerência que consubstancia a actuação da MP em matérias da exclusiva competência da autarquia, as quais, só por acto legislativo e em determinadas condições – que não foram cumpridas – poderiam ser levadas a cabo por entidade terceira. Neste sentido, a propósito das condições de realização de prestações acessórias, reza o artigo 10º dos estatutos, na alínea aii), que “A entrada será feita antes do início dos trabalhos a que a utilização directa respeita;” (sublinhado nosso), prescrição que tem sido, pois, incumprida, daí derivando a ilegitimidade da MP para actuar nessa matéria.
126. Sobre esta questão pronunciaram-se os responsáveis profusamente, assumindo uma atitude contrária ao TC, demonstrando não terem interpretado correctamente a matéria relatada, produzindo alegações excessivas e desajustadas.



127. No presente Relatório considera-se que as obras de requalificação urbana (ou de “inserção”, como preferem os responsáveis) são obras complementares e que se não confundem com as intervenções infra-estruturais necessárias à construção do metro. Só assim faz sentido que não tenham sido previstas no projecto inicial e que tenha havido necessidade de serem conformadas legislativamente pelo DL n.º 261/2001 quanto à sua forma de financiamento. E o que se conclui é que a ilegalidade de tais obras, em rigor, não radica na sua execução pela MP, mas antes na falta de pagamento das mesmas pelos municípios por elas beneficiados (ou pelo Estado), por via da realização de prestações acessórias, tal como a lei impôs. Não tendo sido efectuadas essas prestações acessórias, e porque à empresa não foram cometidas, a título de competência estatutária (nem após as alterações constantes do DL 261/2001), quaisquer obras desse tipo, forçoso é também concluir pela ingerência da MP em matérias da competência exclusiva das autarquias em causa (o acto legislativo que “legitimava” essa ingerência não foi seguido quanto aos seus pressupostos: a realização de prestações acessórias prévias como contrapartida).
128. No objecto social da MP, estatutariamente definido, não cabe a realização de obras de requalificação ou de inserção urbanística (na medida em que estas não são obras infra-estruturais). O legislador do DL n.º 261/2001, aliás, não reformulou esse objecto social pelo aditamento de tal tipo de obras, mas somente previu, noutros artigos, que a empresa as pudesse executar mediante contrapartidas. Esta medida insere-se na lógica de que uma sociedade comercial detém capacidade jurídica para realizar todos os actos que não sejam contrários ao seu fim social. A realização de obras complementares, de requalificação urbana, não contraria o fim social da empresa – ainda que dele não conste – desde que dessas obras derive uma contrapartida para a mesma. Por isso não sentiu o legislador necessidade de integrar tais obras no dito objecto social. Mas, caso as mesmas obras sejam executadas sem a referida contrapartida – realização de prestações acessórias – já passam a consubstanciar-se em “actos gratuitos” os quais são, naturalmente, contrários aos fins da sociedade, pois o fim último desta há-de ser sempre a obtenção de lucros (o que vale, igualmente, para sociedades de capitais públicos)⁵¹. Ora, a prática de actos para os quais a sociedade não possui capacidade jurídica são nulos.
129. O que equivale a dizer, numa palavra, que são ilegais as obras de requalificação urbana realizadas pela MP sem que os municípios beneficiados as tenham pago, tal como a lei previu, posto o que as observações dos responsáveis são irrelevantes quanto a tais constatações, pelo que se remete para o Anexo IV a análise que, ainda assim, foi efectuada sobre o que alegaram nesta sede.

A Ponte do Infante

130. No orçamento plurianual a que atrás se fez referência⁵² aparece a previsão dos custos com a construção da Ponte do Infante D. Henrique, orçamentados em cerca de 5.500.000 contos, tendo na realidade sido executado o investimento de € 33.759.724 (cerca de 6.768.217 contos) pela empresa e financiado por verbas do PIDDAC.
131. A construção desta Ponte, dada a sua dimensão financeira e características, não parece susceptível de integração no objecto social da empresa, nem nos objectivos que enformam a globalidade do projecto. Não pode, porém, deixar de se reconhecer a sua conexão infra-estrutural (e não meramente de “inserção”) com necessidades relativas à implementação do sistema de metro, tendo em vista que a passagem sobre o rio Douro,

com o fim de servir o concelho de Vila Nova de Gaia, sempre obrigaria à utilização de um tabuleiro. Neste caso, ao invés de ter sido construída uma ponte para a circulação do metro, foi acordado com os municípios em causa a atribuição a este do tabuleiro superior da Ponte D. Luís, tendo a MP, em troca, construído a ponte do Infante para a circulação rodoviária.

132. Trata-se de matéria que, não sendo totalmente regular, e devendo ter merecido um tratamento jurídico diverso, se tem todavia por justificada.
133. Também sobre esta questão responderam os responsáveis, alegando uma hipotética contradição, que consistiria em aceitar a construção da ponte por via do mesmo raciocínio com que se qualificaram as obras de inserção por ilegais, alegando ainda que não poderia estar o TC a tecer aqui juízos de bondade das soluções adoptadas. Quanto a esta última parte, já atrás se sublinhou que a lei confere ao Tribunal competência concreta para apreciar a “boa gestão”, nada mais sendo de acrescentar.
134. Quanto ao resto, se numa primeira apreciação ressalta a inexistência concreta de competência da empresa face ao seu objecto social para construir uma ponte (até porque se pode considerar, objectivamente, que incumbe aos municípios beneficiados disponibilizar as estruturas físicas onde o sistema de metro irá assentar), já numa análise mais cuidada pode concluir-se no entanto – tal como se pretendeu fazer no dito texto – que essa ponte se trata de um elemento essencial ao sistema de metro ligeiro. Pois se estava programada (pelo menos desde o ano 2000) a passagem do metro para a margem sul do rio Douro, a construção de uma ponte para tal efeito mais não é do que uma obra de infra-estrutura, mesmo a despeito da sua dimensão e implicações, que poucas semelhanças apresenta com as restantes intervenções da empresa. Razão pela qual foi entendido que a mesma se integra nas competências da MP e não foi questionada – em coerência, diga-se, com toda a restante matéria para trás relatada, pelo que é desajustada a contradição que os responsáveis pretendem acentuar.
135. Ainda assim se deve notar que a posição assumida não se revela completamente líquida face ao quadro jurídico vigente, pela seguinte ordem de motivos: na realidade a ponte não foi construída para a passagem da linha do metro, mas antes para a circulação automóvel (tal como se relatou); os municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia, envolvidos e particularmente interessados neste trecho do sistema, poderiam ter cedido o mesmo tabuleiro superior da Ponte D. Luís sem exigirem qualquer contrapartida, correndo posteriormente por sua conta a construção de uma passagem alternativa para a circulação rodoviária, sendo esta, aliás, a opção mais condizente com a lógica global de prestações acessórias implícita nas bases da concessão; a construção de uma ponte para circulação rodoviária será uma obra de engenharia significativamente diferente e mais dispendiosa do que a necessária para a mera transposição da linha de metro (ao nível da largura da via, sua estrutura e acessos), tendo, todavia, a totalidade da despesa ficado a cargo da MP sendo financiada pelo PIDDAC, com fundos nacionais; a construção da ponte para circulação rodoviária faz parte do leque de competências das autarquias, que foram assim, em alguma medida, alienadas. Não obstante, entendeu-se que a sua natureza infra-estrutural relativamente à implantação do sistema de metro seria de prevalecer.



As expropriações

136. O DL n° 394-A/98, através da Base XI da concessão, atribuiu à MP os poderes necessários para actuar como entidade expropriante em nome do Estado, podendo "... realizar as expropriações e constituir as servidões necessárias à construção do sistema, nos termos do presente diploma e do Código das Expropriações."
137. Como facilmente se compreende, a realização de expropriações e constituição de servidões é matéria de importância fulcral no âmbito de um projecto como o presente – visto toda a vertente de execução de obras estar dependente da posse efectiva dos espaços físicos necessários – e, em simultâneo, de grande sensibilidade para o cidadão que com ela se depara, o qual se vê na contingência de ser obrigado a alienar ou onerar a sua propriedade. Acresce ainda, na perspectiva da entidade executante, o elevado número de parcelas a expropriar, com toda a quantidade e complexidade de processos a resolver e a dimensão financeira que esses processos traduzem.
138. Foram solicitados pelo TC diversas informações relativas a esta actividade, levada a cabo pelos serviços competentes da MP em colaboração com entidades externas, entre as quais se requereu a "Elaboração de mapa das verbas despendidas pela empresa, discriminadas por ano de actividade, com a realização da totalidade das expropriações efectuadas."⁵³, tendo os serviços fornecido a informação que segue:

Quadro 8 – Expropriações

Unidade: Euro

Mapa de Investimento	Até 2001	2002	2003	2004	Total
Expropriações	7.156.710	10.049.530	3.557.855	12.303.786	33.067.882

Fonte: Serviços da MP

139. Com base na informação diversa solicitada e facultada relativa a esta matéria, foram ainda identificados, por amostragem⁵⁴, e compulsados, diversos processos de expropriação, nomeadamente em situações de carácter litigioso⁵⁵.
140. Não foram no entanto detectadas quaisquer situações que justificassem uma análise mais aprofundada ou o alargamento da amostra analisada.

As indemnizações compensatórias

141. Solicitou-se a elaboração de mapa discriminativo, por ano, das verbas recebidas a título de indemnização compensatória concedidas pelo Estado, bem como cópia dos respectivos contratos-programa que lhes tenham servido de suporte. Solicitou-se ainda informação escrita no caso de não terem sido celebrados tais contratos⁵⁶.
142. Em resposta esclareceram os serviços, em suma, o seguinte⁵⁷: "Os parágrafos acima referem todos os documentos trocados relativos ao assunto em epígrafe: um projecto e três propostas apresentados pela Metro do Porto, três pareceres de organismos do Estado sobre a primeira dessas propostas, respostas da Metro do Porto a esses três pareceres. A razão pela qual não foi referido (nem anexado) o contrato-programa celebrado é que, nunca tendo havido qualquer resposta de nenhuma das entidades destinatárias das propostas a qualquer uma dessas mesmas propostas, não foi celebrado o contrato-programa estipulado na Base XV.". Referem ainda que a RCM n° 87/2004, de 01/07, atribuiu à MP a indemnização compensatória

de € 4.730.000 relativamente ao ano de 2004⁵⁸ (não tendo recebido qualquer outra verba a esse título até então).

143. Com efeito, compulsada a referida RCM, pode ler-se no seu nº 2, alínea e), que “... O Conselho de Ministros resolve ... 2 – Considerar que as verbas distribuídas revestem a seguinte natureza: ... e) A indemnização compensatória do Metro do Porto, S.A., decorre do preceituado nas bases da concessão; ...”. No mapa em anexo pode comprovar-se que a esta empresa foi atribuída a verba de € 4.967.022. (inclui IVA à taxa reduzida de 5%).
144. Como já se indicou no ponto deste relatório referente às bases da concessão, prevê-se na Base XV a possibilidade de **pagamento de indemnizações compensatórias pelo Estado à concessionária, no âmbito de competentes contratos-programa a celebrar para o efeito**, com a finalidade de equilibrar financeiramente a exploração do sistema, sempre que estas indemnizações, “... adicionadas às receitas de uma exploração levada a cabo segundo critérios de eficiência, eficácia e economicidade, se revelem necessárias ao funcionamento do sistema de transporte em regime de serviço público.”. Estas indemnizações serão reduzidas ou eliminadas desde que “... a fixação dos tarifários anuais respeitantes a todos os sistemas de transporte público da Grande Área Metropolitana do Porto deixe de estar sujeita a homologação ou controlo administrativo e na medida em que a livre fixação do tarifário permita cobrir os custos de funcionamento do sistema ...”.
145. Ponto certo desta norma é que “as indemnizações compensatórias ... serão objecto dos seguintes contratos programa, a celebrar entre o Estado e a concessionária ...”, pelo que, inexistindo contrato-programa celebrado e, em consequência, não estando definidas as circunstâncias indemnizatórias (o Estado nada fez para definir essas circunstâncias), parece duvidoso que a indemnização em causa tenha sido concedida de acordo com “... o preceituado nas bases da concessão.”, como é referido na RCM, pelo que se considera tal indemnização não conforme com as condições de atribuição contempladas no DL nº 394-A/98. Note-se que este vício é alheio à empresa, que se limitou a receber uma verba quanto à qual, de facto, tentou actuar de acordo com o que a lei prescrevia.

O Funicular dos Guindais

146. Por contrato celebrado em 17/12/2003 e com a duração de 6 meses (terminando em 30/06/2004) a MP concedeu à empresa “Transmontagne”, sociedade comercial com sede em França, a operação para transporte de passageiros e manutenção da infraestrutura situada no “traçado do canal primitivo do elevador dos Guindais, no Porto, com percurso paralelo à Muralha Fernandina”, denominada “Funicular dos Guindais”. Respectivamente em 01/07/2004 e 01/01/2005, foram celebrados novos contratos, de idêntico teor, com a mesma empresa.⁵⁹
147. A exploração e operação desta estrutura, propriedade da sociedade “Casa da Musica / Porto 2001, SA”, já havia sido cedida à empresa STCP, que por sua vez a cedeu à MP e que, da forma narrada, a transferiu para a dita “Transmontagne”.
148. A quase totalidade dos custos com a sua operação ficou a cargo da MP, não contendo o mesmo contrato qualquer cláusula prevendo uma remuneração ou contrapartida a favor de qualquer das partes. De igual forma, nada é previsto relativamente às receitas, nem no que toca ao valor dos títulos de transporte a cobrar aos utentes, nem no que concerne a quem arrecadará essas verbas. No entanto, constatou-se que o valor destes títulos de transporte integra o âmbito do sistema intermodal. Quanto aos valores de



facto transferidos em 2004 da MP para a empresa, relativos aos custos de operação, não se dispõe de informação decomposta por forma a encontrar, dentro deles, qualquer contrapartida recebida pela “Transmontagne”.

149. A atipicidade deste contrato⁶⁰ impede que se compreendam os fins que se pretenderam prosseguir com a sua celebração, sendo no entanto certo que, também aqui, se não vê como pode a exploração do “Funicular dos Guindais”, ainda que “concedida”, entroncar no objecto social da MP, dado tratar-se de uma realidade em tudo estranha ao sistema de metro. Assim, e na falta de explicação razoável, entende-se que a MP nada deveria ter a ver com tal estrutura.
150. De fls. 179 a 180 V do Volume I, Parte A, pronunciam-se os mesmos sobre esta matéria sem que, no entanto, tenham aproveitado a oportunidade para esclarecer as questões expostas pelo TC. Ao invés, optam por exercer diversos raciocínios de carácter jurídico, supostamente destinados a fazer vingar a tese da legitimidade formal da empresa para explorar essa estrutura ao abrigo do seu objecto acessório, constante da base II das bases da concessão e do artigo 4º dos estatutos. A este propósito refira-se somente que a matéria não se integra em nenhuma das actividades secundárias aí previstas.
151. Dessas respostas é possível retirar como úteis, os seguintes excertos: “O Funicular serve única e exclusivamente para o transporte público de pessoas entre a cota alta da cidade e a cota baixa, estando a majoração da sua eficácia, inevitavelmente dependente de se assegurar uma intermodalidade de transportes ...”; “Se a Metro do Porto, S.A. não explorasse directamente este equipamento ainda hoje ele estaria encerrado.”. Regista-se o argumento no sentido de essa estrutura potenciar a intermodalidade de transportes.

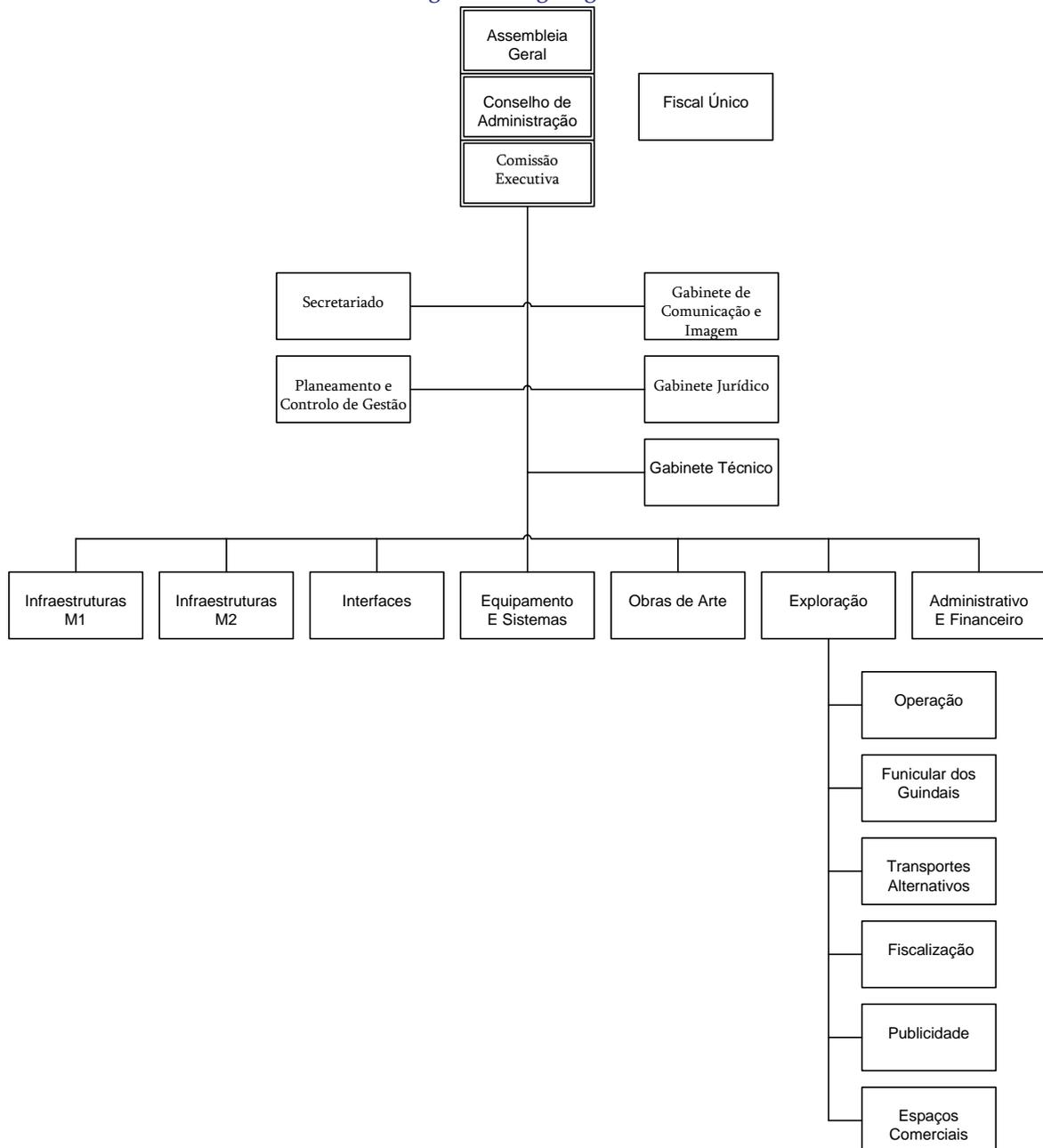
Assim

V - ORGANIZAÇÃO, PLANEAMENTO E CONTROLO

Estrutura organizacional

152. A empresa tem vindo a adaptar a estrutura organizacional à actividade desenvolvida, i.e., numa primeira fase consubstanciada essencialmente para a construção e operação, e numa segunda fase, para a exploração comercial, tendo sempre em vista a sua adequação à realidade. Apresenta-se o organograma da empresa reportada à data da realização da auditoria:

Figura 2 - Organograma





153. Cada departamento/gabinete desenvolve as funções de harmonia com o quadro seguinte:

Quadro 9 – Estrutura do Sistema Organizativo

Unidade	Função
Planeamento e Controlo de Gestão	Planeamento económico e financeiro da empresa, a informação e controlo de gestão, a avaliação económico-financeira de novos projectos, a avaliação de operações de financiamento estruturado, a coordenação dos processos de submissão de novos projectos ao governo e a coordenação de toda a informação a prestar a tutela
Comunicação e Imagem	Coordenação de toda a comunicação com o exterior, a gestão da imagem da empresa, as relações com os clientes e a gestão das relações com a comunicação social
Gabinete Jurídico	Gestão de todos os processos jurídicos da empresa, a elaboração e acompanhamento de contratos e o controlo de todos os processos internos com implicações contratuais
Gabinete Técnico	Coordenação de todas as actividades da empresa em matéria de segurança, ambiente, arqueologia, paisagismo
Infraestruturas M1	Coordenação de todos os projectos relativos à 1ª fase do sistema
Infraestruturas M2	Realização das actividades relacionadas com o projecto e construção da 2ª fase do sistema, nomeadamente a elaboração de perfis de novas linhas, realização dos respectivos projectos, a organização dos concursos para adjudicação de obras e fornecimentos de equipamentos, bem como a coordenação dos trabalhos de construção
Interfaces	Realização e coordenação dos projectos de "interfaces" com os restantes sistemas de transportes, nomeadamente os de Antas, Campanhã, Laborim e Maia
Equipamentos e sistemas	Organização e coordenação de todos os processos de aquisição de sistemas de rede, equipamentos electromecânicos e material circulante
Obras de arte	Coordenação das actividades de projecto e de construção de todas as obras de arte do sistema que, pela sua dimensão e complexidade, sejam alvo de tratamento autónomo
Exploração	Coordenação e o controlo operacional, a gestão comercial e o controlo de gestão da exploração do sistema, garantindo o controlo de execução dos contratos de operação, de exploração de espaços comerciais e de exploração de publicidade. Neste âmbito, a empresa assegura a gestão dos contratos com as seguintes entidades: Transdev Portugal, SA; Transpublicidade, SA; TIP, ACE; Casa da Música, SA; Prosegur; STCP, SA
Administrativo e Financeiro	Realização de todo o processo administrativo da empresa, nomeadamente o documental, a gestão dos aprovisionamentos gerais, a gestão de processos administrativos de pessoal, financiamento, gestão de tesouraria e de património, a contabilidade, sistemas de informação e a prestação de serviços de contabilidade e tesouraria à TIP

Estrutura de pessoal

154. A evolução do pessoal da MP de 2002 a 2004 evidencia-se no quadro seguinte, sendo de salientar que o pessoal vinculado à empresa apresenta um reforço no ano de 2004 (excluindo CP/REFER), com incidência no departamento M2; refira-se ainda que neste foi criada a unidade de Exploração.

Quadro 10 – Evolução dos Efectivos (período 2002-2004)

	2002	2003	03/02	2004	04/03
Efectivo Total (final)	231	150	-35,1%	133	-11,3%
Excluindo CP / REFER	80	98	22,5%	112	14,3%
Efectivo Total Médio	243	206	-15,2%	141	-31,6%
Quadros Técnicos	24%	34%		61%	

Fonte: MP - Relatório de Gestão 2004



Instrumentos Previsionais de Gestão

155. Anualmente são elaborados os instrumentos previsionais de gestão (vd. Volume IV, Parte G).
156. Mensalmente são elaboradas Notas técnicas pelo Departamento de Planeamento e Controlo de Gestão e enviados ao conselho de administração, contendo informação sobre a exploração (procura e oferta), financeira (conta de exploração, investimento, financiamento e tesouraria), em termos orçamentais e reais, visando um controlo atempado da evolução da situação económico-financeira, tesouraria e património, com vista à tomada de decisões.

Intervenção do Fiscal Único

157. O órgão de fiscalização e controlo é constituído pelo Fiscal Único, requerendo-se a qualidade de Revisor Oficial de Contas ou de Sociedade de Revisores Oficiais de Contas conforme o previsto no artigo 278º, n.º 1, b) e artigo 413º do CSC, tendo no caso vertente sido designada a SROC - António Magalhães & Carlos Santos, representada por Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos.
158. Constatou-se que a SROC procedeu à elaboração do Relatório e Parecer no final de cada exercício, dos Relatórios anuais sobre a fiscalização efectuada e à Certificação Legal das Contas, de acordo com as disposições constantes do CSC e Dec.-Lei n.º 487/99, de 16 de Novembro - diploma que consigna a actuação dos Revisores Oficiais de Contas.
159. A referida SROC apresentou as seguintes ênfases, nas CLC relativas aos exercícios de 2003 e 2004:



Quadro 11 – Ênfases apresentadas na CLC da SROC (exercícios de 2003 e 2004)

CLC relativa ao exercício de 2003	CLC relativa ao exercício de 2004
A empresa tinha reconhecido, até ao exercício de 2002, os subsídios recebidos, a fundo perdido, para financiamento do imobilizado afecto ao Sistema de Metro Ligeiro como Proveitos Diferidos. Em 2003, alterou essa contabilização para a rubrica de “Prestações do Concedente”, conforme notas n.ºs 1, 2 alínea a), 3.13 e 40 do Anexo.	A empresa tinha reconhecido, até ao exercício de 2002, os subsídios recebidos, a fundo perdido, para financiamento do imobilizado afecto ao Sistema de Metro Ligeiro como Proveitos Diferidos. A partir de 2003, alterou essa contabilização para a rubrica de “Prestações do Concedente”, conforme notas n.ºs 3.13 e 40 do Anexo.
A empresa celebrou um contrato de swap de taxa de juro, no montante de €96.242.430, relacionado com o contrato de leasing operacional, celebrado em 2002, conforme notas n.ºs 2, 3.3. e 56 do Anexo.	A empresa celebrou, em 2003, um contrato de swap de taxa de juro, no montante de €96.242.430, relacionado com o contrato de leasing operacional, efectuado em 2002, conforme notas n.ºs 2, 3.3. e 56 do Anexo.
A empresa, até ao exercício de 2002, transferiu directamente os custos por natureza capitalizados para as Imobilizações em Curso. A partir do exercício de 2003, essa transferência passou a ser intermediada pela conta Trabalhos para a própria empresa, pelo que a comparabilidade das Demonstrações dos Resultados dos dois exercícios deve ter em conta a modificação operada, conforme nota n.º 2, alínea b), do Anexo.	A empresa presta um serviço público de transportes, com tarifas fixadas administrativamente que atendem a considerações de ordem social, situação que influencia, de forma determinante, os resultados negativos da exploração. As indemnizações compensatórias recebidas, na quantia líquida de milhares de euros 4.730, ficaram muito aquém da importância necessária para compensar os referidos resultados.

Fonte: CLC da MP relativa aos anos 2003 e 2004

160. No entanto sobre as mesmas questões consideradas nas ênfases da CLC, a *Price waterhouse Coopers – Auditores e Consultores, Lda.*, empresa de auditoria a que MP recorreu, apenas para o ano de 2003, concluiu no respectivo relatório, o seguinte:

“(…) 3 – A Metro do Porto, SA, alterou, no exercício, as práticas contabilísticas de contabilização dos apoios e subsídios recebidos do Estado e da Comunidade Económica Europeia, deixando de os registar na conta de Proveitos Diferidos e passando a registar essas quantias na conta Prestações do concedente (alínea 4 da Base XXVII) integrada na rubrica de Capital Próprio, alteração com a qual não concordamos. Consequentemente a Metro do Porto não procedeu igualmente, ao reconhecimento como proveitos do exercício de qualquer quantia relacionada com as amortizações efectuadas no exercício. O valor registado na conta Prestações do concedente é, em 31 de Dezembro de 2003, de 273.025 milhares de euros, sendo o correspondente valor registado em 31 de Dezembro de 2002, na conta de Proveitos diferidos 172.585 milhares de euros.”⁶¹

A análise detalhada desta situação consta dos parágrafos 245-252.

VI - ACTIVIDADE DA EMPRESA

Evolução da actividade

161. A MP tem como actividade principal a exploração de um sistema de metro ligeiro na Grande Área Metropolitana do Porto, compreendendo ainda «...a concepção e realização do projecto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem dos equipamentos...»⁶². Nesta medida, tem a empresa desenvolvido a sua actividade, desde 1993⁶³, conforme se referiu anteriormente, predominantemente na concepção, realização, construção e fornecimento de todos os equipamentos e infra-

estruturas inerentes ao projecto, uma vez que apenas em Dezembro de 2002 teve início a actividade de exploração, com a abertura ao público do troço Matosinhos-Trindade.

No enquadramento da actividade releva o facto de, em 2001, ao nível das Bases de Concessão ter sido contemplada a possibilidade de realização de obras de inserção urbana⁶⁴, bem como o desenvolvimento de operações de aluguer de equipamento⁶⁵.

162. Na perspectiva física do projecto do sistema de metro ligeiro da Grande Área Metropolitana do Porto, este assenta numa rede base de quatro linhas, a qual tem vindo a sofrer alterações. Assim, num primeiro momento há lugar à introdução de uma 2ª fase, tendo em vista o alargamento e extensão daquela rede. Posteriormente, verifica-se a integração na 1ª fase de parte do projecto inicialmente considerado na 2ª fase, por razões de “conveniência funcional”, decorrentes do reconhecimento de níveis de procura justificativos para tal, bem como tendo em vista melhorar as acessibilidades às Antas antes da realização do EURO e assegurar a ligação do Aeroporto ao centro da cidade do Porto⁶⁶. Em representação sintética:

Quadro 12 – Sistema de metro ligeiro da Grande Área Metropolitana do Porto (*)

Aprovação da 1ª Fase do Projecto (DL n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro)

Rede Base

Hospital de São João – Trindade – Santo Ovídeo
Campanhã – Trindade -Senhora da Hora – Matosinhos
Senhora da Hora – Vila do Conde – Póvoa de Varzim
Senhora da Hora – Maia – Trofa

Aprovação da 2ª Fase do Projecto (DL n.º 161/99, de 14 de Setembro)

Rede 2ª Fase EXPONOR

Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro
Campanhã - Gondomar
Zonas Ocidental e Oriental de Vila Nova de Gaia
Hospital de São João – Maia

Alterações ao Projecto

Integração do sub - troço Campanhã - Bonjóia - Antas na 1ª Fase do Projecto (DL n.º 166/2003, de 24 de Julho)
Aprovação da Linha Antas - Gondomar (RCM n.º 126/2003, de 31 de Julho), anteriormente designada por Campanhã-Gondomar
Duplicação da Linha da Trofa entre Fonte Cuco e o ISMAI (Despacho Conjunto do MF e MOPTH, de 31 de Julho de 2003)
Duplicação da Linha da Póvoa (RCM n.º 132/2003, de 28 de Agosto)
Integração da Linha do Aeroporto na 1ª Fase do Projecto (DL n.º 233/2003, de 27 de Setembro)

Nesta sequência obtém-se a seguinte posição final:

Rede Base – 1ª Fase	Rede 2ª Fase – 1ª alteração
Hospital de São João – Trindade – Santo Ovídeo Antas - Campanhã - Trindade - Senhora da Hora - Matosinhos Senhora da Hora – Vila do Conde – Póvoa de Varzim Senhora da Hora – Maia – Trofa Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro	EXPONOR Antas – Gondomar Zonas Ocidental e Oriental de Vila Nova de Gaia Hospital de São João – Maia

(*) A Base V estabelece a data de Março de 2006 para entrada em funcionamento de todo o sistema de metro ligeiro

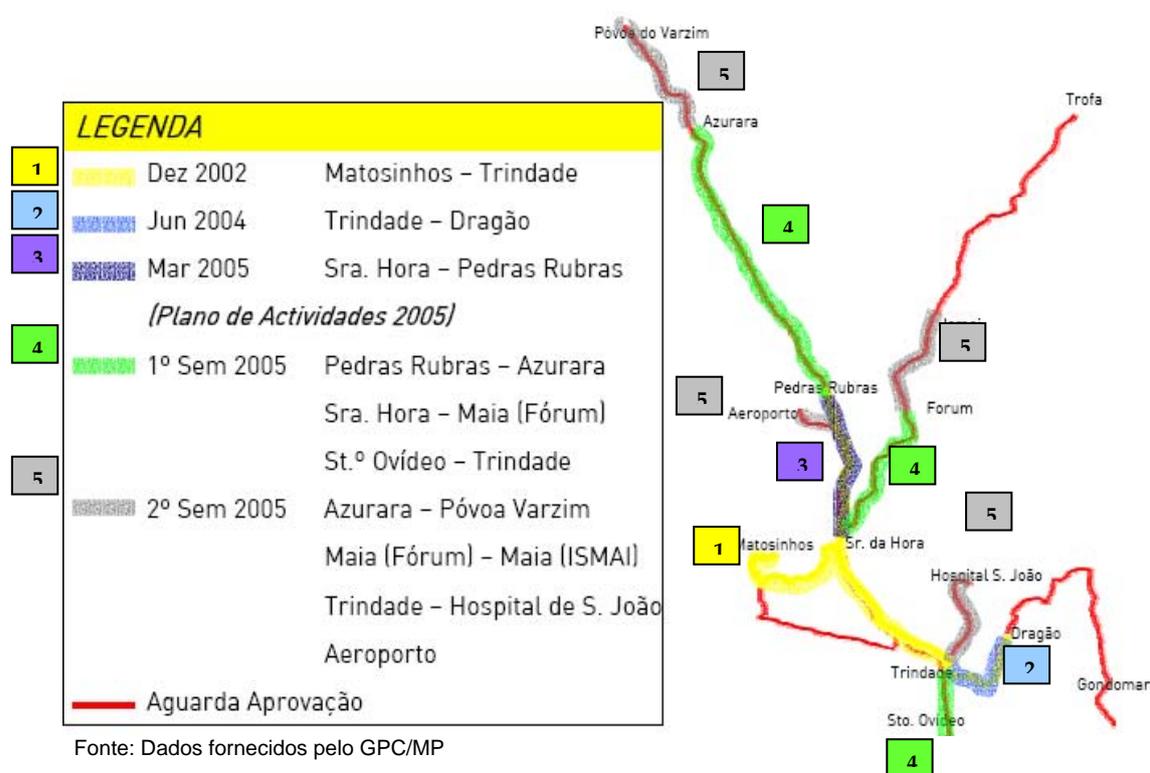
163. Considerando a calendarização vigente para a concretização do empreendimento e entrada em serviço do sistema, revista no ano de 2001⁶⁷, a frente de obra foi formalmente aberta em Março de 1999⁶⁸, sendo que se previa o ano de 1998 para o efeito. Por sua vez, o primeiro troço do sistema foi inaugurado em Dezembro de 2002,



dentro do prazo estabelecido nas Bases de Concessão. Previa-se igualmente que todo o sistema entrasse em serviço até Março de 2006.

À data da auditoria, encontrava-se em funcionamento parte da Linha A (Antas - Trindade - Matosinhos) e da Linha B (Senhora da Hora - Pedras Rubras), cuja exploração teve início nas datas indicadas no quadro seguinte. A figura seguinte ilustra o estágio de desenvolvimento do sistema de metro ligeiro:

Figura 3 – Traçado do sistema de metro ligeiro



Refira-se que as linhas base do sistema são denominadas de forma diferente consoante a fase, assim na fase de exploração temos:

- Hospital de São João – Trindade – Santo Ovídeo (Linha D - Amarela)
- Antas – Campanhã – Trindade - Senhora da Hora – Matosinhos (Linha A - Azul)
- Senhora da Hora – Vila do Conde – Póvoa de Varzim (Linha B – Vermelha)
- Senhora da Hora – Maia – Trofa (Linha C – Verde)
- Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro (Linha E)69

Investimento/Financiamento Global⁷⁰

164. Conforme referido anteriormente, durante o trabalho de campo, não foi apresentado pela empresa um estudo completo de viabilidade técnico-financeira incluindo não só as fontes de financiamento como a projecção dos Cash-flows esperados e os critérios de



avaliação utilizados (v.g. o pay-back, o VAL e a TIR), bem como as análises de sensibilidade, correspondentes a diferentes cenários.

165. Relativamente a esta matéria os responsáveis vêm contrariar o conteúdo do parágrafo anterior. No entanto, os pedidos formulados pelo TC, quer via requisições de informações (vd. Volume I, Parte B, fls. 2 a 15) quer verbalmente junto do interlocutor da MP, atestam a insistência na solicitação oportuna da referida documentação. Em todas as situações, a apreciação do TC foi baseada em factos e nas provas documentais que lhe foram fornecidas. Tendo em consideração as alegações produzidas, e nomeadamente o quadro apresentado no exercício do contraditório (vd. Volume I, Parte A, fls. 167 a 168), no qual foram elencados vinte e cinco estudos, pode agora constatar-se que, de entre aqueles, apenas foram presentes ao TC, quatro estudos, Pedido de Concessão de Garantia do Estado - Estudo Económico e Financeiro (Setembro 1998); Estudo Económico (aprovado em Novembro de 2000); Sistema de Metro Ligeiro da AMP - Estudo Económico - Novo Empréstimo BEI (Setembro de 2002); e, Estudo Económico - Rating (Junho 2004), conforme se pode confirmar através da "Lista de informação requerida pelo Tribunal de Contas" (Anexo 2 do Contraditório) elaborada pela empresa. Esta situação traduz a insuficiente cooperação dos serviços da MP que reflecte alguma desorganização da empresa, conforme já referido no ponto "Condicionantes do Relato de auditoria".
166. No exercício de 2000 (após o início da construção do sistema de metro ligeiro) foi elaborado um Estudo, designado como Estudo Económico, de forma a dar cumprimento ao disposto no Acordo Parassocial dos accionistas da MP (Dec. -Lei n.º 394-A/98, Anexo II, art.º 3º), o qual veio a contemplar os requisitos nele dispostos. Porém, este documento não se configura como um verdadeiro estudo económico, ou seja, não apresenta as características atrás referenciadas. Mas considerando os valores nele apostos, pode-se observar que o montante de investimento considerado até ao ano de 2004 atingiria o valor de €1.070.851.630 (214.686.478 contos). No entanto, estes valores sofreram alterações significativas, conforme se demonstra no quadro seguinte.



Assinatura

Quadro 13 - Mapa de investimentos plurianual
(orçamento previsto - 2000, 2004 e 2005 / execução - 2004)

Unidade: euro

	Estudo 2000	Orçamento 2004		Executado até 2004		Orçamento 2005	
		Sem IU	Com IU	Sem IU	Com IU	Sem IU	Com IU
Projectos aprovados	1.070.852.000	2.085.056.720	2.247.900.886	1.109.679.730	1.110.275.509	1.980.379.040	2.155.427.346
Rede base	1.026.878.000	1.923.003.520	2.076.915.686	991.387.606	991.972.325	1.811.512.166	1.978.890.472
Linha do aeroporto	0	35.770.000	42.270.000	817.966	817.966	35.770.000	42.270.000
Troço Campanhã-Antas	0	43.532.000	45.964.000	50.701.303	50.712.363	49.068.425	50.238.425
Ponte Infante D. Henrique	28.535.000	36.825.799	36.825.799	33.759.724	33.759.724	31.579.606	31.579.606
Custos gerais	15.439.000	23.925.401	23.925.401	19.029.585	19.029.585	30.306.052	30.306.052
Interfaces	0	22.000.000	22.000.000	13.983.546	13.983.546	22.142.791	22.142.791
Projectos em aprovação	0	353.449.804	471.607.077	11.296.562	17.976.635	341.838.216	462.963.913
Duplicação da Linha T - ISMAI / Pateiras	0	38.850.804	46.087.077	0	0	38.238.985	46.043.382
Troço Antas-Gondomar	0	148.599.000	194.020.000	9.099.681	9.099.681	155.623.771	201.045.071
Linha da Boavista	0	122.000.000	155.000.000	2.193.716	8.873.789	103.730.000	139.130.000
Prolongamento da linha S	0	44.000.000	76.500.000	3.165	3.165	44.245.460	76.745.460
Total 1ª fase	1.070.852.000	2.438.506.524	2.719.507.963	1.120.976.292	1.128.252.144	2.322.217.256	2.618.391.259
Investimentos em preparação							
Rede	0	534.550.000	599.050.000	666.993	666.993	484.042.550	542.042.550
Interfaces	0	121.500.000	121.500.000	297.885	297.885	111.500.000	111.500.000
Parque manutenção	0	34.500.000	34.500.000	195.385	195.385	34.500.000	34.500.000
Custos gerais	0	5.273.369	5.273.369	1.565.028	1.565.028	17.180.735	17.180.735
Total 2ª fase	0	695.823.369	760.323.369	2.725.291	2.725.291	647.223.285	705.223.285
Total de investimento	1.070.852.000	3.134.329.893	3.479.831.332	1.123.701.583	1.130.977.435	2.969.440.541	3.323.614.544

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC



167. Os investimentos realizados pela MP, incluem outros projectos que o Estudo não previu, como sejam, a linha do aeroporto, o troço Campanhã-Antas, os Interfaces, a Duplicação da linha Trofa - ISMAI/Pateiras (linha T)⁷¹; a linha da Boavista; o prolongamento da linha Sto. Ovídeo (linha S) e o troço Antas-Gondomar. O referido Estudo contemplou apenas os investimentos a realizar pela empresa, o sistema de metro ligeiro e a Ponte Infante D. Henrique.
168. O investimento global orçamentado subjacente ao projecto de metro ligeiro na GAMP, numa perspectiva plurianual revela assim, um acréscimo de 177,3%, considerando o referido investimento inicial (€1.070.852.000) e o previsto no Orçamento de 2005 (€2.969.440.541), excluindo a inserção urbana, uma vez que esta não foi equacionada *ab initio*. Refira-se ainda que o investimento relativo à 1ª fase do projecto regista um acréscimo de 116,9% (evolução de €1.070.852.000 para €2.322.217.256).
169. Face ao exposto, vêm os responsáveis alegar que “[...] o investimento global previsto (à data de elaboração do Orçamento para 2005[...]) ascendia, interfaces excluído, a € 1,958.236.249[...]. A essa data (como aliás em quaisquer datas) não estava prevista a execução dos investimentos em aprovação nem dos investimentos em preparação, uma vez que não estavam previstos nem incorporados na concessão.”. Desta forma rejeitam o valor global de investimento de €2.969.440.541 e a percentagem de 177,3% acima citados.
170. Assim, importa esclarecer que o valor global de investimento (€2.969.440.541) era o previsto no Orçamento de 2005 para o projecto global de metro ligeiro (1ª e 2ª fase), sendo que se utilizou o mesmo tendo em vista proporcionar uma visão da dimensão que se perspectivava à data para este empreendimento, independentemente do estado dos projectos nele inclusos, isto é, aprovados, em aprovação ou em preparação.
171. Considerando o exercício económico de 2004, ano de incidência da presente auditoria, o volume de investimento global regista um acréscimo de 192,7% em relação ao inserto no Estudo Económico de 2000, o que implica que o investimento previsto no âmbito do Orçamento Plurianual de 2005 tenha sofrido uma quebra de 4,5% relativamente ao ano anterior, com maior expressão nos investimentos integrados na 2ª fase do projecto. Confrontado o planeado em 2004 com o executado no mesmo ano, verifica-se uma taxa de execução de 32,5% com inserção urbana e de 35,9% sem inserção urbana, sendo que os valores executados representam um acréscimo de 5% em relação aos valores considerados no Estudo Económico de 2000.
172. O desenvolvimento da presente análise permite ainda verificar que no ano de 2004 se previa que os valores acumulados relativos à inserção urbana totalizassem €345.501.439, tendo-se, contudo, registado um nível de execução de 2,1%. De notar que, do total dos valores executados (€7.275.852), cerca de 90% respeita à linha da Boavista (€6.680.073). Nesta medida, cabe recordar que à data de auditoria **esta linha não estava ainda aprovada**, sendo que o diploma legal que versa sobre a mesma (Resolução do Conselho de Ministros n.º 129/2003) incumbe somente a MP e a STCP de «...preparar os instrumentos adequados – com a respectiva fundamentação



técnica, económico-financeira e jurídica – com vista à preparação da alteração da concessão da tracção eléctrica da linha da Boavista.».

173. Considerando o exposto, os responsáveis vêm rejeitar os valores de € 345.501.439 e de € 7.275.852 como totais de despesa com inserção urbana, prevista e executada em 2004, respectivamente, e conseqüentemente as inerentes percentagens de execução, alegando que alguns dos valores registados no mapa que serviu de base à elaboração do Quadro 13, não incluem a componente de inserção urbana na sua totalidade, bem como outros considerados sem inserção urbana contêm “[...] *nalguns casos, montantes significativos relativos a inserção urbana.*”.
174. Tendo em conta que o TC utilizou o mapa em questão (correspondendo de forma resumida ao Quadro 13) como a fonte para análise do investimento da empresa, releva somente transcrever os comentários adstritos, na sua parte pertinente: “*A estrutura do mapa de investimento é periodicamente revista por forma a espelhar a situação da carteira de projectos em curso. Por esse motivo, e até 2004, não é possível a discriminação dos seguintes valores: 1. Investimento nas duplicações por linha (Póvoa, Trofa I e Trofa II); 2. Linha de Gondomar nos troços Campanha - Dragão e Dragão - Gondomar; 3. IU de alguns dos projectos. Por esse motivo, não são apresentados valores de investimento sem IU para os orçamentos até 2004.*”.
175. Assim, desde logo, pela simples leitura do comentário transcrito, poder-se-ia inferir que as limitações inerentes à análise a desenvolver sobre os valores facultados estariam sanadas em 2004.
176. Por outro lado, perante as dificuldades que os responsáveis colocam à separação entre valores com e sem inserção urbana, invocando a propósito o Orçamento de 2005 em que deixou de ser apresentada tal discriminação “ [...] *já que a impossibilidade de separar essa componente em rubricas tão importantes como as Alterações, Revisões de preços e Outros viciava muitas análises que doutra forma o mapa tentaria os seus leitores a fazer.*”, sublinhado nosso, cabe salientar que tal constrangimento só pode resultar de insuficiências organizacionais designadamente ao nível do plano de contas e da definição de critérios de classificação contabilística e de imputação de custos. Ora, a responsabilidade pela organização tem de atribuir-se à comissão executiva.
177. Importa ainda esclarecer que, o dito mapa foi solicitado (Quadro 13) precisamente pela dificuldade em deter valores seguros sobre o investimento da empresa, orçamentados e executados, cujos critérios de construção fossem os mesmos e habilitassem análises coerentes e úteis. De facto, tornou-se particularmente difícil analisar os Planos, Orçamentos e restante informação avulsa sobre o investimento da empresa, dada a diversidade de critérios utilizados na agregação dos valores, pelo que no âmbito das sessões de trabalho com os interlocutores da MP oportunamente foram transmitidas estas limitações, processo que culminou com a formalização do pedido do mapa ora em questão.
178. Neste contexto, e em matéria de análise do investimento prosseguido pela empresa, será também de registar a evolução dos respectivos valores do investimento global previsto, veja-se a título de exemplo os valores inscritos no Estudo Económico do Rating (M€ 2.505.750) e no Orçamento Plurianual de 2005 (M€ 3.323.615), documentos elaborados em momentos temporais próximos, que

Assim

evidenciam a volatilidade das projecções com repercussão nos valores indicados para o investimento em cada momento.

179. Desta forma, tendo em conta as limitações impostas à análise do Quadro 13, conclui-se que no Orçamento de 2004 estão reflectidos €345.501.439 de inserção urbana e na Execução o valor de €7.275.852. Os valores executados desta componente correspondem a 2,1% dos integrados ao nível do Orçamento, sendo que o valor afecto à linha da Boavista €6.680.073, representa 90% daqueles valores executados.

180. Em paralelo com a vertente do investimento, veja-se a evolução do correspondente financiamento plurianual:

Quadro 14 - Financiamento plurianual
(previsão - 2000, 2004 e 2005 / execução - 2004)

Financiamento	Estudo2000	%	Previsão 2004	%	Previsão 2005	%	Unidade: euro	
							Executado até 2004	%
PIDDAC								
Metro ligeiro	73.015.463	6,82	98.604.571	2,83	117.507.000	3,54	66.138.572	5,15
Ponte Infante D. Henrique	27.824.129	2,60	29.267.426	0,84	32.391.000	0,97	33.759.724	2,63
Sub-total	100.839.592	9,42	127.871.997	3,67	149.898.000	4,51	99.898.296	7,78
BEI I								
Tranche A	0	0,00	99.759.579	2,87	99.759.579	3,00	99.759.579	7,77
Tranche B	0	0,00	100.000.000	2,87	100.000.000	3,01	100.000.000	7,78
Tranche C	0	0,00	100.000.000	2,87	100.000.000	3,01	100.000.000	7,78
Tranche D	0	0,00	243.930.128	7,01	243.930.128	7,34	243.930.128	18,99
BEI II								
Tranche A	0	0,00	260.000.000	7,47	260.000.000	7,82	0	0,00
Tranche B	0	0,00	0	0,00	0	0,00	120.000.000	9,34
Tranche C	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Sub-total	508.773.855	47,51	803.689.707	23,10	803.689.707	24,18	663.689.707	51,67
FUNDOS COMUNITÁRIOS								
QCA II	49.879.790	4,66	49.879.790	1,43	49.879.790	1,50	48.620.711	3,78
QCA III	319.230.654	29,81	315.708.294	9,07	315.708.294	9,50	209.967.676	16,35
Fundo coesão	0	0,00	74.009.085	2,13	74.009.085	2,23	7.400.909	0,58
Sub-total	369.110.444	34,47	439.597.169	12,63	439.597.169	13,23	265.989.296	20,71
LEASING								
1ª tranche	0	0,00	97.222.222	2,79	97.222.222	2,93	97.222.222	7,57
2ª tranche	0	0,00	69.444.444	2,00	69.444.444	2,09	69.444.444	5,41
Nova tranche	0	0,00	52.083.333	1,50	52.083.333	1,57	52.083.333	4,05
3ª tranche	0	0,00	31.250.000	0,90	31.250.000	0,94	31.250.000	2,43
Acréscimo	0	0,00	199.999.999	5,75	105.000.000	3,16	0	0,00
Sub-total	0	0,00	449.999.998	12,93	354.999.999	10,68	249.999.999	19,46
OUTROS								
Capital social	4.987.979	0,47	5.000.000	0,14	5.000.000	0,15	5.000.000	0,39
Prestações acessórias	54.242.585	5,07	49.879.789	1,43	49.879.789	1,50	0	0,00
Prestações suplementares	0	0,00	54.242.585	1,56	54.242.585	1,63	0	0,00
Infraestrutura transferida pela CP	14.851.937	1,39	166.815	0,00	166.815	0,01	0	0,00
Empréstimo mlp	11.751.943	1,10	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Bonificação de juros MFEEE	6.293.303	0,59	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Sub-total	92.127.747	8,60	109.289.189	3,14	109.289.189	3,29	5.000.000	0,39
Por financiar	0	0,00	523.313.270	15,04	495.923.000	14,92	0	0,00
PPP's / MC	0	0,00	1.026.070.000	29,49	970.218.000	29,19	0	0,00
FINANCIAMENTO CP	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total de financiamento	1.070.851.638	100,00	3.479.831.330	100,00	3.323.615.064	100,00	1.284.577.298	100

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC

181. Na perspectiva do financiamento do projecto de metro ligeiro da AMP, há a considerar que a 1ª fase tem como fontes de financiamento as incluídas no quadro supra. Para a 2ª fase do projecto prevê-se a alteração do modelo de financiamento, com recurso a Parcerias Público Privadas. Neste contexto, está incluída a execução da linha Antas-Gondomar, a qual foi aprovada pela RCM n.º 126/2003.

182. Da análise integrada do investimento/financiamento, verifica-se que dado o nível de execução dos projectos, os valores utilizados de financiamento superam os valores de investimento. No entanto, considerando o investimento global



planeado, referenciado ao ano de 2004, ao valor incluído no mapa como necessidade de financiamento (€523.313.270) acresce o valor relativo às Parcerias Público Privadas (€1.026.070.000), no sentido de que a não ser assegurado o financiamento destas Parcerias e ainda assim se avançar com o projecto de metro ligeiro, teremos um défice de €1.549.383.270.

183. Nesta medida, para o pleno desenvolvimento do projecto de metro ligeiro torna-se imperativo assegurar em primeira linha as garantias de financiamento de uma significativa parte do investimento da 1ª fase e os respeitantes à 2ª fase, bem como a capacidade futura de honrar os compromissos assumidos no âmbito do financiamento de longo prazo.

184. Nesta matéria vêm os responsáveis alegar que “[...] o valor de € 523.313.270 constituía a estimativa do défice de financiamento dos projectos aprovados, pendentes de aprovação e em preparação mas ainda não apresentados para aprovação à data de preparação do Orçamento de 2004, no caso de a totalidade dos projectos não aprovados virem posteriormente a ser aprovados nos termos em que estão configurados nesse Orçamento. Esse valor decompunha-se da seguinte forma (aproximadamente): Projectos aprovados e em execução - € 341.540.000 e Interfaces, PMO e custos gerais - € 181.773.000.

Caso a 2ª fase avançasse então, nos termos propostos, i.e. como Parcerias Público-Privadas (PPPs), e todos os projectos englobados nessas PPPs passassem à categoria de aprovados e em execução, a estimativa do défice de financiamento da época seria de € 523.313.270, já que se passaria a considerar as PPPs como origem de financiamento. Nos termos da proposta, se não fosse possível realizar essas obras como PPPs, elas não seriam executadas.

Caso a 2ª fase avançasse então como o proposto e adicionalmente se mobilizassem financiamentos de € 1.026.070.000 [...] passaria a haver um superavit de financiamento de € 1.026.070.000 – € 523.313.270.”

185. A conclusão da comissão executiva é inaceitável. De facto, o financiamento do projecto no âmbito das PPP não influencia o défice anteriormente reconhecido e exclusivamente relativo à 1ª fase.

186. O financiamento remunerado corresponde ao contraído junto do BEI, na ordem dos 52%, não se considerando aqui o financiamento intercalar cuja amortização decorre no curto prazo.

187. Atendendo ao mencionado Estudo Económico de 2000⁷², neste foram previstas outras fontes de financiamento, designadamente, *Prestações acessórias*, que não se traduziram em qualquer montante de financiamento até ao ano de 2004, mas que a empresa poderá no futuro vir a equacionar.

188. Com base nos dados fornecidos pela empresa, foi elaborado o mapa que a seguir se insere, em que se compara no triénio 2002-2004 o grau de execução financeira dos investimentos inerentes à 1ª fase do sistema.

Assim

Quadro 15 – Investimentos (em termos orçamentais/reais – período 2002-2004)

Unidade: euro

	2002			2003			2004							
	Orçamento Com IU	Executado Com IU	%Execução	Orçamento Com IU	Executado Com IU	%Execução	Orçamento		Executado		%Execução			
							Sem IU	Com IU	Sem IU	Com IU	Sem IU	Com IU		
Projectos aprovados														
Rede base	419.414.676	167.553.108	0,40	558.191.295	151.652.939	0,27	570.092.453	648.834.289	277.039.760	277.151.237	0,49	0,43		
Linha do aeroporto	450.000	0	0,00	11.450.000	159.446	0,01	14.639.000	20.089.000	658.520	658.520	0,04	0,03		
Troço Campanhã-Antas	17.630.000	1.636.099	0,09	158.380.000	10.929.166	0,07	28.608.066	30.432.066	38.046.850	38.057.910	1,33	1,25		
Ponte Infante D. Henrique	11.168.751	10.571.981	0,95	235.127	3.356.257	14,27	5.016.097	5.016.097	2.168.542	2.168.542	0,43	0,43		
Custos gerais	2.509.932	3.556.288	1,42	3.735.203	4.455.664	1,19	2.770.126	2.770.126	5.430.354	5.430.354	1,96	1,96		
Interfaces	7.697.819	638.897	0,08	33.783.127	7.151.826	0,21	3.250.000	3.250.000	6.192.823	6.192.823	1,91	1,91		
Projectos em aprovação	8.996.129	6.055.148	0,67	28.707.395	1.066.588	0,04	116.235.329	155.703.898	3.799.493	10.479.567	0,03	0,07		
Total 1ª fase	467.867.307	190.011.521	0,41	794.482.147	178.771.886	0,23	740.611.071	866.095.476	333.336.342	340.138.953	0,45	0,39		
Investimentos em preparação														
Rede	150.000	13.608	0,09	1.000.000	552.325	0,55	4.500.000	4.500.000	56.163	56.163	0,01	0,01		
Interfaces	4.449.427	0	0,00	13.172.144	297.885	0,02	16.750.000	16.750.000	0	0	0,00	0,00		
Parque manutenção	0	0	0,00	0	0	0,00	5.600.000	5.600.000	195.385	195.385	0,03	0,03		
Custos gerais	4.302.592	216.017	0,05	643.575	701.836	1,09	2.751.686	2.751.686	0	0	0,00	0,00		
Total 2ª fase	8.902.019	229.625	0,03	14.815.719	1.552.046	0,10	29.601.686	29.601.686	251.548	251.548	0,01	0,01		
Total de investimento	476.769.326	190.241.146	0,40	809.297.866	180.323.932	0,22	770.212.757	895.697.162	333.587.890	340.390.501	0,43	0,38		

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC

189. Relativamente à rede base⁷³ (item que assume maior peso relativo no cômputo dos investimentos da 1ª fase) pode-se observar que o grau de execução financeira anual tem-se situado abaixo dos 50% do valor orçamentado. Para este facto, segundo se pode aferir através de relatórios da comissão de acompanhamento, contribuem razões de vária ordem, entre as quais se refere, a falta de decisão governamental sobre as propostas de duplicação de troços, a falta de aprovação dos aditamentos aos contratos com a Normetro e frentes de obra com elevada complexidade construtiva, nomeadamente quanto aos trabalhos efectuados nas estações enterradas. No entanto, considera-se que tais factores não impediram a empresa de prosseguir com os trabalhos, como se comprova através dos valores com investimentos realizados em projectos em aprovação e em preparação, constante dos mapas infra.

Quadro 16 – Investimentos anuais incluindo inserção urbana (período 2001-2004)

Unidade: euro

	Acumulado 2001	2002	2003	2004	Total	Total geral	Varição
	Executado Com IU [1]	Executado Com IU [2]	Executado Com IU [3]	Executado Com IU [4]	Período 2002/2004 [5]=[2]+[3]+[4]	Até 2004 [6]=[1]+[5]	Período 2004-2002/2001 [7]=[5]-[1]/[1]
Projectos aprovados							
Rede base	395.615.041	167.553.108	151.652.939	277.151.237	596.357.284	991.972.325	51
Linha do aeroporto	0	0	159.446	658.520	817.966	817.966	
Troço Campanhã-Antas	89.188	1.636.099	10.929.166	38.057.910	50.623.175	50.712.363	56.660
Ponte Infante D. Henrique	17.662.944	10.571.981	3.356.257	2.168.542	16.096.780	33.759.724	-9
Custos gerais	5.587.279	3.556.288	4.455.664	5.430.354	13.442.306	19.029.585	141
Interfaces	0	638.897	7.151.826	6.192.823	13.983.546	13.983.546	
Projectos em aprovação	375.332	6.055.148	1.066.588	10.479.567	17.601.303	17.976.635	4.590
Total 1ª fase	419.329.784	190.011.521	178.771.886	340.138.953	708.922.360	1.128.252.144	69
Investimentos em preparação							
Rede	44.897	13.608	552.325	56.163	622.096	666.993	1.286
Interfaces	0	0	297.885	0	297.885	297.885	
Parque manutenção	0	0	0	195.385	195.385	195.385	
Custos gerais	647.175	216.017	701.836	0	917.853	1.565.028	42
Total 2ª fase	692.072	229.625	1.552.046	251.548	2.033.219	2.725.291	194
Total de investimento	420.021.856	190.241.146	180.323.932	340.390.501	710.955.579	1.130.977.435	69

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC

190. A este propósito, os responsáveis produziram comentários (Volume I, Parte A, fls. 181 a 185), que extravasam o texto das observações formuladas pelo TC.

191. Em termos de execução financeira, o investimento com inserção urbana na 1ª fase, até ao ano de 2004, totalizou o montante de €1.128.252.144, com maior desenvolvimento no triénio de 2002/2004, apresentando um acréscimo de 69% face ao acumulado em 2001. A rede base detém um peso médio relativo de cerca de 85%, mas com tendência decrescente, no período de 2002/2004, justificado em



parte pelo aumento do valor das obras relativas ao troço Campanhã-Antas, Ponte Infante D. Henrique e Interfaces (obras não consignadas no projecto inicial).

192. Cabe mencionar que relativamente aos *projectos em aprovação* que incluem a realização do Troço *Antas-Gondomar*, a Duplicação da *linha T-ISMAI/Pateiras*, o prolongamento da *Linha S* e da *Linha da Boavista*, o seguinte: a realização da *linha Antas-Gondomar* foi aprovada através da RCM n.º 126/03, de 31/07, encontrando-se pendente do modelo de financiamento do tipo *Parceria Público Privada*, sugerido; a duplicação da *linha da Trofa* entre a *Fonte do Cuco* e o *ISMAI* foi aprovada em 31/07/03, através do Despacho conjunto emitido pelos Ministérios das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, ficando a MP de apresentar a minuta do instrumento contratual, bem como a quantificação discriminada dos custos decorrentes da realização daqueles trabalhos; o prolongamento da *linha S* e *linha da Boavista* não está previsto nas Bases da concessão e suas alterações. Porém, denota-se que o valor já despendido até ao ano de 2004, com projectos em aprovação decorrentes da 1ª fase, totalizava o montante de €17.976.639.
193. A propósito da situação, os responsáveis reiteram que este montante inclui € 8,8 milhões relativos à *linha da Boavista*, dos quais € 6,6 milhões respeitam a inserção urbana; e 9,2 milhões relativos ao troço *Antas-Gondomar*, nos quais apenas se inclui uma empreitada (no valor de € 1.348.269).
194. Porém, a afirmação proferida pelo TC é factual e está documentalmente suportada. Com efeito, a MP realizou obras de inserção urbana adstritas à *linha da Boavista*, quando a Resolução do Conselho de Ministros n.º 129/2003 somente a incumbiu de «...preparar os instrumentos adequados – com a respectiva fundamentação técnica, económico-financeira e jurídica – com vista à preparação da alteração da tracção eléctrica da *linha da Boavista*.», bem como obras respeitantes à *linha Antas-Gondomar*, antes da aprovação do modelo de financiamento necessário para o lançamento do empreendimento, conforme prescrevia a Resolução do Conselho de Ministros n.º 126/2003 que aprovou a realização desta linha.
195. Por outro lado, e relativamente à 2ª fase – investimento e financiamento não aprovados –, a empresa incorreu em gastos no montante de €2.725.291, maioritariamente com Custos gerais e com Investimentos em preparação ao nível da rede (*Linha da Maia, Linha de Gaia e Prolongamento a Exponor*).
196. Os comentários dos responsáveis no sentido de que “[...] a realização destes gastos é em grande medida independente da aprovação de investimentos / financiamentos. Por exemplo, seria impossível dar execução à Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, que mandou a empresa fazer certas propostas sobre a 2ª fase, à Resolução de Conselho de Ministros N.º 126/2003 de 31 de Julho, que encarregou a empresa de propor o modelo de financiamento da *linha de Gondomar* nos termos do DL 86/2003, sem realizar tais gastos.”, não invalidam a referência do parágrafo anterior sustentada na informação oportunamente prestada pela MP.

Financiamento do Banco Europeu de Investimento

197. O Banco Europeu de Investimento (BEI) constitui a fonte de financiamento primária da MP, representando em termos de execução no ano de 2004, 51,7% do seu financiamento. A empresa negociou, até à data de realização da auditoria, dois

empréstimos no valor de € 543.689.707,80 e de € 260.000.000,00, os quais têm vindo a ser utilizados em tranches e cuja caracterização se apresenta:

Quadro 17 - Caracterização geral dos empréstimos BEI

Unidade: euro

BEI I	Contratado (a)		Prazo Anos	CARACTERIZAÇÃO GERAL DOS EMPRÉSTIMOS			Taxa Juro	Taxa Garantia	Contrato de Fiança	
	Data	Valor		Carência Anos	Amortização Anual	Data			Valor	
Tranche A	16-Dez-98	99.759.579,41	20	10 anos	2009-2018	Var. BEI	Nula	22-Fev-99	99.759.579,41	
Tranche B	26-Mar-01	100.000.000,00	20	10 anos	2012-2021	Var. BEI /Fixa Revisível	0,2% ano	27-Jul-01	100.000.000,00	
Tranche C	05-Nov-01	100.000.000,00	20	10 anos	2012-2021	Var. BEI /Fixa Revisível	0,2% ano	28-Nov-01	100.000.000,00	
Tranche D	15-Mai-02	243.930.128,39	20	10 anos	2013-2022	Var. BEI /Fixa Revisível	0,2% ano	11-Out-02	243.930.128,39	
BEI II										
Tranche A	26-Nov-04	120.000.000,00	20	7 anos	2012-2024	Var. BEI	0,2% ano	02-Dez-04	120.000.000,00	
Tranche B	17-Dez-04	80.000.000,00	20	7 anos	2012-2024	(b)	0,2% ano	11-Fev-05	80.000.000,00	

(a) Assumiu-se a data de assinatura do contrato em Portugal

(b) À data da auditoria não estava ainda definida

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

198. No âmbito do segundo empréstimo junto do BEI foi assegurado um financiamento no valor de € 260.000.000. No entanto, a garantia pessoal prestada pelo Estado neste segundo financiamento é de € 200.000.000, montante plenamente esgotado no âmbito dos dois desembolsos entretanto realizados.
199. O prazo das tranches do primeiro empréstimo é extensível aos 25 anos, no caso de opção por taxa fixa revisível ou taxa variável, sob condição de prestação de nova garantia aceitável pelo BEI. Em igualdade de condições, os prazos das tranches do segundo empréstimo são extensíveis a 30 anos.
200. As amortizações serão realizadas em prestações anuais consecutivas, sendo prestações constantes em capital. No caso das tranches do primeiro empréstimo devem corresponder, cada uma das primeiras 9 prestações a 1/15 do capital da parcela desembolsada e a última a 6/15 da mesma. Por sua vez, as tranches do segundo empréstimo devem corresponder, cada uma das primeiras 12 a 1/23 do capital da parcela desembolsada e a última a 11/23 da mesma.
201. As opções da empresa no regime da taxa de juro foram de taxa variável BEI e de taxa fixa revisível⁷⁴. No primeiro empréstimo as tranches B e C passaram a estar sujeitas ao regime de taxa fixa revisível em 15/03/2003, sendo que o 2º desembolso da tranche D tem o referido regime como opção logo no momento do desembolso, isto é, o regime de taxa fixa revisível.
202. Considerando o final do período em análise, ou seja, o ano de 2004, o nível de utilização dos empréstimos era de 89,2%, sendo que todos os desembolsos foram efectuados dentro do prazo limite para o efeito, conforme consta do quadro seguinte:



Assinatura

Quadro 18 - Desembolsos BEI

Unidade: euro

BEI I	Valor		Data	
	Contratado	Utilizado	Desembolso	Limite
Tranche A	99.759.579,41			16-12-2001
1º D		30.000.000,00	07-06-1999	
2º D		27.500.000,00	15-11-2000	
3º D		42.259.579,41	15-03-2001	
	99.759.579,41	99.759.579,41		
Tranche B	100.000.000,00			26-03-2003
1º D		100.000.000,00	10-08-2001	
	100.000.000,00	100.000.000,00		
Tranche C	100.000.000,00			05-11-2003
1º D		45.000.000,00	17-12-2001	
2º D		55.000.000,00	15-03-2002	
	100.000.000,00	100.000.000,00		
Tranche D	243.930.128,00			15-05-2004
1º D		70.000.000,00	15-11-2002	
2º D		100.000.000,00	16-04-2003	
3º D		73.930.128,00	01-04-2004	
	243.930.128,00	243.930.128,00		
BEI II				
Tranche A	120.000.000,00			26-11-2006
1º D		120.000.000,00	15-12-2004	
Tranche B	80.000.000,00			16-11-2006
	200.000.000,00	120.000.000,00		
Total	743.689.707,41	663.689.707,41		

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP e extraídos dos respectivos contratos

203. Os encargos acumulados com juros decorrentes da dívida contraída, totalizavam, no final de 2004, €40.122.854. O quadro seguinte apresenta a correspondente evolução:

Quadro 19 - Evolução dos encargos com juros (período 1999-2004)

Unidade: euros

BEI I	Juros						Total
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Tranche A	398.343	1.340.227	4.025.638	3.335.683	2.412.963	2.101.851	21.446.509
Tranche B			1.481.106	3.343.722	717.500	3.700.000	19.944.960
Tranche C				2.888.722	2.649.500	3.780.000	19.756.484
Tranche D				191.042	1.693.144	6.063.413	18.872.194
Total	398.343	1.340.227	5.506.744	9.759.169	7.473.107	15.645.264	40.122.854
BEI II							
Tranche A							
Tranche B							
Total	0	0	0	0	0	0	
Total Geral	398.343	1.340.227	5.506.744	9.759.169	7.473.107	15.645.264	40.122.854

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

Nota: De acordo com a informação prestada pela MP, a oscilação dos valores explica-se pelos regimes de taxa de juro adoptados, bem como pela inerente especialização dos mesmos. Contudo, não foi possível ao TC desenvolver uma análise mais detalhada, em virtude de a empresa não ter facultado a informação oportunamente solicitada.

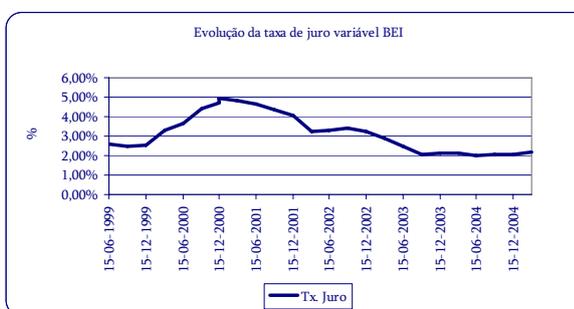
204. Como se referiu, os empréstimos contraídos junto do BEI estão sujeitos a um regime de taxa variável BEI ou ao regime de taxa fixa revisível BEI. Considerando a posição actual da dívida, 54,8% encontra-se no primeiro regime de taxa e o remanescente no segundo. As taxas de juro praticadas pelo Banco no regime de taxa variável, registam uma evolução descendente, evidenciando um intervalo

Assim

entre a taxa mínima e a taxa máxima de 2,93%⁷⁵, conforme se ilustra no gráfico seguinte:

Gráfico 1 - Evolução da taxa de juro variável BEI (período 1999-2004)

Período	Tx. Juro
15-Jun-99	2,57%
15-Set-99	2,46%
15-Dez-99	2,54%
15-Mar-00	3,31%
15-Jun-00	3,64%
15-Set-00	4,42%
15-Dez-00	4,72%
15-Dez-00	4,95%
15-Mar-01	4,85%
15-Jun-01	4,67%
15-Set-01	4,36%
15-Dez-01	4,07%
15-Mar-02	3,25%
15-Jun-02	3,30%
15-Set-02	3,40%
15-Dez-02	3,24%
15-Mar-03	2,87%
15-Jun-03	2,50%
15-Set-03	2,08%
15-Dez-03	2,10%
15-Mar-04	2,11%
15-Jun-04	2,02%
15-Set-04	2,08%
15-Dez-04	2,08%
15-Mar-05	2,15%



Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

205. As taxas de juro praticadas ao regime de taxa fixa revisível, assumiram os valores de 3,70%, 3,78% e 3,89%, com respeito à tranche B, tranche C e 2º desembolso da tranche D do primeiro empréstimo BEI, respectivamente. Os valores das taxas para as primeiras duas tranches foram fixados em 29/01/2003, com data de conversão em Março de 2003, enquanto o relativo à tranche D foi fixado em 02/04/2003.
206. Considerando o contexto macroeconómico de evolução das taxas de juro, e a avaliar pela taxas praticadas em regime variável, não se revelou de melhor opção o regime de taxa fixa, uma vez que a empresa tem incorrido em custos superiores. Concretamente, veja-se o seguinte quadro, sendo que se procedeu a uma comparação aproximada das taxas praticadas para cada regime no mesmo momento de pagamento de juros:

Quadro 20 - Comparação de taxas de juro contratadas com o BEI

Tranche	Taxa fixa revisível	Taxa variável
Tranche B	15/03/2004	2,11%
	15/03/2005	2,15%
Tranche C	15/09/2003	2,08%
	15/09/2004	2,08%
Tranche D	15/03/2004	2,11%
	15/03/2005	2,15%

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

207. Acrescenta-se que, no conjunto das Notas técnicas de suporte às decisões do regime de taxa, facultadas pela empresa, não constam as relativas ao regime de taxa fixa, pelo que não é possível a percepção dos fundamentos da decisão.



208. A empresa beneficiou de um auxílio financeiro a título de bonificação de juros, relativamente a empréstimos concedidos pelo Banco para financiamento do projecto de metro ligeiro, atribuída sob decisão, de 09/11/1998, do Comité do Mecanismo Financeiro, criado nos termos do artigo 116 do Acordo referente ao Espaço Económico Europeu. A bonificação equivale a 2% da taxa de juro de um empréstimo do Banco com uma duração de 10 anos, incluindo dois anos de carência de capital, aplicada em relação a um montante total de desembolsos que terá como limite € 66.261.234.
209. Assim, considerando a referida bonificação de juros aplicada à primeira tranche do primeiro empréstimo BEI, apresenta-se a respectiva incidência, bem como o plano de registo dos correspondentes proveitos, uma vez que a empresa tomou como opção contabilística diluir a imputação daquele benefício ao longo de todo o período de vigência dos contratos respectivos:

Quadro 21 – Bonificação de juros -Tranche A - 1º Empréstimo BEI

Unidade: euro

BEI I	Incidência		Plano de imputação a proveitos		
			Período	Valor Proveito/ano	Valor Proveito/Global
Tranche A					
1º D	30.000.000,00	sobre a totalidade	Dez-1999	102.263,12	
			Dez-2000 a Dez-2017	175.308,21	
			Set-2018	124.176,65	
					3.381.987,55
2º D	27.500.000,00	sobre a totalidade	Dez-2000	20.406,40	
			Dez-2001 a Dez-2017	163.251,17	
			Set-2018	115.636,25	
					2.911.312,54
3º D	42.259.579,41	sobre 8.761.234	Dez-2000	42.867,62	
			Dez-2001 a Dez-2017	54.148,58	
			Set-2018	38.355,24	
					947.600,14
Total Geral	99.759.579,41	66.261.234,00			7.240.900,23

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

Leasing operacional

210. De forma a financiar a aquisição de 72 veículos necessários para a operação do sistema, o Metro do Porto, após aprovação em Conselho de Ministros⁷⁶, decidiu enveredar por uma operação de locação operacional, a qual contou com o aval do Estado.
211. Para a tranche de 28 veículos, ocorrida no exercício de 2002, e para a tranche de 20 veículos, ocorrida no ano de 2003, foi realizada uma operação de locação denominada *US Cross Border Lease (Pickle Lease Service Contract)* entre a Nortrem, ACE (proprietário dos bens), um SPV holandês e uma entidade americana (*US Trust*).
212. Esta operação contemplou a realização de contratos de compra e venda de equipamento com retenção da propriedade jurídica entre o ACE e o SPV holandês; posteriormente foi realizado entre aquela entidade e a *US Trust* um contrato semelhante. Para o financiamento desta operação estiveram envolvidas instituições financeiras (cujo contributo orçou na ordem dos 80%) sendo os restantes 20% obtidos através de injeção de capitais proveniente de investidores americanos. A entidade americana realizou por sua vez uma operação de leasing dos seus direitos sobre o equipamento ao SPV holandês (vd. Volume V, Parte C).
213. Relativamente aos restantes 24 veículos, a empresa recorreu à operação de leasing estruturado português (LEP).
214. As operações de locação envolveram até ao ano de 2004, os seguintes montantes:

Quadro 22 - Leasing operacional (período 2002-2004)

Tipo	Veículos	Data	Montante	Rendas pagas até 2004
Operação PLSC	28	13/12/2002	€97.222.222	
Idem	20	06/08/2003	€69.444.444	
LEP	15	29/12/2003	€52.083.333	
LEP	9	12/11/2004	€31.250.000	
Total	72		€249.999.999	

Fonte: Documentos fornecidos pela Metro do Porto, SA

215. Em 27/03/03 foi contratado, com o BCP, um *swap* de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional datado de 2002. Com data de início a 13/06/03, foi contratado um *swap* a uma taxa fixa de 4,76%, para a totalidade do referido contrato, cujo valor àquela data totalizava o montante de €96.242.430,07⁷⁸.
216. A operação contratada com vista à redução do risco representado pela eventual subida da taxa de juro variável, até à data da auditoria, revelou-se dispicienda num contexto de queda das taxas de juro.
217. As perdas decorrentes da utilização do *swap* foram registadas no ano de 2003, na rubrica de *Custos e perdas financeiras* (€ 1.455.100,44), tendo a empresa decidido modificar o critério de contabilização no exercício de 2004, passando-as a reflectir na rubrica de *Fornecimentos e serviços externos* (€ 2.453.941,04), por se tratar de um



contrato de cobertura de risco de taxa de juro directamente relacionado com um contrato de aluguer operacional do material circulante. Esta situação foi objecto de menção no ABDR da entidade, no ano de 2004.

218. A situação supra mencionada foi objecto de uma ênfase específica por parte do ROC, nos exercícios de 2003 e 2004 (já referido anteriormente).

Fundos orçamentais: PIDDAC

219. Os fundos provenientes do PIDDAC representam a quarta fonte de financiamento da MP⁷⁹. O sistema de metro ligeiro e a Ponte do Infante constituem os dois projectos da empresa integrados no programa «Sistema de Metro Ligeiro da GAMP e Obras Complementares», tendo o segundo projecto sido inteiramente financiado por estes fundos. Este programa remonta a 1996, sendo que os valores utilizados acumulados totalizam até final de 2004 € 99.898.295 (66,2 % para o sistema de metro ligeiro e 33,8% para a Ponte do Infante). Considerando o triénio em que incidiu a presente acção, detalham-se os respectivos valores:

Quadro 23 - PIDDAC 2002-2004

Unidade: euro					
Projecto	PIDDAC				Executado
	Programado	Congelamento	Cong. Adicional		
	2002	20.740.017	2.985.036	14.964	17.740.017
Metro Ligeiro		12.490.062	2.985.036	14.964	7.051.811
Ponte Infante		8.249.955	0	0	10.688.206
	2003	15.079.014	2.261.852	425.000	12.392.162
Metro Ligeiro		14.870.171	2.261.852	425.000	9.059.948
Ponte Infante		208.843	0	0	3.332.214
	2004	15.000.000	2.250.000	0	12.750.000
Metro Ligeiro		15.000.000	2.250.000	0	12.750.000
Ponte Infante		0	0	0	0
Total Geral 2002-2004		50.819.031	7.496.888	439.964	42.882.179
Metro Ligeiro		42.360.233	7.496.888	439.964	28.861.759
Ponte Infante		8.458.798	0	0	14.020.420

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

O valor executado de cada projecto, nos anos de 2002 e 2003, resulta de ajustamentos de dotações entre os projectos.

220. De salientar que a MP procedeu indevidamente à reclassificação contabilística do valor dos financiamentos do investimento, no ano de 2003, reconhecendo como capitais próprios os fundos provenientes do PIDDAC afectos ao sistema de metro ligeiro (€52.019.645,18), anteriormente classificados em *Proveitos diferidos*.

Fundos comunitários: FEDER e Fundo de Coesão

FEDER

221. A 1ª fase do sistema foi comparticipada em 49,88 milhões de euros ao abrigo do QCA II. Em 2004 foi transferido pela Comissão Europeia à MP, o saldo final no montante de €13.725.323,60, tendo este ficado aquém em 8,4%, do “valor em dívida” à MP (€14.984.402,59), sendo esta quebra justificada pelas diferenças verificadas entre as taxas médias de comparticipação efectivamente aplicadas e as previstas na Decisão, e as cotações cambiais efectivas durante o período 1994-1999. O quadro seguinte apresenta os montantes envolvidos com este fundo estrutural no âmbito do QCA II.

Quadro 24 - QCA II (exercício de 2000)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento EUR	Comparticipação EUR	Desembolso EUR	Valor em Dívida EUR
4º Pedido	Jan00 - Abr00	2.137.748,38	961.986,77	961.986,77	
5º Pedido	Mai00 - Jul00	14.452.107,94	6.503.448,57	6.503.448,57	
6º Pedido	Ago00 - Set00	33.581.780,14	15.111.801,07	13.725.323,60	
7º Pedido	Out00 - Dez00	34.366,47	15.464,91		
Encerramento	11-Out-01	15.347,32	-142.863,38		
		111.176.798,63	49.879.789,71	48.620.710,71	0,00

Valor em Dívida	14.984.402,59
Recebido Dez04	13.725.323,60
Diferencial *	1.259.078,99

Fonte: Metro do Porto, SA

222. No âmbito do QCA III, a empresa candidatou-se à medida 3.15 - Acessibilidades e transportes, com vista ao financiamento do projecto que incluiu os trabalhos de construção de estações enterradas e à superfície, de quilómetros de linha de metro, de viadutos e passagens inferiores, de túneis, de trincheiras e oficinas. De seguida, apresenta-se o quadro com os montantes envolvidos com o financiamento comunitário no período 2000-2004, a uma taxa de comparticipação do fundo estrutural na ordem dos 38,45%.

Quadro 25 - QCA III (período de 2000-2004)

Pedidos	Período de Investimento	Investimento EUR	Comparticipação EUR	Desembolso EUR	Valor em Dívida EUR
1º Pedido	Out00 - Jun01	49.501.744,17	19.033.420,63	19.033.420,63	
2º Pedido	Jul01 - Out01	62.425.009,77	24.002.416,26	24.002.416,26	
3º Pedido	Nov01 - Dez01	65.569.966,87	25.211.652,26	25.211.652,26	
4º Pedido	Jan02 - Mar02	16.441.640,49	6.321.810,77	6.321.810,77	
5º Pedido	Abr02 - Jul02	32.400.825,21	12.458.117,29	12.458.117,29	
6º Pedido	Ago02 - Dez02	78.362.915,49	30.130.541,01	30.130.541,01	
7º Pedido	Jan03 - Abr03	106.024.442,34	40.766.398,08	40.766.398,08	
8º Pedido	Mai03 - Jul03	34.334.555,90	13.201.636,74	13.201.636,74	
9º Pedido	Mai03 - Jul03	16.618.529,87	6.389.824,74	6.389.824,74	
10º Pedido	Ago03 - Dez03	54.766.701,33	21.057.796,66	21.057.796,66	
11º Pedido	Jan04 - Mar04	29.633.449,50	11.394.061,33	11.394.061,33	
12º Pedido	Abr04 - Ago04	73.792.180,54	28.373.093,42	28.373.093,42	
13º Pedido	Set04 - Dez04	48.185.485,95	18.527.319,35		
		668.057.447,43	256.868.088,54	238.340.769,19	18.527.319,35

Fonte: Metro do Porto, SA

223. Conforme se referiu no parágrafo 220 relativamente às verbas do PIDDAC afectas ao sistema de metro ligeiro, a partir do exercício de 2003, a MP procedeu igualmente à reclassificação das verbas provenientes do FEDER contabilizando-as indevidamente na rubrica de “Prestações do concedente”, afectando positivamente os Capitais próprios (vd. parágrafos 245-254).



FUNDO DE COESÃO

224. Em Março de 2004, foi aprovada a candidatura ao Fundo Coesão com vista ao financiamento do projecto respeitante à ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa duplicada.
225. O montante considerado na candidatura para a despesa elegível foi de €98.678.780, a uma taxa de comparticipação de 75%, cifrando-se o montante máximo da contribuição em €74.009.085.
226. Em Setembro de 2004, foi recebido o montante de 7,4 milhões de euros relativo ao adiantamento previsto na Decisão.

Financiamento intercalar

227. Foram contratadas linhas de crédito de curto prazo, sob a forma de conta-corrente, hot-money e descoberto DO, com vista a antecipação de fundos BEI, Comunitários, IC's e apoio de tesouraria ou corrente. Foi elaborado um quadro que se anexa (Anexo V), no qual se apresentam os valores incorridos com este tipo de financiamento, para os exercícios de 2003 e 2004, podendo-se constatar que para um acréscimo de 8,52% de empréstimos, do ano de 2003 para 2004, ocorreu um aumento de cerca de 118% de custos financeiros.
228. Paralelamente, a empresa recorreu à emissão de papel comercial junto do BCP, no montante de €10.00.000, para fazer face às necessidades de curto prazo, com a justificação de que esta modalidade apresentava tendencialmente um preço competitivo face ao crédito mais intermediado pelas instituições bancárias. Com efeito, e tendo por base as Notas técnicas elaboradas pela DAF e submetidas à comissão executiva, no período em análise, as taxas praticadas para este instrumento revelaram-se mais competitivas quando comparadas com a dos empréstimos de curto prazo.

Exploração do sistema de metro ligeiro

229. A inauguração do primeiro troço de metro ligeiro ocorreu em 07/12/2002, sendo gratuita a utilização do sistema até 31 de Dezembro. Em 01/01/2003 iniciou-se um período promocional que se estendeu até Março de 2003, em que se prolongou a validade do título de assinatura mensal de Janeiro até Fevereiro, resultando num desconto de 50%.
230. Ao TIP cabe a definição do modelo de repartição das receitas arrecadadas, com a concepção de um tarifário integrado e a implementação e gestão do sistema de bilhética comum. Nesta perspectiva de intermodalidade aos utentes permite-se a utilização/validação do título em diferentes operadores, com um número ilimitado de transbordos, no período de tempo definido para aquele título⁸⁰, nos casos em que se aplica, permitindo a escolha do serviço mais adequado às suas necessidades, estando o custo da viagem apenas dependente da relação origem-destino.
231. Simplificadamente, a arquitectura do sistema intermodal assenta num conjunto de operadores aderentes, que permitem a utilização dos títulos de transporte intermodais instituídos. Através do Posto Central de Gestão de Bilhética (PCGB), o

TIP garante a informação necessária ao processo de repartição da receita. O PCGB consiste numa base de dados, que contém a informação relativa a cada título de transporte validado no sistema, nomeadamente quantas validações foram efectuadas e em que operadores⁸¹.

232. Em Dezembro de 2004, os operadores aderentes ao sistema de intermodalidade eram os seguintes:

- Metro do Porto, SA (MP);
- Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP);
- Unidade de Suburbanos do Grande Porto (USGP);
- Resende - Actividades Turísticas, SA;
- Espírito Santo, Autocarros de Gaia;
(designação comercial de J. Espírito Santo & Irmãos, Lda)
- ValpiBus, SA;
- Maia Transportes (designação comercial do operador António da Silva Cruz & Filhos, Lda);

233. Enquanto operador aderente ao sistema intermodal, a MP tomou como opção não deter títulos de transporte próprios, tendo obtido a respectiva autorização legal para o efeito⁸². Os títulos de transporte intermodais dividem-se em títulos ocasionais e de assinatura, válidos para as zonas seleccionadas (z2 a zn). O quadro seguinte apresenta os respectivos títulos e correspondente tarifário:

Quadro 26 - Tarifário Intermodal

TARIFÁRIO INTERMODAL						
	TÍTULOS OCASIONAIS			TÍTULOS DE ASSINATURA		
	Título de Viagem		Andante	Assinatura	Andante	Andante Pro
	1 Título	10 + 1 Título	24	Mensal	10-16	MP - Transdev
Z2	0,80	8,00	2,80	20,50	15,40	84,00
Z3	1,00	10,00	3,50	25,70	19,20	105,00
Z4	1,20	12,00	4,20	30,80	23,10	126,00
Z5	1,40	14,00	4,90	36,00	27,00	145,95
Z6	1,60	16,00	5,60	41,10	30,80	164,85
Z7	1,80	18,00	6,30	46,30	34,70	182,91
Z8	2,00	20,00	7,00	51,40	38,50	199,92
Z9	2,20	22,00	7,70	56,50	42,40	216,30
Z10	2,40	24,00	8,40	61,70	46,30	231,63
Z11	2,60	26,00	9,10	66,80	50,10	246,33
Z12	2,80	28,00	9,80	72,00	54,00	260,40
Z13	-	-	-	77,10	57,80	274,47
Z14	-	-	-	82,30	61,70	288,54
Z15	-	-	-	87,40	65,60	302,61

Fonte: Acordo de Intermodalidade, assinado em 04 de Outubro de 2004, fornecido pelo Departamento Financeiro da TIP (vd Volume V, Parte A, fls. 54 a 70)

Nota: - Andante 24 (títulos que permitem a circulação durante 24 horas, após a primeira validação);

- Andante 10 -16 (título de assinatura mensal cuja circulação está restringida entre as 10 e as 16 horas, beneficiando o utilizador de um desconto de 25% relativamente à tarifa de assinatura mensal);

- Andante Pro (título MP - Transdev, título mensal facultado a todos os funcionários da MP e da Transdev).



234. O modelo de repartição de receita concebido pelo TIP sustenta-se, como se referiu, na informação diariamente armazenada no PCGB, considerando o tarifário superiormente homologado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres e tendo em conta o número médio de validações efectuadas por título de transporte, determinado pela metodologia de cálculo desenvolvida pelo TIP⁸³, obtém-se o valor médio por validação para cada título de transporte respeitante a cada processo de repartição de receita. A receita de cada operador resulta da multiplicação do número de validações que lhe são afectas pelo valor médio de cada validação para o título de transporte em causa. Os valores fixados são subscritos por todos os operadores através de um «Acordo de Intermodalidade» periodicamente revisto e actualizado, conforme se apresenta:

Quadro 27 - Acordos de Intermodalidade

Data da Assinatura	Duração da vigência	Operadores
24-02-2003	01-03-2003 a 30-06-2003 (a)	MP, STCP, Resende
27-11-2003	01-12-2003 a 31-03-2004 (b)	MP, STCP, Resende
30-03-2004	01-04-2004 a 30-06-2004 (a)	MP, STCP, Resende
03-06-2004	06-06-2004 - Vigente por 4 meses (c)	MP, STCP, Resende, CP-USGP, Espírito Santo, Valpi, Maia Transportes
04-10-2004	06-10-2004 - Vigente por 4 meses (c)	MP, STCP, Resende, CP-USGP, Espírito Santo, Valpi, Maia Transportes
31-01-2005	01-02-2005 - Vigente por 4 meses (c)	MP, STCP, Resende, CP-USGP, Espírito Santo, Valpi, Maia Transportes

- (a) O clausulado do «Acordo de Intermodalidade» prevê a renovação automática por períodos de três meses.
- (b) O clausulado do «Acordo de Intermodalidade» prevê a renovação automática por períodos de três meses. Em 17 de Fevereiro de 2004 foi assinada uma adenda ao presente «Acordo», por força da entrada em funcionamento do Funicular dos Guindais.
- (c) O clausulado do «Acordo de Intermodalidade» prevê a renovação automática por períodos de quatro meses.

Fonte: Acordos de intermodalidade fornecidos pelo Departamento Financeiro da TIP (vd. Volume V, Parte A)

235. A título de receita do TIP no âmbito destes «Acordos de Intermodalidade» encontra-se igualmente previsto o pagamento pelos operadores aderentes de uma Taxa sobre Validações de 0,01% por validação (*fee* TIP), ou seja, do 0,01% do valor de cada validação, deduzida automaticamente ao montante a receber por cada operador, bem como uma comissão da rede de vendas, sendo esta de 2,5% da receita bruta, igualmente de cada operador.

236. Em termos globais, a receita líquida do sistema intermodal em 2003 e 2004, por operador, foi a seguinte:

Quadro 28 – Receita líquida do sistema intermodal (período 2003 e 2004)

Unidade: euro

Operadores	Receita				Tx. Var.
	2003	%	2004	%	
Metro	2.698.534,04	96,5%	5.147.484,93	91,2%	90,8%
Metro Funicular		0,0%	119.811,25	2,1%	
STCP	89.328,29	3,2%	329.373,90	5,8%	268,7%
Resende	7.376,98	0,3%	12.109,03	0,2%	64,1%
USGP		0,0%	33.430,97	0,6%	
Espírito		0,0%	496,28	0,0%	
Maia Transportes		0,0%	46,45	0,0%	
Valpi		0,0%	621,66	0,0%	
Total	2.795.239,31	100,0%	5.643.374,48	100,0%	101,9%

Nota: Valores líquidos da taxa sobre validações (fee TIP) e sem IVA

Fonte: Dados fornecidos pelo Departamento Financeiro da TIP

237. Em conformidade com o previsto nos referidos «Acordos de Intermodalidade», ao TIP compete informar semanalmente cada operador quanto ao número de validações efectuados nos seus veículos ou estações, aos títulos de transporte utilizados e ao número total de validações registado no sistema intermodal referente àqueles títulos. Nesta medida, o TIP tem vindo a cumprir aquela obrigação mensalmente, enviando via correio electrónico o ficheiro das validações correspondentes ao operador em causa por título de transporte e o ficheiro síntese da receita total do período. De acordo com esta informação todos os operadores procedem à facturação mensal dos valores correspondentes ao TIP.
238. A MP tem procedido à respectiva facturação ao TIP com relativa regularidade mensal, se excluirmos os primeiros seis meses do ano de 2003, cuja primeira factura data de Julho. Contudo, no que respeita à cobrança daqueles valores não será possível atestar da mesma regularidade, considerando a modalidade de pagamento acordada, ou seja, o pronto pagamento. Com efeito, da análise da conta corrente com o TIP, relativamente aos valores de receita gerados na rede de metro ligeiro, verificam-se atrasos que atingem os seis meses, se excluirmos a primeira factura de 2003, a qual foi paga em Maio de 2004. Em média registam-se valores em dívida superiores a um milhão e meio de euros, conforme se apresenta:

Quadro 29 – Conta corrente da MP / TIP

Unidade: euro

Ano/Mês	Valor vencido	Valor pago	Saldo
Ano de 2003			
Janeiro			0,00
Fevereiro			0,00
Março			0,00
Abril			0,00
Mai			0,00
Junho			0,00
Julho	1.322.258,21		1.322.258,21
Agosto		590.754,13	731.504,08
Setembro	419.277,77		1.150.781,85
Outubro	222.156,13	627.794,41	745.143,57
Novembro	245.068,64	222.156,13	768.056,08
Dezembro	233.651,30	245.068,64	756.638,74

Unidade: euro

Ano/Mês	Valor vencido	Valor pago	Saldo
Ano de 2004			
Janeiro	256.121,99		1.012.760,73
Fevereiro	248.846,39		1.261.607,12
Março			1.261.607,12
Abril	635.558,22		1.897.165,34
Mai	310.110,46	759.189,92	1.448.085,88
Junho		255.688,96	1.192.396,92
Julho	362.399,23		1.554.796,15
Agosto	578.498,44	1.556.914,30	576.380,29
Setembro	530.160,83		1.106.541,12
Outubro	952.755,33	44.526,91	2.014.769,54
Novembro	500.907,26	577.337,56	1.938.339,24
Dezembro	557.719,65	517.022,58	1.979.036,31

Unidade: euro

Ano de 2005			
Janeiro	590.340,37		2.569.376,68



Fonte: Dados fornecidos pelo DAF da MP (Facturação à TIP e recibos correspondentes) (vd. Volume V, Parte B)

Esta opção da MP de não proceder à cobrança dos valores em dívida, traduz-se numa forma de financiamento ao TIP, entendendo a empresa ser preferível a suportar os custos integrais da responsabilidade da gestão própria de todos os processos inerentes à arrecadação da receita gerada pelo sistema de metro ligeiro.

239. A comissão da rede de vendas a pagar ao TIP, por cada operador aderente, foi instituída no âmbito do segundo «Acordo de Intermodalidade», isto é, em Novembro de 2003. Não obstante o TIP apenas ter facturado à MP em Dezembro de 2003, relativamente ao período de 01/03/2003 a 31/11/2003, neste mesmo período e em conformidade com o «Acordo de Intermodalidade» vigente não haveria lugar à cobrança daquela comissão (€ 58.282,15 com IVA) (vd. Volume V, Parte A, fls. 1 a 10);
240. As margens brutas decorrentes da actividade de exploração na linha Azul (única linha em funcionamento à data da auditoria) e do Funicular dos Guindais, apresentam a seguinte posição:

Quadro 30 - Margem bruta do sistema de metro ligeiro em exploração

Unidade: Euro	
Linha Azul	2003
Venda Tít. Transp.	2.751.666,20
Custo Operação	9.228.248,82
Operação Normetro	9.106.325,00
Fee + Com. TIP	121.923,82
Margem Bruta	-6.476.582,62

Unidade: euro		Unidade: euro	
Linha Azul	2004	Funicular dos Guindais	2004
Venda Tít. Transp.	5.235.483,30	Venda Tít. Transp.	121.829,44
Custo Operação	12.108.897,45	Custo Operação	502.593,93
Operação Normetro	11.890.012,00	Operação Transmontagne	497.530,00
Fee + Com. TIP	218.885,45	Fee + Com. TIP	5.063,93
Margem Bruta	-6.873.414,15	Margem Bruta	-380.764,48

Fonte: Dados fornecidos pelo DAF da MP (Facturação à TIP e recibos correspondentes) e pelo Departamento Financeiro do TIP – Síntese da receita anos de 2003 e 2004

A margem bruta da linha Azul regista um agravamento de 6,1% no ano de 2004 em relação ao ano de 2003, decorrente do acréscimo de despesa na ordem dos 30%.

241. A actividade de fiscalização constitui responsabilidade da MP nomeadamente os encargos com o pessoal e com as máquinas. Os valores arrecadados pela MP desde início da exploração comercial foram de € 52.443,76⁸⁴.

VII - ESTRUTURA ECONÓMICO-FINANCEIRA

Situação Financeira

242. Tendo em consideração o mapa comparativo de Balanços (Quadro 31), a situação financeira da empresa pode ser caracterizada da forma que se apresenta nos pontos seguintes, com referência a 31/12 dos anos 2002, 2003 e 2004 (documentos insertos no Volume IV).

Quadro 31 - Balanços em 31/12/2002, 31/12/2003 e 31/12/2004

Unidade: euro

Rubrica	2002 (Reclassificado)		2003		2004		Variação		
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	2002/2003	2003/2004	2002/2004
Imobilizações incorpóreas	120.313.718	14,2	159.614.806	13,9	192.425.715	13,0	32,7	20,6	59,9
Imobilizações corpóreas	488.804.375	57,5	620.400.321	53,9	911.449.811	61,5	26,9	46,9	86,5
Investimentos financeiros	53.115	0,0	101.890	0,0	171.061	0,0	91,8	67,9	222,1
Circulante			188.037	0,0	147.209	0,0		-21,7	
Dívidas de terceiros - curto prazo	54.679.317	6,4	67.627.803	5,9	61.293.078	4,1	23,7	-9,4	12,1
Depósitos bancários e caixa	65.697.972	7,7	34.116.086	3,0	17.547.467	1,2	-48,1	-48,6	-73,3
Acréscimos e diferimentos	120.087.882	14,1	268.029.758	23,3	299.327.792	20,2	123,2	11,7	149,3
Total do Activo	849.636.379	100,0	1.150.078.701	100,0	1.482.362.133	100,0	35,4	28,9	74,5
Capital social	5.000.000	0,6	5.000.000	0,4	5.000.000	0,3	0,0	0,0	0,0
Prestações Acessórias	179.033	0,0	179.033	0,0	179.033	0,0	0,0	0,0	0,0
Resultados transitados	-2.455.901	-0,3	-3.600.089	-0,3	-29.631.703	-2,0	-46,6	-723,1	-1.106,7
Resultado líquido do exercício	-1.144.188	-0,1	-26.031.614	-2,3	-37.949.388	-2,6	-2.175,1	-45,8	-3.216,7
Prestações do concedente (Al.4 da Base XXVII)	172.584.890	20,3	273.025.428	23,7	332.127.866	22,4	58,2	21,6	92,4
Total do Capital próprio	174.163.834	20,5	246.572.758	21,6	269.725.808	18,2	42,7	8,5	54,9
Provisões					18.000.000	1,2			
Dívidas a terceiros a médio e longo prazo	462.767.862	54,5	682.283.374	59,3	898.874.769	60,6	47,4	31,7	94,2
Dívidas a terceiros - curto prazo	151.674.587	17,9	113.704.687	9,9	179.672.413	12,1	-25,0	58,0	18,5
Acréscimos e diferimentos	61.030.094	7,2	105.517.881	9,2	116.089.143	7,8	72,9	10,0	90,2
Total do Passivo	675.472.543	79,5	901.505.942	78,4	1.212.636.325	81,8	33,5	34,5	79,5
Total do Capital próprio + Passivo	849.636.379	100,0	1.150.078.701	100,0	1.482.362.133	100,0	35,4	28,9	74,5

Fonte: Demonstrações financeiras da MP relativas ao período 2002-2004

243. O Activo total líquido da empresa totalizava, em 31/12/2004, o montante de €1.482.362.133, apresentando um acréscimo de cerca de 74% no período de 2002/2004, tendo como contributo primordial o aumento das Imobilizações corpóreas. Esta situação reflecte o forte investimento desenvolvido, essencialmente na 1ª fase do projecto.

A rubrica de *Acréscimos e diferimentos* tem sido a segunda componente predominante do Activo, espelhando através dos *Custos diferidos* o impacto das rendas dos veículos de metro ligeiro, em regime de locação operacional.

244. O *Capital próprio* com o valor de balanço de €269.725.808, no final do exercício de 2004, representaria cerca de 18% do Activo total líquido, apresentando no período um acréscimo de cerca de 55%, pendendo para este facto o contributo da rubrica de *Prestações do concedente*.

245. De facto, no exercício de 2003, a empresa decidiu, a par da elaboração das suas contas em conformidade com as NIC's, reclassificar⁸⁵ o enquadramento contabilístico de parte dos financiamentos do investimento, tendo procedido ao reconhecimento como Capitais próprios (58 - *Prestações do Concedente*), das dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária, quando anteriormente estavam reflectidos na rubrica de *Proveitos diferidos* (2745 - *Subsídios para Investimentos*).

246. A propósito desta questão refere o Relatório e Contas relativo ao exercício de 2003, o seguinte: "Tais valores, que estavam evidenciados na conta *Proveitos diferidos*, no



montante de 172.584.890 euros, porquando da prestação de contas de 2002, passaram a ser reconhecidos como Prestações do Concedente, de acordo com as Bases da Concessão. Foi ainda reformulada, para efeitos de comparação com 2003, a apresentação das contas de 2002 (...).”

Assim, com a reclassificação contabilística nas demonstrações financeiras, no ano de 2002 o valor da rubrica *Capital próprio* passou de €1.578.945 para €174.163.834 (acréscimo de € 172.584.891) e em contrapartida a rubrica de *Proveitos diferidos* sofreu um decréscimo absoluto na mesma ordem de grandeza.

247. Corrigindo-se a indevida reclassificação, os *Capitais próprios* da MP assumiriam os seguintes valores nos exercícios de 2002, 2003 e 2004, apresentando-se negativos nos dois últimos anos:⁸⁶

Quadro 32 - Impacto da reclassificação contabilística nos Capitais próprios

Anos	Unidade: euro	
	s/reclassificação	c/reclassificação
2002	1.578.945	174.163.834
2003	-24.452.670	248.572.758
2004	-62.402.058	269.725.808

A verificação da existência de *Capitais próprios* da empresa com valor global inferior a metade do *Capital social* implica a consideração de uma das situações previstas no artigo 35º do CSC, exigindo uma tomada de posição por parte dos seus accionistas, tal como esse preceito impõe.

248. De referir que esta situação já fora objecto de ênfase por parte do ROC e de não concordância por parte da empresa de auditoria externa, como anteriormente referido. Por outro lado, a IGF no âmbito da auditoria técnico-financeira realizada à MP no ano de 2004, solicitou um parecer à Comissão de Normalização Contabilística⁸⁷, tendo esta concluído que “[...] Em nenhum dos casos é permitido o reconhecimento directo no *Capital próprio*, pelo que o tratamento seguido pela Metro do Porto não cumpre os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal, conforme estabelece a Directriz Contabilística n.º 18”.
249. Considera-se, pois, que a mudança de critério contabilístico beneficiou artificialmente, os rácios financeiros de autonomia e solvabilidade, que por essa causa no ano de 2002, passaram de 0,19% para 20,50% e de 0,19% para 25,78%, respectivamente. Esta situação permitiu criar uma aparente margem de autonomia ao Conselho de Administração, nas questões relativas ao investimento e financiamento.
250. No âmbito do contraditório, a Metro argumenta que “se justifica a reanálise da apreciação feita pela CNC”⁸⁸ uma vez que a mesma assenta “numa análise formal” ao invés de “ter em consideração a realidade económico-financeira a enquadrar, como aliás o princípio do primado da substância sobre a forma impõe” e que “não obstante as dificuldades resultantes do uso das mesmas palavras com significado diferente, parece evidenciado no ponto 4 da base XXVII⁸⁹ das Bases de Concessão que os valores arrumados na conta “Prestações do Concedente” não correspondem aos subsídios objecto da NIC 20”.



-
251. A alteração da política contabilística adoptada por esta empresa, bem como a argumentação explanada em sede de contraditório não procede, designadamente pelos motivos explanados no parágrafo seguinte.
252. Em 2003, e com base num parecer técnico obtido externamente, a Metro transferiu para a conta 58 - *Prestações do concedente*, os subsídios para investimento, provenientes do PIDDAC e de fundos comunitários, contabilizados (correctamente) até aquele exercício na conta 2745-*Subsídios para investimentos*.

No entanto:

- a) Os referidos subsídios atribuídos à Metro destinaram-se ao financiamento de infra-estruturas construídas para a concretização do projecto concessionado a esta entidade, a utilizar na sua exploração durante o período de vigência do contrato de concessão.

Portanto, estamos perante uma realidade (consubstanciada em imobilizado corpóreo) que sofre desgaste anual pela respectiva utilização, e, como tal, os subsídios concedidos ao investimento devem ser balanceados - através do registo em cada ano numa conta de proveitos - com a contabilização regular de amortizações, de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites e previstos no POC.

- b) Os parágrafos 12 e 24 da IAS 20 (cuja aplicabilidade foi sustentada no referido parecer da CNC) referem, respectivamente, que "os subsídios do governo devem ser reconhecidos como rendimentos durante os períodos necessários para balanceá-los com os custos relacionados que se pretende que eles compensem, numa base sistemática. Eles não devem ser directamente creditados ao capital próprio" e que " os subsídios do governo relacionados com activos...devem ser apresentados no balanço quer tomando o subsídio como rendimento diferido...".
- c) Os subsídios em causa (obtidos por via do PIDDAC e na sequência de candidaturas a apoios comunitários) pressupõem o cumprimento de determinados quesitos que, não se verificando, determinam a inerente restituição.

Assim sendo, não merece acolhimento a tese de contabilização anual de custos suportados com o desgaste de imobilizados sem inerente compensação em proveitos quando os mesmos foram objecto de subsidiação específica, nem a contabilização dos subsídios ao investimento em capitais próprios.

253. A MP utilizou o tabuleiro superior da ponte D. Luís que anteriormente estava afecto ao tráfego rodoviário. Em contrapartida construiu a Ponte do Infante que liga ambas as margens do rio Douro.
254. As verbas afectas à construção da Ponte do Infante⁹⁰, provenientes do Orçamento do Estado (PIDDAC), foram contabilizadas na receita da MP e o bem consta no



respectivo immobilizado. Embora o bem não esteja a ser utilizado no âmbito de exploração directa da MP, a empresa apura e contabiliza as respectivas amortizações.

255. O Passivo total apresentou um crescimento na ordem dos 80%, verificando-se um crescimento superior do *Passivo a médio e longo prazo* (no qual se inserem predominantemente os desembolsos de empréstimos junto do BEI e rendas vincendas dos contratos de locação operacional) face ao do curto prazo (onde se inclui com maior peso, a rubrica de *Fornecedores de immobilizado c/c*).

256. Em termos de fluxos monetários, apresenta-se o Mapa de fluxos de caixa relativo ao triénio em análise, cujas conclusões constam dos pontos seguintes:

Quadro 33 – Demonstração dos fluxos de caixa (período 2002-2004)

Unidade: euro

Rubrica	2002	2003	2004
Actividades Operacionais			
Recebimento de clientes	0	3.438.918	4.045.047
Pagamentos a fornecedores	-466.294	-7.257.412	-2.230.485
Pagamentos a pessoal	-9.705.220	-8.374.674	-6.060.026
Fluxo gerado pelas Operações	-10.171.514	-12.193.168	-4.245.464
Pagamento/Recebimento do IR	62.709	-157.046	27.816
Outros pag./receb. relativos à activ. operacional	11.363.252	10.196.903	13.576.546
Fluxo gerado antes das rubricas extraordinárias	11.425.961	10.039.857	13.604.362
Recebimentos relac. com rub. extraordinárias	17.473	35.432	-23.761
Pagamentos relac. com rub. extraordinárias	-25.191	-145.162	-144.571
Sub-total	-7.718	-109.730	-168.332
Fluxos das Actividades Operacionais	1.246.729	-2.263.041	9.190.566
Actividades de Investimento			
Recebimentos provenientes de			
Imobilizações corpóreas e incorpóreas	97.236.476	144.843.195	31.289.320
Subsídios de investimento	77.457.378	109.018.431	72.717.915
Dividendos	0	0	28.000
Pagamentos respeitantes a	174.693.854	253.861.626	104.035.235
Investimentos financeiros	86.332	10.954	94
Imobilizações corpóreas	171.075.654	348.186.107	312.331.299
Imobilizações incorpóreas	72.433.589	14.089.209	9.784.166
Amortiz. contratos locação financeira	148.146	131.072	239.029
	243.743.721	362.417.342	322.354.588
Fluxo das Actividades de Investimento	-69.049.867	-108.555.716	-218.319.353
Actividades de Financiamento			
Recebimentos provenientes de			
Empréstimos obtidos	133.279.940	100.000.000	211.362.128
	133.279.940	100.000.000	211.362.128
Pagamentos respeitantes a			
Empréstimos obtidos	0	10.000.000	0
Juros e custos similares	0	10.763.126	18.801.962
	0	20.763.126	18.801.962
Fluxos das Actividades de Financiamento	133.279.940	79.236.874	192.560.166
Variação de Caixa e seus Equivalentes	65.476.803	-31.581.883	-16.568.621
Caixa e seus Equivalentes no início do período	221.169	65.697.972	34.116.088
Caixa e seus Equivalentes no fm do período	65.697.972	34.116.089	17.547.467

Fonte: Demonstrações financeiras da MP relativas ao período 2002-2004

257. Embora com tendência decrescente, os fluxos gerados pelas operações têm apresentado valores negativos, justificados, em parte, pelo arranque da actividade comercial apenas no ano de 2003, mas cujo valor de recebimentos foi insuficiente para cobrir os pagamentos a fornecedores e pessoal.

258. Os fluxos relativos às actividades de investimento revelam o forte investimento que tem sido efectuado predominantemente à custa da venda de veículos de metro ligeiro⁹¹ (rubrica *Imobilizações corpóreas e incorpóreas*) e capital a fundo perdido (comunitário – FEDER e Fundo de Coesão – e orçamental – PIDDAC, contabilizados na rubrica *Subsídios de investimento*). Estes valores não têm sido

suficientes para cobrir os pagamentos, pelo que os fluxos líquidos têm vindo a sofrer um agravamento na ordem dos 216%, representando fluxos médios negativos de cerca de €131.974.979, no período 2002-2004.

259. O endividamento traduzido pelos Fluxos das actividades de financiamento teve um crescimento no triénio na ordem dos 44%, em termos relativos. O pagamento do serviço da dívida, nos anos de 2003 e 2004, adicionados aos fluxos negativos de investimento, na ordem dos € (87.792.590) e dos € (199.517.391), respectivamente, foi financiado com o recurso a desembolsos provenientes do BEI e financiamento de curto prazo, no montante € 100.000.000 e de € 211.362.128, respectivamente.

Situação económica

260. A situação económica do triénio em análise encontra-se reflectida através dos quadros seguintes, relativamente aos quais se farão algumas observações:

Quadro 34 – Decomposição do resultado líquido dos exercícios (período 2002-2004)

Unidade: euro

Rubrica	2002	2003	2004	Variação		
				2003/2002	2004/2003	2004/2002
Proveitos operacionais	9.708.463	37.772.411	45.856.579	289,1	21,4	372,3
Custos operacionais	10.660.936	47.446.344	66.537.050	345,0	40,2	524,1
Resultados operacionais	-952.473	-9.673.933	-20.680.471	-916,0	-114,0	-2071,0
Proveitos e ganhos financeiros	5.534	1.188.515	870.259	21376,6	-26,8	15625,7
Custos e perdas financeiras	157.530	17.380.304	19.291.002	10933,0	11,0	12145,9
Resultados financeiros	-151.996	-16.191.789	-18.420.743	-10553,0	-14,0	-12019,0
Proveitos e ganhos extraordinários	17.473	35.455	1.331.344	102,9	3655,0	7519,4
Custos e perdas extraordinárias	25.191	145.164	145.053	476,3	-0,1	475,8
Resultados extraordinários	-7.718	-109.709	1.186.291	-1321,0	1181,0	15470,0
Proveitos correntes	9.713.997	38.960.926	46.726.838	301,1	19,9	381,0
Custos correntes	10.818.467	64.826.648	85.828.052	499,2	32,4	693,3
Resultados correntes	-1.104.470	-25.865.722	-39.101.214	-2242,0	-51,0	-3440,0
Total de proveitos	9.731.470	38.996.381	48.058.182	300,7	23,2	393,8
Total de custos	10.843.657	64.971.812	87.014.343	499,2	33,9	702,4
Resultados antes de impostos	-1.112.187	-25.975.431	-38.956.161	-2236,0	-50,0	-3403,0
IRC	32.001	56.183	34.466	75,6	-38,7	7,7
Resultado líquido do exercício	-1.144.188	-26.031.614	-37.949.388	-2175,0	-46,0	-3217,0

Fonte: Demonstrações de Resultados da MP relativos ao período 2002-2004



Quadro 35 - Demonstração dos Resultados por Natureza (período 2002-2004)

Unidade: euro

Rubrica	2002		2003		2004		Variação		
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	2002/2003	2003/2004	2002/2004
Vendas de produtos			102.232	0,3	245.934	0,5		140,6	
Prestação de serviços			4.759.930	12,2	8.822.304	18,4		85,3	
Trabalhos para a própria empresa	9.708.463	99,8	32.868.799	84,3	31.949.513	66,5	238,6	-2,8	229,1
Subsídios à exploração				0,0	4.730.497	9,8			
Proveitos suplementares			41.451	0,1	93.330	0,2		125,2	
Outros proveitos e ganhos operacionais			0	0,0	15.000	0,0			
Ganhos em empresas do grupo e associadas	33.218	0,3	49.602	0,1	69.956	0,1	49,3	41,0	110,6
Outros juros e proveitos similares	5.534	0,1	1.138.913	2,9	800.304	1,7	20480,3	-29,7	14361,6
Proveitos e ganhos extraordinários - Subsídio para investimento	17.473	0,2	35.455	0,1	1.331.344	2,8	102,9	3655,0	7519,4
TOTAL DOS PROVEITOS E GANHOS	9.731.470	100,0	38.996.382	100,0	48.058.182	100,0	300,7	23,2	393,8
Custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas			81.980	0,1	172.283	0,2		110,2	
Fornecimentos e serviços externos	466.294	4,3	29.457.579	45,3	43.100.227	50,1	6217,4	46,3	9143,1
Custos c/ pessoal	9.708.463	89,3	8.308.265	12,8	6.167.989	7,2	-14,4	-25,8	-36,5
Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo	474.842	4,4	9.388.395	14,4	16.599.560	19,3	1877,2	76,8	3395,8
Impostos	1.121	0,0	202.341	0,3	488.276	0,6	17950,0	141,3	43457,2
Outros custos operacionais	10.216	0,1	7.784	0,0	8.714	0,0	-23,8	11,9	-14,7
Perdas em empresas do grupo e associadas	33.218	0,3	1.780	0,0	0	0,0	-94,6	-100,0	-100,0
Juros e custos similares	124.312	1,1	17.378.524	26,7	19.291.002	22,4	13879,8	11,0	15418,2
Custos e perdas extraordinários	25.191	0,2	145.165	0,2	145.053	0,2	476,3	-0,1	475,8
Imposto sobre o rendimento do exercício	32.001	0,3	56.183	0,1	34.466	0,0	75,6	-38,7	7,7
TOTAL DOS CUSTOS E PERDAS	10.875.658	100,0	65.027.996	100,0	86.007.570	100,0	497,9	32,3	690,8
Resultado líquido do exercício	-1.144.188	-10,5	-26.031.614	-40,0	-37.949.388	-44,1	-2175,1	-45,8	-3216,7

Fonte: Demonstrações financeiras da MP relativas ao período 2002-2004

261. Constata-se um crescimento elevado (cerca de 691%, em termos relativos) dos *Custos e perdas* face aos *Proveitos e ganhos* (cerca de 394%, em termos relativos) justificada pela continuada fase de investimento e do arranque da operação comercial (esta última, apenas no ano de 2003).
262. Com excepção dos Resultados extraordinários, denota-se um agravamento dos restantes resultados (operacionais, financeiros) culminando com a negatividade do *Resultado líquido*, indicando que os proveitos inerentes não têm conseguido cobrir os custos.
263. No tocante aos Proveitos denota-se um acréscimo significativo na rubrica de *Trabalhos para a própria empresa* (cujo peso médio relativo no período, se cifrou na ordem dos 84%), em resultado de uma alteração de política contabilística ocorrida no exercício de 2003, em que se passou a reflectir na íntegra na Demonstração de resultados por natureza, o valor dos custos imobilizados e a sua compensação registada em *Trabalhos para a própria empresa*⁹².
264. Por outro lado, na rubrica de *Prestação de serviços* estão contabilizados os proveitos resultantes da utilização do serviço público de transporte, bem como o serviço de manutenção prestado ao abrigo dos contratos de locação operacional, apresentando esta rubrica um peso médio relativo no período de 15,3%, e um crescimento na ordem dos 85%.
265. Para o cômputo dos *Custos e perdas* contribuem em grande medida, as rubricas de *Fornecimentos e serviços externos* (cujo peso médio relativo nos dois últimos anos foi de 48%), *Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo* (cujo peso médio relativo nos dois últimos anos foi de 17%), ambos decorrentes da própria evolução da actividade da empresa, e a rubrica *Juros e custos similares* (com um peso médio relativo de 25%, nos dois últimos anos), na qual se incluem os juros suportados com os empréstimos de curto, médio e longo prazos, com o Programa de emissões

de papel comercial, com o *swap* BCP e outros, sendo mais significativos, os respeitantes ao BEI.

266. Em jeito de conclusão, e relativamente aos anos de 2003 e 2004, estas três rubricas concorreram para o total dos *Custos e perdas* com um peso relativo de cerca de 86,4% e 91,8%, respectivamente.

VIII - ANÁLISE DO CONTROLO INTERNO

Organização e procedimentos internos

267. Com vista a avaliar o Sistema de controlo interno da entidade foram efectuados questionários padronizados seguindo a via “*walkthrough*” do documento de pagamento e de recebimento, e dos quais se extraem as observações que se apresentam nos pontos seguintes.

268. Constatou-se a inexistência de um manual de procedimentos de carácter administrativo, contabilístico e funcional que congregue todas as normas necessárias incluindo as existentes (avulsas) emanadas pelos vários departamentos, dada a dimensão e complexidade da empresa. Considera-se ainda que a implementação ou alteração de um procedimento deve constar sempre de um documento escrito, afim de que seja garantida a sua execução independentemente dos funcionários intervenientes.

269. Ao nível do Centro documental⁹³, detectou-se a inexistência de critérios e definição de competências na organização da documentação. Por outro lado, constatou-se que a empresa participada - TIP, foi considerada como se de um departamento da empresa se tratasse, integrando, a par com a MP, o registo sequencial da numeração da documentação entrada, não contribuindo para uma clara independência das empresas.

270. Relativamente a esta matéria os responsáveis defendem a bondade do sistema descrito (Volume I, Parte A, fls. 187 a 188). Todavia, durante a execução do trabalho de campo, constatou-se ser inapropriado adoptar a mesma sequência de numeração para duas empresas diferentes e que a satisfação dos pedidos de documentação sofria de morosidade parcialmente imputável ao sistema de informação.

271. A tesoureira, sob dependência do Director do DAF, detém todo o processo de facturação, recebimento/pagamento e contabilização, não só relativamente à empresa auditada como também ao TIP, situação que se revela crítica no âmbito de uma adequada segregação de funções - apesar de estar a ser efectuado um controlo ao nível do TOC e daquele Director. Refira-se ainda que, estando estas tarefas suportadas por uma aplicação informática, não se observou que houvesse a definição de perfis de acesso à aplicação que contribuíssem para aquela segregação de funções.

272. No âmbito das relações com o TIP, constatou-se que as funções deste ACE são asseguradas por funcionários das empresas agrupadas, com maior expressão pela MP, em que, nomeadamente, todo o processo contabilístico está a cargo do DAF da MP. Solicitou-se informação sobre a metodologia de imputação destes custos ao



TIP, sendo que os elementos facultados não são elucidativos para uma análise do processo.

Disponibilidades

Fundo fixo de caixa

273. Tendo sido solicitada à tesoureira a movimentação do fundo fixo de caixa, constatou-se que este tinha sido bem constituído para a satisfação de despesas urgentes e inadiáveis, sendo que aquela movimentação e respectiva regularização se revelou correcta.

Reconciliações bancárias

274. Da análise às reconciliações bancárias de 31/12/2004 constatou-se a existência de cheques em trânsito datados de 2002. Inquirido o TOC (responsável pela elaboração das reconciliações bancárias), informou o mesmo, tratarem-se de cheques não levantados de várias naturezas, relativos ao pagamento ao sindicato, devoluções de multas aplicadas a passageiros e expropriações⁹⁴ (maior volume). A 28/02/2005, o DAF procedeu à sua regularização, através da anulação dos referidos documentos (documentos insertos no Volume VI, Parte A).

275. Ao serem testados os procedimentos de controlo e verificação dos cheques anulados, constatou-se que os mesmos não se encontravam arquivados na pasta devida, desconhecendo os funcionários da contabilidade o seu destino. Após várias solicitações, os referidos cheques foram facultados, tendo-se constatado que, embora anexos ao documento interno da contabilidade de anulação dos mesmos, nem todos se encontravam devidamente inutilizados.

Imobilizado

276. Tendo sido solicitados os Mapas de reintegrações e amortizações do Imobilizado corpóreo e incorpóreo, relativos aos exercícios de 2003 e 2004, constatou-se que a empresa estava a praticar taxas de amortização divergentes das consignadas no Decreto-Regulamentar nº 2/90, de 12/01. Foi presente uma Nota técnica da Ensitrans, datada de 24/09/03, na qual são tecidas considerações e definidos intervalos de vida útil dos bens em função de diversos factores, tendo em conta que “[...]”⁹⁵os requisitos de adequada durabilidade de uma estrutura consideram-se satisfeitos se, durante o seu período de vida, a estrutura desempenhar as suas funções em termos de utilização, resistência e estabilidade, sem perda significativa de utilidade ou excesso de manutenção não prevista [...]”. Posteriormente, e em função da Nota técnica supra referida, uma equipa técnica constituída por elementos da Metro do Porto e da Ensitrans, em reunião de 12/12/03, determinou especificamente a vida útil das infra-estruturas de obra civil efectuadas pela Metro, estando as correspondentes taxas de amortização a serem praticadas pela empresa. De referir, porém, que não se encontrou evidência de que aquele documento tenha sido aprovado superiormente (documentos insertos no Volume VI; Parte B).

277. Foram igualmente solicitadas fichas do imobilizado corpóreo, tendo-se apurado que as mesmas se encontravam informatizadas, devidamente preenchidas, contendo, na generalidade, os campos consagrados no artigo 51º do CIVA, não apresentando, porém, os bens qualquer identificação que permitisse fazer a ligação com a respectiva ficha.

278. Nos termos do Dec.-Lei n.º 394-A/98, a empresa de auditoria externa *Price Waterhouse Coopers* elabora o relatório sobre o exame efectuado ao inventário do imobilizado corpóreo, incorpóreo e em curso, tendo expressado a seguinte opinião, relativamente às listagens do ano de 2004:

(...) Em nossa opinião, as listagens de imobilizações (...) reflectem de forma apropriada, em todos os aspectos materialmente relevantes, o Imobilizado Corpóreo, Imobilizado Incorpóreo e Imobilizado em Curso da empresa Metro do Porto, SA, em 31 de Dezembro de 2004, de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites.

Sem afectar a opinião expressa no parágrafo anterior, salientamos as seguintes situações:

- *o inventário do Imobilizado anexo não inclui a quota-parte (33,33%) das imobilizações do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, que, em 31 de Dezembro de 2004, ascende a um valor bruto de 381.614 euros, a qual está reflectida no balanço da Metro do Porto, SA, através da adopção do método da consolidação patrimonial;*
- *os Adiantamentos por conta de imobilizações corpóreas que, em 31 de Dezembro de 2004, ascendem a 94.185.652 euros não estão incluídos no inventário do Imobilizado anexo (...)*

Relações entre a MP e o TIP ao nível da actividade comercial

279. A MP factura, em regra, mensalmente ao TIP os valores de receita que lhe correspondem, de acordo com a informação prestada por aquele ACE. O controlo efectuado ao referido processo de facturação permitiu apurar que a MP não procede a qualquer tipo de controlo sobre aqueles dados aceitando-os como correctos. De salientar que, o sistema de informação de suporte à gestão da receita (PCGB) enferma de algumas deficiências relevadas pela auditoria externa à rede de vendas do TIP realizada pela empresa *Price Waterhouse Coopers*, o que vem reforçar a importância daquele controlo⁹⁶.

280. O TC solicitou a extracção on-line do número de validações afectas à MP no ano de 2003 e 2004, por forma a comparar com a informação solicitada ao GPC, tendo-se constatado que o número de validações global confere com o indicado por aquele gabinete em resposta ao n.º 1º da Requisição de documentos n.º 15. Por sua vez, tendo em conta as Notas técnicas de informação de gestão, elaboradas por aquele gabinete, constatam-se divergências nos valores apresentados a coberto das mesmas com os referidos anteriormente. No entanto, os valores das Notas técnicas são apurados mensalmente nos ficheiros extraídos do PCGB, sendo que as falhas de comunicação pontuais de alguns validadores podem justificar aquelas divergências. Por último, o valor global de validações apurado ao nível da facturação ao TIP não confere com o indicado pelo GPC. A averiguação de tal divergência pressuporia o tratamento exaustivo de todos os ficheiros subjacentes à repartição de receita, o que não se revelou exequível.

281. O tratamento da informação residente no PCGB, para suporte ao processo de repartição da receita efectuado pelo TIP, encontra-se centrado num único



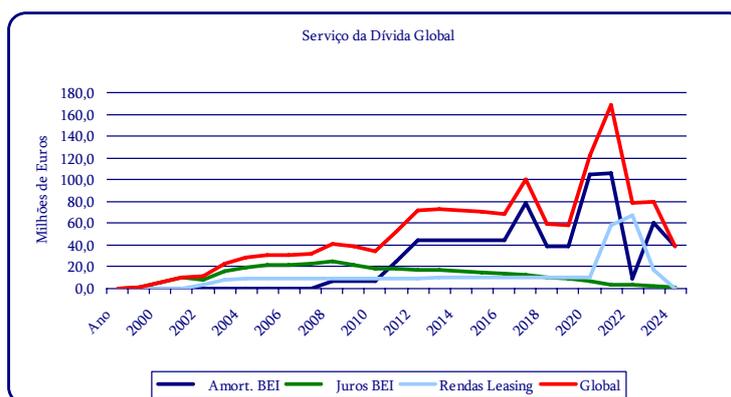
funcionário, o responsável pelos Sistemas de Informação, o que constitui um factor de risco.

282. No processamento dos recibos pela MP, concretamente nos recibos emitidos ao TIP pelo pagamento da receita gerada pelo sistema intermodal respeitante à MP, o detalhe descritivo, por vezes, não é suficiente para identificar quais os documentos em pagamento, uma vez que não se indica o correspondente ano (vd. Volume V, Parte B);
283. Registou-se a ausência de uniformização na descrição dos registos contabilísticos, conduzindo a que registos de natureza semelhante tenham descrições substancialmente diferentes, não promovendo um entendimento claro das operações. A título de exemplo, vejam-se as diferentes designações relativas à especialização da comissão paga ao TIP (Conta 621102 - Comissão - *Fee* TIP): «Especialização *Fee* TIP», «Especialização de Vendas», «Especialização de Custos» (vd. Volume VI, Parte C);

IX - EVOLUÇÃO DO SERVIÇO DA DÍVIDA - PERSPECTIVA FUTURA

284. No actual contexto de forte restrição orçamental, os elevados investimentos da MP assumem uma importância reforçada, sobretudo numa perspectiva plurianual. Com efeito, se considerarmos os empréstimos BEI e o leasing operacional e tivermos em conta o decorrente serviço da dívida, verificamos que num horizonte temporal de 21 anos, se nos fixarmos no ano de 2004, haverá lugar ao pagamento de encargos avultados. No seguinte gráfico ilustra-se a evolução dos mesmos:

Gráfico 2 - Evolução do serviço da dívida (período 1999-2025)



Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

Quadro 36 - Evolução do serviço da dívida (período 1999-2025)

Ano	Unidade: milhões de euros				(preços correntes)	
	Amortizações BEI	Juros BEI	Rendas Leasing	Global	Taxa Act.	VAL 2005
1999	0,0	0,4	0,0	0,4		0,4
2000	0,0	1,3	0,0	1,3		1,3
2001	0,0	5,5	0,0	5,5		5,5
2002	0,0	9,8	0,0	9,8		9,8
2003	0,0	7,5	3,6	11,1		11,1
2004	0,0	15,6	7,4	23,1		23,1
2005	0,0	19,7	8,9	28,6		28,6
2006	0,0	21,5	9,0	30,5	2,25	29,8
2007	0,0	21,5	9,0	30,5	2,25	29,2
2008	0,0	22,6	9,4	32,0	2,50	29,7
2009	6,7	25,1	9,6	41,4	2,50	37,5
2010	6,7	21,9	9,6	38,2	2,50	33,7
2011	6,7	18,5	9,6	34,7	2,50	30,0
2012	25,2	18,2	9,6	53,0	2,50	44,6
2013	44,9	17,1	9,6	71,7	2,50	58,8
2014	44,9	17,6	9,9	72,4	2,50	58,0
2015	44,9	16,3	10,1	71,4	2,50	55,8
2016	44,9	15,1	10,1	70,1	2,50	53,5
2017	44,9	13,8	10,1	68,8	2,50	51,2
2018	78,2	12,3	10,0	100,6	2,50	73,0
2019	38,3	10,4	10,0	58,7	2,75	40,2
2020	38,3	9,4	10,0	57,7	2,75	38,4
2021	105,0	7,4	10,0	122,3	2,75	79,2
2022	106,3	3,9	58,6	168,7	2,75	106,4
2023	8,7	2,9	66,7	78,4	2,75	48,1
2024	60,9	2,3	16,8	80,1	2,75	47,8
2025	38,3	0,8	0,0	39,1	2,75	22,7
Total	743,7	338,6	317,6	1.399,9		1.047,2
						996,0

Obs: Na soma dos valores actualizados líquidos, adicionaram-se os valores pagos até ao ano de 2005 de forma a obter o valor de dívida global com referência a 2005

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

Considerando o período em análise, os elevados valores patentes nos anos 2021 e 2022, decorrem, em 2021 da amortização global das tranches B e C do empréstimo BEI, e em 2022 da amortização global da tranche D do empréstimo BEI e do acréscimo da prestação do leasing operacional tendo em vista a opção de aquisição do material circulante (Volume V, Parte C).

285. A materialidade dos valores em causa, emerge quando comparados com duas grandezas macroeconómicas de referência como o PIB⁹⁷ e o Orçamento do Estado:



Quadro 37 - Peso estrutural do serviço da dívida a pagar no PIB/OE (valores actualizados a 2005)

	Amortizações BEI Acumulado	Juros BEI Acumulado	Rendas Leasing Acumulado	Global Acumulado
% PIB/2005 (a)	0,36%	0,17%	0,15%	0,68%
% OE/2005 (b)	0,63%	0,30%	0,27%	1,20%
% OE Rect./2005 (c)	0,61%	0,30%	0,26%	1,17%

(a) Valor reportado no âmbito do Procedimento dos Défices Excessivos - Agosto 2005

(b) Lei n.º 55-B/2004, de 30 de Dezembro

(c) Lei n.º 39-A/2005, de 29 de Julho

Nota: O presente exercício de comparação, pretende apenas demonstrar a relevância dos valores acumulados, sendo que se procedeu à actualização dos valores para o ano de 2005, com utilização da fórmula $VA = VAA / (1+i)^n$ (VA - Valor Actualizado, VAA - Valor a actualizar, i - Taxa de juro, n - N.º de anos a actualizar). Acrescenta-se que se assumiu a taxa de juro de actualização igual à esperada no ano de pagamento do encargo em causa, facultada pela MP (período de 2006-2007 - 2,25%, período de 2008-2018 - 2,5%, período de 2019-2025 - 2,75%).

286. De relevar ainda que, o Estado Português prestou garantias pessoais aos empréstimos BEI e à operação de leasing, sendo o valor global assumido no final do ano de 2004 de € 993.368.707.80 e o efectivo de € 913.368.707.80, cuja evolução se apresenta:

Quadro 38 - Garantias efectivas prestadas pelo Estado (período 1999-2004)

Ano	Garantias efectivas prestadas pelo Estado					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Banco Europeu de Investimento	30	58	245	370	470	664
Leasing Operacional				97	219	250
Total	30	58	245	467	689	914

Unidade: milhões de euros

Fonte: Dados fornecidos pelo GPC/MP

No conjunto do valor global de garantias pessoais prestadas pelo Estado veiculado no Parecer deste Tribunal sobre a Conta Geral do Estado do ano de 2003, os valores garantidos no âmbito da actividade da MP representam 9,1% do conjunto⁹⁸.

287. Considerando os compromissos financeiros assumidos pela MP e tendo em conta que, a não serem suficientes os recursos gerados pela actividade para cobrir aqueles, tais responsabilidades serão inevitavelmente transferidas para o Estado que, mediante garantia, já as assumiu. O conjunto de investimentos que aguardam aprovação tutelar e outros que se encontram em preparação deverão ser equacionados numa perspectiva integrada com o investimento já em curso, de forma a ter o quadro completo e efectivo das obrigações financeiras da empresa. Assim, e não obstante a efectiva criação de infraestruturas de longa duração os decisores públicos não poderão ignorar a dimensão dos encargos que serão transmitidos às gerações futuras.

X - EMPREITADAS

288. Foram solicitados os processos relativos à “*Empreitada de Execução das Obras de Inserção Urbana da Futura Linha da Boavista na Envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque*”, bem como o denominado “*Linha da Boavista – Obras de Inserção Urbana na Envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque – Fase 1 – Aditamentos 1, 2, 3, 4 e 5*”. A selecção destes processos deveu-se à atenção que têm suscitado recentemente na comunicação social e na opinião pública.
289. Em resposta, entregaram os serviços, em suporte digital, diversa e extensa documentação, a qual só foi possível analisar já após o trabalho de campo, dadas as restrições temporais. Entre tais documentos contam-se quatro ficheiros contendo documentação que nada tem a ver com o solicitado, relativos à empreitada da ponte do Infante, à construção do interface das Antas e à contratação do projecto de especialidades para a requalificação da Rotunda da Boavista. Os restantes dois ficheiros recebidos – um com 521 páginas e outro com 350 – contém ambos, basicamente, os seguintes elementos, a **maioria dos quais diversas vezes repetidos** e todos conexos com a fase do procedimento concursal: convites dirigidos às 6 entidades escolhidas; respectivos anúncios de abertura de procedimento; relatórios da comissão de abertura do concurso e da comissão de análise das propostas; contratos de empreitada; cadernos de encargos; comunicações diversas entre a MP e as ditas entidades; cópias das cauções prestadas; condições gerais e particulares dos contratos de seguro celebrados pela adjudicatária; etc.
290. Embora tenha havido aditamentos ao 1º contrato, não houve remessa dos mesmos; cerca de metade da documentação respeita à 2ª fase da mesma obra. Também não foram recebidos quaisquer elementos relativos à fase de execução contratual (autos de medição, facturas, etc).
291. Além de incompleta a documentação recebida apresentava deficiências de organização que dificultaram a consulta.
292. Não obstante, com base nos elementos disponíveis, passam-se a enumerar os principais aspectos caracterizadores da fase concursal:
- A. Segundo a atrás mencionada listagem, estas empreitadas em análise foram adjudicadas a “Alberto Couto Alves, ACA Construções, SA”, a primeira, objecto de concurso limitado, pelo valor de € 3.887.252 e os aditamentos pelo valor global de € 21.545, todas com procedimento iniciado em 23/12/2003 e às quais acresce o IVA à taxa legal.
 - B. Compulsada a documentação relativa ao primeiro processo⁹⁹ – a única parcialmente facultada – foi possível constatar que o mesmo se concretizou em duas fases distintas:
 - C. 1ª *Fase* – Tendo sido utilizado o procedimento de “concurso limitado sem publicação de anúncio”, foram enviados convites em 23/12/2003 (e de acordo com o artigo 130º do RJEOP) às seguintes seis entidades: “Sociedade de Construções Soares da Costa, SA”; “Somague Engenharia, SA”; “Engil, Sociedade de Construções, SA”; “Alberto Couto Alves, SA”; “Sociedade de Construções H. Hagen, SA”; e “Teixeira Duarte, Engenharia e Construções, SA”. Destas, somente a “Sociedade de Construções H. Hagen, SA” não se



- apresentou a concurso, tendo a “Teixeira Duarte” e a “Mota Engil” apresentado um única proposta conjunta.
- D. O acto público do concurso foi realizado em 27/01/2004 e o relatório de análise das propostas elaborado em 02/02/2004, o qual concluiu pela formulação de proposta ao conselho de administração da MP para efectuar a adjudicação à empresa “Alberto Couto Alves, SA”, pelo preço acima já indicado de € 3.887.252 e com o prazo de 135 dias, facto que decorreu da aplicação do critério adoptado da “proposta economicamente mais vantajosa”, assente nos seguintes factores e ponderações: preço e sua credibilidade 60%; qualidade técnica da proposta 20%; prazo 20%.
- E. O respectivo contrato de empreitada, por série de preços, foi celebrado em 16/02/2004, data em que, nos seus termos, se tem por igualmente verificada a consignação da obra, tendo sido na mesma data prestada garantia bancária pelo valor de € 194.362,60, correspondente a 5% do valor da mesma¹⁰⁰.
- F. O processo do concurso, incluindo o programa do concurso, o caderno de encargos e especificações técnicas, bem como a proposta do adjudicatário, todos constituindo parte integrante do contrato, deverá ser observado pelas partes na execução dos trabalhos.
- G. 2ª Fase – Por carta / convite de 25/02/2004 endereçada às mesmas seis empresas, foi iniciado o processo de “Concurso Limitado para Execução da 2ª Fase das Obras de Inserção Urbana da Futura Linha da Boavista na Envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque”, tendo sido elaborado o relatório da comissão de análise em 22/03/2004 (os critérios de adjudicação e respectivos factores de ponderação foram os mesmos da 1ª fase da obra), no qual foi escolhida a proposta do concorrente “Alberto Couto Alves, SA”, pelo preço de € 2.487.025,95 e pelo prazo de execução de 81 dias. O contrato veio a ser celebrado em 14/04/2004, tendo-se nessa data igualmente verificado a consignação dos trabalhos e tendo o adjudicatário apresentado uma caução no valor de € 124.351,30, emitida pelo BPN em 15/04/2004¹⁰¹.
293. A MP encontra-se sujeita ao regime jurídico das empreitadas de obras públicas, de acordo com o previsto no artigo 3º, nº 1, alínea g), do DL nº 59/99, de 02/03, tendo esta empreitada seguido o procedimento de concurso limitado sem publicação de anúncio previsto nos artigos 48º e 129º do mesmo diploma.
294. Este procedimento, de acordo com tais preceitos, somente pode ter lugar em empreitadas cujo valor estimado não ultrapasse os 25.000 contos (€ 124.699,47), sendo o concurso público (ou o concurso limitado **com publicação de anúncio**, caso se verifiquem os respectivos pressupostos) o tipo procedimental a seguir quando esse valor for superior.
295. No entanto, foi entendido, no lançamento dos procedimentos *sub judice*, estar a empresa também sujeita ao regime constante do DL nº 223/2001, de 09/08¹⁰² (em muitos dos documentos compulsados é feita menção a tal regime por referência ao seu artigo 1º, nº 1, nunca se fundamentando com outros preceitos as pertinentes razões dessa sujeição) e, por tal facto, foi adoptado o tipo concursal mencionado, supostamente legitimado por este último diploma e pela forma que segue:
296. Nos anúncios de abertura de procedimento – ponto “IV.1.2) *Justificação para a utilização de procedimento acelerado*”¹⁰³ – pode ler-se, no da primeira fase, as

seguintes razões para a utilização desse procedimento específico: *“Motivos de urgência imperiosa resultante de acontecimentos imprevisíveis que impossibilitam o cumprimento dos prazos estabelecidos para os restantes procedimentos.”*. Já no anúncio da segunda fase, foi referido mais extensamente no mesmo ponto que *“A Metro do Porto foi confrontada com a necessidade de sincronizar a construção da Linha da Boavista, na zona da Rotunda, com a construção da Casa da Música, face às dificuldades sob o ponto de vista técnico que acarretará a não sincronização dessas empreitadas. Consequentemente a Sociedade Casa da Música foi obrigada a implementar no terreno infra estruturas e constrangimentos de modo a viabilizar a construção do edifício da Casa da Música, nomeadamente: (...). Estes constrangimentos são também necessários à obra da Metro do Porto pelo que é de todo o interesse partilhar os mesmos temporalmente. Refira-se ainda que está prevista a criação de um novo arruamento nas traseiras do edifício da Casa da Música, obra esta incluída na empreitada da Casa da Música. A obra da Metro do Porto inclui também o desvio de infra-estruturas enterradas por esse mesmo novo arruamento pelo que é necessário sincronizar ambas as empreitadas. O prazo de conclusão da obra imposto pela Câmara do Porto é de 31 de Maio de 2004, pois prevê-se a chegada de turistas em elevado número em Junho de 2004, aquando do Campeonato Europeu de Futebol, juntamente com aumento significativo do trânsito rodoviário.”*.

297. Os preceitos do artigo 18º, nº 1, alínea d) e nº 2, do DL nº 223/2001, que prevêem a possibilidade da contratação ser efectuada mediante um dos procedimentos previstos no DL nº 59/99, sem necessidade de publicação de anúncio, em caso de *“urgência imperiosa, resultante de acontecimentos imprevisíveis ...”* não é, no entanto, aplicável à situação em causa, pelos motivos constantes dos parágrafos seguintes.
298. A urgência invocada pela MP não advém de acontecimentos imprevisíveis, mas antes perfeitamente passíveis de serem antecipados. A obra da sociedade Casa da Música não constituirá um acontecimento daquela natureza. Como, igualmente, a realização do Campeonato Europeu de Futebol em Junho de 2004 foi um evento do conhecimento público desde há vários anos. Logo, não é de aceitar a qualificação destes acontecimentos como **imprevisíveis** para justificar a urgência da obra.
299. Por outro lado, o dito DL 223/2001 não é aplicável às obras em causa, as quais nada têm a ver com a actividade de exploração de *“... redes de prestação de serviços de transporte público por caminho de ferro, sistemas automáticos, eléctricos, tróleys ou autocarros ou cabo ...”* (artigo 5º, nº 1) e, assim sendo, estão excepcionados do seu âmbito de aplicação pelo artigo 13º nº 1, que reza o seguinte: *“O regime previsto neste diploma não será aplicável aos contratos ou aos concursos que as entidades adjudicantes celebrem ou organizem para fins diferentes das actividades referidas nos artigos 3º a 6º ...”*¹⁰⁴.
300. Por estas razões deve concluir-se ter sido violado o artigo 48º, nº 1, e o artigo 129º do DL nº 59/99, pois deveria ter sido utilizado o “concurso público” e não o “concurso limitado sem publicação de anúncio” para a adjudicação das vertentes obras.
301. Por último, ficou por demonstrar pela MP se as duas fases dos trabalhos correspondem a duas e não a uma única obra e, assim, pelo seu valor total (€ 6.374.277), obrigaria ao lançamento de concurso público com anúncios no “Jornal Oficial das Comunidades Europeias”.



302. Quanto à matéria acabada de relatar, os responsáveis, (Volume I, Parte A, fls. 163), afirmam que: *“A intervenção da sociedade naquelas obras foi patrocinada pelo Governo, de forma não antecipável pela Metro do Porto, SA.”*.

XI - RECOMENDAÇÕES

303. Face ao que antecede, formulam-se as seguintes recomendações:

a) Ao Governo, com a sugestão de ponderar sobre os seguintes aspectos:

1. Atendendo à responsabilidade que lhe incumbe na boa gestão do dinheiro dos contribuintes, e, em simultâneo, à necessidade de fazer cumprir o que prescreve o artigo 35º, nº 3, alíneas a), b) ou c), do CSC, deve providenciar no sentido de o Estado adquirir uma posição accionista na empresa que permita garantir que a capacidade de tomada de decisões respeita a relatividade do esforço financeiro total exigido a cada sócio.
2. Em matéria de prestações acessórias, que deveriam ter ocorrido por contrapartida de obras já efectuadas, nos termos das bases da concessão, caso entenda desonerar os demais accionistas da sua realização, deverá substituir-se aos mesmos, de acordo com o que se encontra previsto no diploma que rege a actividade, aplicando-se o disposto no final do n.º 4 da Base XIII da Concessão. Igualmente, deverá providenciar pela alteração do Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15/12, de forma a integrar no objecto social da empresa a possibilidade de esta executar obras de inserção/requalificação urbana nos espaços envolventes do sistema de metro, evitando assim, para o futuro, a ilegalidade decorrente da eventual gratuitidade da sua realização.
3. Tendo em conta o que prescreve a Base XV das Bases da Concessão, aprovada pelo Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15/12, e alterada pelo Decreto-Lei nº 261/2001, de 26/09, celebrar com a MP os contratos programa aí previstos, fazendo-os preceder dos eventuais estudos e diligências necessárias ao apuramento dos respectivos valores de indemnizações compensatórias a atribuir.

b) À assembleia-geral que:

1. Incumba o conselho de administração de promover a realização de um estudo que demonstre a situação financeira actual da empresa à luz de são princípios contabilísticos, tendo necessariamente em conta os seguintes aspectos: fontes de financiamento necessárias à cobertura do seu actual défice e ao pagamento dos custos com a concretização integral do projecto; projecção de proveitos ao longo das diversas fases futuras de operação do sistema até 31/12/2030.



2. Tome posição sobre o pagamento de vencimentos e a utilização de cartões de crédito pelos administradores ocorridos até 25/05/2001, data em que deliberou sobre a matéria, sem eficácia retroactiva.
3. Assegure que a “comissão de fixação de remunerações”, nomeada em reunião da assembleia-geral do passado ano de 2005, realize prontamente a tarefa de que foi incumbida, tendo em conta as seguintes questões (e sem prejuízo daquele órgão deliberativo se pronunciar também sobre elas em concreto):
 - i. Apreciação e eventual revisão da forma de utilização dos cartões de crédito pelos membros do conselho de administração, quer relativamente à sua atribuição ou não aos administradores não executivos, quer quanto à exigência de comprovativos, designadamente dos membros da comissão executiva aquando da sua utilização;
 - ii. Justificação ou revisão dos montantes dos vencimentos em vigor para os administradores não executivos;
 - iii. Condições de aquisição, atribuição e utilização de viaturas pelos administradores executivos, bem como dos demais complementos remuneratórios (seguros, telemóveis, etc);
 - iv. Definição de indicadores de gestão a utilizar para aferir do grau de desempenho, cuja verificação condicionará a atribuição de prémios anuais de gestão aos membros da comissão executiva, de harmonia com o praticado em outras entidades de capitais públicos;
 - v. Importância das quantias indemnizatórias a que os administradores executivos tenham direito por virtude da eventual cessação de funções por motivo que lhes não seja imputável;

c) Ao conselho de administração que:

1. Se abstenha de praticar actos ou de deliberar em matérias da competência da assembleia-geral, sem prejuízo das situações de excepção que o justifiquem.
2. 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 MP.
3. Providencie no sentido de passar a distinguir claramente, nas empreitadas que leva a cabo e nos futuros aditamentos ao contrato com a Normetro, as obras de infra-estruturas inseparáveis da construção do sistema de metro, das demais obras realizadas nas envolventes desse sistema e que são dele claramente cindíveis, como foi o caso de parte da obra efectuada na Praça Mouzinho de Albuquerque.



4. Diligencie pelo cumprimento das obrigações em falta da concessionária para com o concedente (vg. proceder ao envio tempestivo dos relatórios semestrais sobre a previsão dos trabalhos e seu enquadramento nos prazos previstos (Base V, n.º 3), do inventário dos bens afectos à concessão (Base VII, n.º 3) e do projecto de orçamento contemplando as áreas de gestão e investimento (Base XVI, n.º 2)) e acautele o endividamento de médio longo prazo sujeito a garantia/aval do Estado, tendo em conta o limite de € 997.595.790 (Base XIII, n.º 15).
5. Diligencie no sentido da reavaliação das opções ao nível do regime de taxa de juro fixa acordada com o BEI e ao nível do *swap* de taxa juro referente ao contrato de leasing operacional.
6. Encete diligências de forma a assegurar a atempada cobrança dos valores de receita da venda de títulos de transporte junto do TIP, ou em alternativa a cobrança de juros, bem como a regularização dos valores indevidamente pagos (€ 58.282,15) àquele ACE a título de comissão da rede de vendas.
7. Assegure a elaboração de mapas de fluxos de caixa previsionais, à luz das últimas informações disponíveis para todo o período da concessão.
8. Proceda à correcção da contabilização dos financiamentos do investimento (comparticipações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária), contabilizados/registados na conta 58-*Prestações do concedente*, de modo a inclui-los na Conta 2745 - *Subsídios para Investimentos*, atendendo à natureza daqueles e aos princípios contabilísticos geralmente aceites. Dado que após esta operação se evidenciará estar perdido metade do capital próprio, em sequência, deverá ainda o mesmo órgão convocar uma reunião da assembleia-geral da sociedade nos termos e para os fins do artigo 35º, nºs 1 e 3, do CSC (dissolução da sociedade, redução do capital social ou realização de entradas pelos sócios para o seu reforço).
9. Regularize as situações críticas detectadas ao nível do controlo interno (vg. segregação de funções ao nível do DAF no processo de facturação, recebimento/pagamento e respectiva contabilização das operações, quer em relação à MP quer em relação ao TIP).
10. Diligencie para que os serviços assegurem critérios adequados na organização das pastas de empreitadas.
11. Assegure que o sistema contabilístico responda a necessidades de informação sobre obras de inserção ou requalificação urbana.

XII – DECISÃO

304. Pelo exposto, os Juízes do Tribunal de Contas, em subsecção da 2ª Secção e nos termos da alínea a) do n.º 2 do art.º 78º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto:

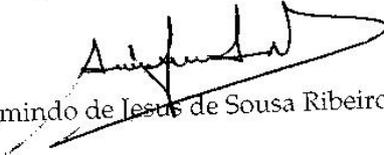
- a) Aprovar o presente relatório;
- b) Ordenar que o mesmo acompanhado dos anexos seja remetido:
 - Ao Presidente da Assembleia da República, com sugestão de encaminhamento para a Comissão de Poder Local, Ambiente e Ordenamento do Território (7ª Comissão);
 - À Presidência do Conselho de Ministros;
 - Ao Ministro de Estado, das Finanças e da Administração Pública (MEFAP)
 - Ao Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações (MOPTC);
- c) Mandar notificar, com remessa do relatório e anexos:
 - O Procurador-Geral Adjunto, neste Tribunal, em cumprimento do disposto nos artigos 29º, n.º 4, e 54º, n.º 4, aplicável por força do disposto no art.º 55º, n.º 2, todos da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, do presente relatório e respectivos anexos;
 - O presidente da assembleia-geral;
 - Os membros do conselho de administração identificados no parágrafo 30;
- d) Que, no prazo de 180 dias, os presidentes da assembleia-geral e do conselho de administração informem o Tribunal de Contas da sequência dada às “Recomendações” constantes do parágrafo 303 do presente relatório;
- e) Que, após as notificações e comunicações necessárias, se proceda à divulgação do relatório e respectivos anexos pelos órgãos de comunicação social e pela Internet;
- f) Fixar os emolumentos a pagar, conforme consta do Anexo VIII.



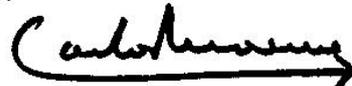
Assinatura

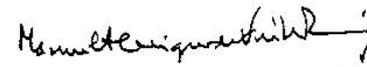
Tribunal de Contas, em 26 de Outubro de 2006

O Juiz Conselheiro Relator,

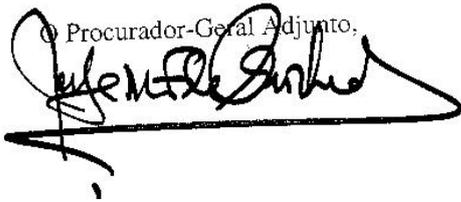

(Armindo de Jesus de Sousa Ribeiro)

Os Juizes Conselheiros Adjuntos,


(Carlos Manuel Botelho Moreno)


(Manuel Henrique de Freitas Pereira)

Fui presente,

Procurador-Geral Adjunto,


XIII - NOTAS REFERENCIADAS NO RELATÓRIO

- ¹ Tendo sido levada a cabo de acordo com o Plano Global e Programa de Auditoria aprovados por despacho do Juiz Conselheiro da Área - vd. cópia do PGA, Volume I, Parte B, fls. 1 a 18.
- ² Que se encetou com uma reunião em que estiveram presentes o presidente da comissão executiva do conselho de administração da empresa e diversos elementos dirigentes dos seus quadros, e, por parte da DGTC, o auditor-coordenador, o auditor-chefe e os restantes elementos da equipa. O trabalho de Campo decorreu nos períodos de 7 a 18/03/2005 e de 11/04 a 11/05/2005.
- ³ Por despacho conjunto n.º 432/2004, de 30 de Junho da Ministra de Estado e das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação foi determinada à IGF e à IGOPTC a realização de uma auditoria técnico-financeira à MP, relativa aos exercícios de 2000-2003, orientada, designadamente, para as seguintes questões:

Levantamento exaustivo das operações contabilísticas;
Análise dos circuitos e fluxos de informação financeira;
Processo de arrecadação de receitas;
Verificação dos suportes de realização da despesa;
Execução orçamental;
Análise da segregação de funções;
Cumprimento das normas e procedimentos dos respectivos regimes de contabilidade;
Fiabilidade dos sistemas de informação e controlo interno.

Neste contexto, salienta-se que no texto do Relato correspondente àquela acção de fiscalização – a que o TC teve acesso – vêm já suficientemente descritos os vários aspectos em que se revela a vertente operacional da MP, nomeadamente no que concerne às diversas fases e tipos de obras em que se desdobra a implementação do sistema (infra-estruturas, interfaces, linhas, etc.) razão pela qual se entendeu ser aqui desnecessária a repetição de tais matérias, até por uma questão de economia de espaço e de tempo, optando-se antes por uma breve descrição formal do projecto, preparatória da abordagem de aspectos menos aprofundados nesse trabalho.

- ⁴ Incipientemente ainda, como é aliás reconhecido no seu próprio preambulo: “Importava, assim, criar um quadro genérico que, definindo as grandes opções e balizando o caminho a seguir, não estrangulasse o desenvolvimento prático e concreto de um processo ainda em embrião e, por isso mesmo, de contornos só progressivamente definíveis.” (sublinhado nosso).
- ⁵ Artigo 4º, nº 1, do citado diploma.
- ⁶ Vd. cópia de fls.1 a 26 do Volume II .
- ⁷ Vd. artigo 277º, nº 2, do CSC.
- ⁸ Estrutura monista de administração, prevista na alínea a), do nº 1, do artigo 278º, do CSC.
- ⁹ Vd. cópia da declaração respectiva de fls. 28 a 31 do Volume II.
- ¹⁰ Cfr. preambulo do DL nº 394-A/98, de 15/12.
- ¹¹ Note-se que, de acordo com as bases da concessão, após um período inicial que decorre entre “... a entrada em serviço do primeiro troço até quatro anos após a entrada em serviço de todo o sistema ...” (Base XX), a sua operação reverte para a esfera de actividade da MP. Se nos últimos dois anos do período inicial ou em dois anos consecutivos após esse período, já na responsabilidade da concessionária MP, essa exploração se revelar deficitária, prevê a lei (Base XXI) que deverá esta, obrigatoriamente, subconcessionar a operação do sistema a entidade a escolher por concurso público (Base XXII). Para além desta subconcessão, proíbe a Base XXIII qualquer outra forma de transmissão parcial ou total da concessão.
- ¹² Vd. documento processado a fls. 32 do Volume II.
- ¹³ Base I
- ¹⁴ Base II
- ¹⁵ Base VIII
- ¹⁶ Bases IX, X e XI



- ¹⁷ Base XIII
- ¹⁸ Base XIII, nº 2
- ¹⁹ Vd. quanto a estes dois últimos pontos o que se referiu na nota nº 13.
- ²⁰ Vd. fls. 32 do Volume II.
- ²¹ Estas acções, porque aos sócios cabe a obrigação de realização de prestações acessórias, são necessariamente nominativas (vd. artigos 299º, nº 2 e 287º do CSC).
- ²² Vd. certidão do registo comercial da empresa, emitida em 13/07/2004, processada de fls. 33 a 43 do Volume II.
- ²³ Denominado “Concurso Público Internacional de Adjudicação do Projecto, Construção, Equipamento, Financiamento e Operação por um curto Período de Tempo de um Sistema de Metro Ligeiro na Grande Área Metropolitana do Porto”.
- ²⁴ Um “Agrupamento Complementar de Empresas” (ACE) é uma entidade dotada de personalidade jurídica, sujeita a registo comercial, com órgãos próprios, cujos sujeitos exploram actividades empresariais, não podendo ter por fim principal (mas somente acessório) a realização e partilha de lucros, mas antes a melhoria das condições de exercício ou de resultado das actividades dos membros, quer através da realização de economias na produção, quer através da consecução de vantagens económicas. São pois entidades sem fins lucrativos, que se situam entre as pessoas colectivas de tipo associativo e as societárias (mais próximas destas últimas, ainda que com elas se não possam confundir, dada a ausência do escopo lucrativo). Na constituição do ACE participam: **Grupo 1:** “Somague – Engenharia, SA” – 20.18%; “Sociedade de Construções Soares da Costa, SA” – 20.18%; “Impregilo, SPA” – 2.12%; **Grupo 2:** “Balfour Beatty Rail, SPA” – 20.16%; “Bombardier Transportation Portugal, SA” – 24.81%; **Grupo 3:** “Semaly, SA” – 1.18%; “Société Européenne pour le Développement des Transports Publics – TRANSDEV, SA” – 11.37%;
- ²⁵ Vd. cópia desta escritura de fls. 44 a 59 do Volume II.
- ²⁶ Pode consultar-se cópia do contrato original de fls. 77 a fls. 265 do Volume II. Os textos referentes aos anexos, bem como aos aditamentos, não se incluem no processo, por manifesta desnecessidade, pela sua extensão e porque se tratam, na sua grande maioria, de documentos de teor técnico que não cabe apreciar no presente trabalho.
- ²⁷ Vd. cópia da escritura processada de fls. 266 a fls. 290 do Volume II.
- ²⁸ Pode consultar-se a certidão do registo comercial do TIP de fls. 291 a 296 do Volume II.
- ²⁹ Estatutos das empresas facultados pelo GPC da MP e processadas de fls. 297 a fls. 328 do Volume II.
- ³⁰ Não foi fornecida informação suficiente quanto a esta matéria.
- ³¹ Tendo-se diligenciado quer junto da MP (veja-se ponto 1 da Requisição nº 1, cuja cópia se processa a fls. 2 do Volume I, Parte B, enviada por telefax para a MP, concomitantemente com o início do trabalho de campo, ponto esse que não obteve qualquer resposta), quer junto da GAMP (por via telefónica).
- ³² Vd. cópia inserta de fls. 329 a 343 do Volume II.
- ³³ Vd. cópia do Acórdão Arbitral de fls. 1 a 206 do Volume III.
- ³⁴ Ao administrador Valentim dos Santos Loureiro foi aplicada uma medida de coacção de suspensão do exercício de funções no conselho de administração da MP, por despacho judicial de 23/04/2004, comunicado à MP em 26/07/2004, assim tendo permanecido até 22/04/2005, não tendo auferido ao longo deste período qualquer verba a título de vencimento. Foi solicitada informação escrita sobre “... *quais os montantes que o dito administrador percebeu da MP no período de tempo que durou tal suspensão.*” (ponto 14 da requisição nº 15, de 11/05/2005, processada a fls. 36 do Volume I, Parte B, com resposta a fls. 243 do Volume III), tendo sido respondido que este “... *não percebeu quaisquer montantes desta empresa no período de tempo que durou a suspensão referida neste mesmo ponto (ver também ficheiros em anexo)*”, o que foi comprovado pela empresa por via da apresentação das respectivas folhas de “Conta Corrente Discriminativa”, que se anexam a fls. 244 e 245 do mesmo Volume III.
- ³⁵ Vd. resposta ao ponto 3 da requisição nº 13, de 04/05/2005 a fls. 261 e 262 do Volume III.
- ³⁶ Este administrador, Juvenal da Silva Peneda, invoca nas suas alegações, a fls. 134 e 135 do Volume 0, nunca ter recebido qualquer verba a título de prémio de gestão e nunca ter utilizado viatura da empresa.
- ³⁷ Os valores de “vencimento” são pagos 14 vezes por ano.
- ³⁸ Vd. cópia das respectivas actas a fls. 246 e 252 do Volume III.
- ³⁹ Vd. cópias da requisição nº 13 e documento com as respectivas respostas processadas a fls. 257 e fls. 260 a 305, do Volume III.
- ⁴⁰ Cfr. ponto 4 da requisição nº 7, de 14/04/2005, e respectiva resposta, a fls. 306 e 307.

⁴¹ A fls. 21 e 22 do documento da empresa, pronunciam-se os administradores dizendo que “A Assembleia-Geral da Metro do Porto, SA, na sua reunião de 28 de Julho de 2000, tomou posição sobre o Estatuto Remuneratório dos Administradores e, concretamente, no que concerne à atribuição de viaturas, como abaixo melhor se explicitará.”, referindo que na reunião anterior do mesmo órgão de 21/07/2000 os trabalhos foram suspensos para se ultimarem as negociações visando a contratação do administrador José Manuel Duarte Vieira, tendo sido, em ambas as reuniões, os accionistas informados das condições desse contrato, as quais incluíam a atribuição de viatura, tendo o mesmo sido eleito dentro desses pressupostos remuneratórios. Referem ainda que os demais membros da comissão executiva, nomeadamente o seu presidente, Manuel de Oliveira Marques, haviam sido convidados para os respectivos cargos dentro, igualmente, de idênticos pressupostos, “... o que esteve sempre presente ...” em ambas as reuniões.

Mais argumentam que “O que está em causa é tão só e apenas a expressão escrita de uma vontade livre e seguramente manifestada pela pessoa colectiva, o que não implica qualquer vício na sua formação, mas tão só na forma dela ser manifestada.”, pelo que não podem concordar que a aquisição e atribuição de viaturas “... tenha sido feita à revelia de qualquer manifestação de vontade da sociedade nesse sentido.”, sugerindo no entanto que “... a Assembleia-Geral, na sua próxima reunião, ratifique formalmente este procedimento, adoptado e mantido com pleno conhecimento e aquiescência dos accionistas ...”.

Estes argumentos, no sentido de os órgãos da sociedade terem querido o resultado que se foca no texto, sem no entanto o terem expressado, carecem de consistência factual e jurídica. Os órgãos colegiais de uma sociedade anónima têm a sua forma legal de funcionamento perfeitamente delineada no CSC, estatuinto o seu artigo 53.º que “As deliberações dos sócios só podem ser tomadas por alguma das formas admitidas por lei para cada tipo de sociedade” e o 63º, nº 1, que “As deliberações dos sócios só podem ser provadas pelas actas das assembleias...”. E, quanto a estas “A acta prova e demonstra o que nela se relata e prova que não se passou o que dela não constar” (Miguel J.A. Pupo Correia, Direito Comercial). Do exposto resulta, claramente, e ao contrário do que afirmam os responsáveis, que, não tendo sido a aquisição (e atribuição e utilização) das viaturas submetida a deliberação da assembleia-geral nos termos legais, e por se tratar de matéria remuneratória, portanto da sua exclusiva competência, não foi produzida qualquer vontade imputável à sociedade nessa matéria.

Acresce repetir que nessa reunião de 28/07/2000 do órgão deliberativo da MP (bem como na sessão anterior, de dia 21 do mesmo mês), a única deliberação tomada em matéria de remunerações foi “... designar o representante e Presidente da Junta Metropolitana do Porto e o representante do Estado para apresentarem em reunião posterior de Assembleia-Geral uma proposta relativa às remunerações a atribuir aos administradores.”, o que só veio a suceder em reunião de 25/05/2001, portanto, cerca de 10 meses mais tarde (Vd. cópia da acta a fls. 252 do Volume III.) e nada se tendo aí discutido e deliberado relativamente a “viaturas”, pelo que a afirmação expendida agora pelos administradores da MP, atrás citada, segunda a qual a assembleia-geral da MP “... tomou posição sobre o Estatuto Remuneratório dos Administradores e, concretamente, no que concerne à atribuição de viaturas, como abaixo melhor se explicitará.” não corresponde à verdade, como aliás já resultava de resposta pelos serviços ao ponto 4 da requisição nº 7, de 14/04/2005 (vd. fls. 306 e 307 do Volume III), na qual reconhecem que “... a questão do regime de atribuição e da aquisição de viaturas a administradores nunca foi objecto de deliberação formal.” (sublinhado nosso, pois, quanto a esta resposta dos serviços entenda-se que não existem “deliberações formais”, por oposição a “não formais”. Qualquer matéria contida no foro decisivo dos accionistas ou foi objecto de deliberação ou não foi, podendo ser provada apenas pela respectiva acta ou outro dos documentos escritos previstos no CSC).

⁴² Vd. por tudo cópia da acta da reunião de 06/03/2002 da assembleia geral, de fls. 308 a 313 do Volume III.

⁴³ Vd. fls.275 a 283 do Volume III.

⁴⁴ Vd. cópia da acta processada de fls. 314 a 316 do Volume III.

⁴⁵ De acordo com informação prestada pelo presidente da comissão executiva em resposta ao ponto 4 da requisição nº 13, de 04/05/2005, inserta a fls. 262 do Volume III.

⁴⁶ Tudo como melhor se pode ver no documento já identificado, inserto de fls.275 a 283 do Volume III.

⁴⁷ Através do ponto 9 da requisição nº 13, de 04/05/2005⁴⁷, dirigida ao presidente da comissão executiva do CA da MP – Vd. fls. 258 e 263 do Volume III..



- ⁴⁸ Mesma requisição nº 13, ponto 1. Vd. fls.257, 260 e 261, do Volume III.
- ⁴⁹ Entenda-se que a capacidade jurídica das sociedades anónimas pode compreender, em princípio, todas as actividades que não contrariem o seu fim social. No entanto, a realização de actos gratuitos, altruístas, contraria esse fim, que se consubstancia, em última análise, na obtenção de lucros. Já os actos gratuitos “interessados” podem não o contrariar, nomeadamente por visarem uma vantagem indirecta para a entidade. Isto é aplicável também às sociedades de capitais públicos, nomeadamente as criadas por acto do legislador, por razões que se prendem com a defesa dos interesses dos credores sociais e dos próprios accionistas, seja qual for a sua composição.
- ⁵⁰ Vd. artigos 6º do CSC e 294º do Código Civil
- ⁵¹ Relembre-se, a propósito, o que já foi dito atrás, no sentido de ser necessário também distinguir entre actos gratuitos “interessados” e meramente altruístas. Os primeiros, de que são exemplos a oferta de brindes aos clientes ou fornecedores, a consignação de uma parte da receita a uma entidade de solidariedade social, etc, porque visam melhorar a imagem social e, conseqüentemente, potenciar a sua actividade, não são contrários ao fim social e inserem-se na sua capacidade jurídica. Já os meramente altruístas, como sejam a doação pura e simples de verbas a um terceiro, ou o perdão de uma dívida, já são contrários a esse fim, por não visarem o lucro e, assim, contenderem com o que os seus accionistas ou credores dela podem esperar (podendo prejudicar o seu “interesse social”).
- ⁵² Inseto de fls.329 a 343 do Volume II.
- ⁵³ Vd. pontos 1 e 2 da requisição nº 3, de 09/03/2005, a fls. 317 do Volume III.
- ⁵⁴ É de salientar que o universo dos processos expropriativos se situa na ordem dos vários milhares, sendo assim a amostra colhida necessariamente pouco significativa e insuficiente, por muito que os condicionalismos de tempo no trabalho de campo possibilitassem o seu alargamento.
- ⁵⁵ De entre o universo existente tentou-se abranger na amostra processos amigáveis e litigiosos, relativos a prédios urbanos e rústicos – dentro destes, com afectações diversas segundo o PDM – relativos a parcelas com pequenas áreas e valores indemnizatórios mais elevados, com áreas superiores e valores menores, etc.
- ⁵⁶ Vd. ponto 2 da requisição nº 10, de 21/04/2005, a fls. 22 do Volume I, Parte B, e ponto 4 da requisição nº 14, de 05/05/2005, com cópia a fls.32 do mesmo Volume e Parte.
- ⁵⁷ Cópia do documento oferecido processada a fls. 323 e 324 do Volume III.
- ⁵⁸ Processa-se a fls. 325 e 326 do Volume III cópia da RCM citada.
- ⁵⁹ Vd. cópia desses contratos e fls. 327 a 360 do Volume III.
- ⁶⁰ Não se trata de um contrato de concessão, pois nesta a actividade deve ser exercida por conta e risco da concessionária, a qual deverá pagar uma renda à concedente, o que não é o caso. Não parece tratar-se, igualmente, de uma prestação de serviços (ainda que gratuita), pois não existe contrapartida dada pela MP à operadora, a forma como a actividade deve ser prosseguida está suficientemente pormenorizada no contrato para que se possa falar em “prestar o resultado do trabalho” e não o trabalho em si mesmo. Assim, e na falta de elementos em contrário, tudo aponta para que nos encontremos perante um contrato atípico de concessão gratuita da exploração.
- ⁶¹ Matéria também apreciada pela CNC no âmbito da acção da IGF e conforme se refere no Capítulo da “Estrutura Económico-Financeira” - Situação financeira.
- ⁶² Cfr. Base I, n.º 1 e n. 3, Anexo I do DL n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro.
- ⁶³ Cfr. DL n.º 71/93, de 10 de Março.
- ⁶⁴ Cfr. DL n.º 261/2001, de 16 de Setembro.
- ⁶⁵ Cfr. DL n.º 249/2002, de 19 de Novembro.
- ⁶⁶ Cfr. Preâmbulo do DL n.º 166/2003, de 24 de Julho, do DL n.º 233/2003, de 27 de Setembro e da RCM n.º 132/2003, de 31 de Julho
- ⁶⁷ Cfr. Base V, n.º 1 do Anexo I do DL n.º 261/2001, de 26 de Setembro
- ⁶⁸ Fonte: *site* da Metro do Porto, SA.
- ⁶⁹ A identificação das linhas por cor e letra correspondem às atribuídas na fase de exploração comercial.
- ⁷⁰ Nesta análise utilizou-se a informação facultada pela MP, sendo de referir que a afectação dos investimentos à 1ª e 2ª fase difere da preconizada nos diplomas legais anteriormente apresentados.
- ⁷¹ Denominação adoptada na fase de construção.
- ⁷² Para a elaboração do mapa de financiamento integrado no Estudo económico foram utilizados os valores históricos até ao ano de 1999, tendo sido feita uma projecção para o ano de 2000.

- ⁷³ Rede base inclui o Projecto inicial; Revisão de preços e outros inerentes; Alterações; Duplicação Linha p (sem MC); Duplicação Linha T – F.Cuco/ISMAI (sem MC); Material circulante-duplicações; Outros.
- ⁷⁴ Na generalidade do contratos de financiamento celebrados entre a Metro do Porto, SA e o BEI, a taxa variável BEI é determinada pelo Banco em conformidade com os procedimentos estabelecidos pelo seu Conselho de Administração relativamente aos empréstimos a taxa variável que apresentem as mesmas características que a parcela desembolsada em causa. Esta taxa não pode exceder a taxa limite, correspondendo à taxa LISBOR no caso da primeira tranche e da EURIBOR nas restantes, definidas nos termos dos contratos de financiamento, acrescidas de uma percentagem determinada nos mesmos, desde 0,15% a 0,12%. Esta metodologia é válida no cálculo dos juros em cada período de referência, ou seja, 15 de Março, 15 de Junho, 15 de Setembro e 15 de Dezembro, não se aplicando aos dias que medeiam entre a data do desembolso e a data de início de um período de referência. Esta modalidade de regime de taxa de juro permite igualmente a sua conversão para taxa fixa. Nos contratos vigentes entre a empresa e o BEI em que existem desembolsos actualmente sujeitos ao regime de taxa fixa revisível, no primeiro período de juros esta corresponde à taxa anual aplicável no momento do desembolso, às operações do Banco em euros que apresentem, em relação ao prazo, regime e condições de amortização as mesmas características que a parcela desembolsada em causa. Nos períodos de juros seguintes aquela taxa será objecto de acordo entre o Banco e a empresa, nas condições determinadas em contrato.
- ⁷⁵ Excluiu-se na evolução da taxa de juro em apreço, as taxas de juro praticadas para os dias fora dos períodos de referência, porém os valores assumidos nestes casos encontram-se dentro do intervalo de valor máximo e mínimo indicado.
- ⁷⁶ Dec. -Lei n.º 249/2002, de 19/11 RCM n.º5/2003.
- ⁷⁷ Rendas pagas: €4.862.876 (exercício de 2003); €8.011.960 (exercício de 2004).
- ⁷⁸ Valor líquido da comissão de garantia.
- ⁷⁹ As primeiras três fontes de financiamento são por ordem de relevância: o BEI, os Fundos Comunitários e o Leasing.
- ⁸⁰ A validade do título, após a 1ª obliteração, varia em função do zonamento, com um período mínimo de uma hora.
- ⁸¹ A recolha desta informação é efectuada de duas formas: no caso da rede de metro ligeiro, a leitura da informação residente nos validadores é automática e on-line, no caso dos validadores «stand-alone» instalados nos restantes operadores, a leitura é diferida. Neste caso a recolha de dados é efectuada manualmente, por três elementos da empresa «Select», através da ligação, por cabo RS232, dos mesmos validadores a computadores portáteis com o programa de leitura, sendo a informação posteriormente transmitida ao PCGB. A recolha de informação tem lugar todos os dias, mas não é diária para cada validador, dada a sua dispersão física, pelo que a cobertura de todos os validadores é realizada em sete dias mais um, em regra, em cada segunda-feira procede-se ao fecho da semana anterior até Domingo. No futuro, para obviar esta problemática da leitura de dados diferida, serão instaladas Antenas HI-FI, nomeadamente nos autocarros da STCP, permitindo a leitura automática e on-line dos dados, mantendo-se a recolha manual apenas nos autocarros das empresas Maia Transportes e Espírito Santo por terem um registo de actividade diminuto.
- ⁸² Cfr. DL n.º 33/2003, de 24 de Fevereiro.
- ⁸³ Considerando os dois grandes conjuntos de títulos de transporte, títulos ocasionais e títulos de assinatura, as respectivas metodologias de cálculo dos valores para o mês n+1 são as seguintes:

Títulos de assinatura:

Cálculo do número médio de validações real no mês n = $An = n.º \text{ de validações} / n.º \text{ de assinaturas activas}$;

Cálculo do número médio de validações real dos últimos doze meses = $B_{n+1} = (A(n-11) + A(n-10) + \dots + (An)) / 12$;

Cálculo do número médio de validações a considerar na repartição de receita do mês n+1 = $C_{n+1} = (B_{n+1} + C_n) / 2 + C_n$;

Cálculo da receita por validação $D_{n+1} = \text{Tarifa (sem IVA)} / C_{n+1}$;

Cálculo da receita por operador = $n.º \text{ de validações do título no operador} \times D_{n+1}$;

Títulos ocasionais:

Cálculo da distribuição da procura entre a compra de um título ocasional (A%) e de conjunto de 10 títulos (com direito a um título extra) (B%), $A\% + B\% = 100\%$;



Cálculo da receita média por título $C_{n+1} = \text{Tarifário} \times A\% + (\text{Tarifário} \times 10 / 11) \times B\%$;

Cálculo da receita por z validações $C_{n+1} / n.$ º de validações de 1 a z ;

⁸⁴ Fonte: Dados fornecidos pelo DAF da MP

⁸⁵ A alteração de política contabilista foi suportada no parecer solicitado ao especialista em Contabilidade Hernâni O. Carqueija, (Vd. Volume IV, Parte F).

⁸⁶ Estes valores não contemplam a transferência da quota que anualmente seria efectuada da conta de Proveitos Diferidos para as Contas de Resultados.

⁸⁷ Entidade reguladora em Portugal que tem como atribuições, entre outras, a de promover os estudos que se mostrem necessários à adopção de princípios, conceitos e procedimentos contabilísticos que devam considerar-se de aceitação geral.

⁸⁸ De salientar que, na sequência de pedido de parecer pela IGF, a Comissão de Normalização Contabilística manifestou a sua plena discordância quanto à referida solução contabilística adoptada pela Metro, concluindo que a mesma “não cumpre os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal, conforme estabelece a Directriz Contabilística nº 18”.

⁸⁹ Porém, a cláusula invocada apenas regula a situação de resgate, não fazendo qualquer referência a procedimentos de natureza contabilística previstos noutra sede, i.e., no contexto das Normas Contabilísticas substanciadas, designadamente, no POC e nas Directrizes Contabilísticas.

⁹⁰ Ponte rodoviária, que liga Porto a Gaia, construída pela Metro do Porto com intuito de se disponibilizar o tabuleiro superior da Ponte D. Luís para utilização pelo metro ligeiro

⁹¹ Venda de veículos ao ACE, efectivando-se posteriormente a operação de locação operacional

⁹² Vd. ponto 10.4 Resultados do Relatório e Contas relativo ao exercício de 2003

⁹³ Integrado no DAF

⁹⁴ Procedimentos das expropriações insertos de fls. a fls.. Os cheques em trânsito daquela natureza podem derivar quer da falta de acordo entre partes quanto montante, quer na morosidade da marcação das escrituras

⁹⁵ Eurocode 2, art.º 4.1.1

⁹⁶ Cfr. Relatório de auditoria externa à rede de vendas TIP/Andante – Componente actividade de recolha, processamento e conferência dos dados de venda, 2º *Draft* de 4 de Fevereiro de 2005, da Price Waterhouse Coopers.

⁹⁷ Fonte: Banco de Portugal – Indicadores de conjuntura Março de 2005 (Reporte de informação no âmbito do procedimento dos défices excessivos)

⁹⁸ Considerando a informação no Parecer deste Tribunal sobre a Conta Geral do Estado do ano de 2004, os valores garantidos no âmbito da actividade da MP representam 10,7% do conjunto.

⁹⁹ Por a generalidade da documentação fornecida ser bastante extensa, optou-se por processar somente a fls. 1 e fls. 16 do Volume VI, Parte D, cópias dos relatórios da comissão de análise das propostas relativas às duas fases da obra, sem prejuízo de adiante se processarem ainda cópias de outros documentos considerados mais relevantes.

¹⁰⁰ Vd. cópia do contrato e do auto de consignação, bem como da garantia bancária, respectivamente, a fls. 30, 39 e 40 do Volume VI, Parte D.

¹⁰¹ Vd., respectivamente, cópias do contrato, auto de consignação e garantia bancária a fls. 41, 50 e 51 do Volume VI, Parte D.

¹⁰² “Estabelece os procedimentos a observar na contratação de empreitadas, fornecimentos e prestações de serviços nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações.”

¹⁰³ Vd. cópias dos anúncios a fls. 52 e 62, respectivamente.

¹⁰⁴ O DL 223/2001, de 09/08, foi alterado pelo DL234/2004, de 15/12 (entre outros), tendo sido modificada a redacção do seu artigo 13º. Não obstante, a redacção transcrita no texto era a aplicável à data e continua a aplicar-se aos procedimentos em causa, *ex vi* do artigo 3º deste DL 234/2004.



ÍNDICE DE ANEXOS

		Pgs.
Anexo I	- Detalhe dos desfasamentos na disponibilização de informação	93
Anexo II	- Obrigações da concessionária	94
Anexo III	- Apreciação das observações genéricas efectuadas pelos responsáveis em matéria de remuneração dos membros do CA	98
Anexo IV	- Apreciação dos comentários efectuados pelos responsáveis a propósito da matéria relativa a obras de requalificação	102
Anexo V	- Financiamento Intercalar	107
Anexo VI	- Contrato Normmetro e aditamentos	108
Anexo VII	- Constituição do processo	109
Anexo VIII	- Emolumentos	110
Anexo IX	- Contraditório	111-264



ANEXO I

Quadro 1 - Detalhe dos desfasamentos na disponibilização de informação

Requisição Informação	Data	Assunto	Insistência
N.º 1 / Ponto 1	03/03/05	Estudo económico datado de 1999 e eventuais estudos elaborados posteriormente	N.º 5 / Ponto 29 em 17/03/05
N.º 1 / Ponto 2	03/03/05	Estudo sobre implantação de um sistema integrado de bilhética	N.º 5 / Ponto 14 em 17/03/05
N.º 1 / Ponto 6	03/03/05	Mapa resumo: concursos, adjudicações e fiscalizações	N.º 5 / Ponto 15 em 17/03/05
N.º 1 / Ponto 14	03/03/05	Documentos de suporte das reconciliações bancárias	N.º 5 / Ponto 16 em 17/03/05
N.º 3 / Ponto 3	09/03/05	Mapa discriminativo das obras de requalificação urbana	N.º 13 / Ponto 9 em 04/05/05
N.º 3 / Ponto 6	09/03/05	Mapa discriminativo das remunerações dos membros dos órgãos sociais	N.º 5 / Ponto 1 em 17/03/05
N.º 5 / Ponto 2	17/03/05	Mapa discriminativo das viaturas afectas aos membros dos mesmos órgãos	N.º 7 / Ponto 5 em 14/04/05
N.º 5 / Ponto 18	17/03/05	Pressupostos de procura (reais e ajustados) subjacentes à determinação dos valores médios por validação/título de transporte/zona	N.º 10 / Ponto 9 em 21/04/05
N.º 5 / Ponto 19	17/03/05	Mapa global dos valores de receita por operador	N.º 10 / Ponto 10 em 21/04/05
N.º 5 / Ponto 22	17/03/05	Mapa de receita da venda de cartões "andante"	N.º 10 / Ponto 14 em 21/04/05
N.º 7 / Ponto 7	14/04/05	Preenchimento do mapa de financiamento	N.º 11 / Ponto 7 em 28/04/05 N.º 15 / Ponto 6 em 11/05/05
N.º 7 / Ponto 8	14/04/05	Quadro de pessoal	N.º 10 / Ponto 14 em 21/04/05 N.º 11 / Ponto 7 em 28/04/05
N.º 8 / Ponto 1	18/04/05	Mapa resumo do PIDDAC	N.º 11 / Ponto 7 em 28/04/05
N.º 8 / Ponto 2	18/04/05	Notificações BEI	N.º 11 / Ponto 7 em 28/04/05
N.º 8 / Ponto 6	18/04/05	Registos contabilísticos e documentação de suporte: contratos locação mobiliária de material circulante; operação <i>lease back</i> . Quadro resumo com indicação dos juros e rendas	N.º 10 / Ponto 14 em 21/04/05
N.º 10 / Ponto 2	21/04/05	Mapa discriminativo das verbas percebidas pela MP a título de indemnizações compensatórias e contrato programa de suporte	N.º 14 / Ponto 4 em 05/05/05
N.º 10 / Ponto 3	21/04/05	Justificação dos critérios de amortização adoptados no Mapa de Amortizações e Reintegrações	N.º 12 / Ponto 8 em 03/05/05 N.º 15 / Ponto 6 em 11/05/05
N.º 10 / Ponto 5	21/05/05	Quadro de pessoal com identificação dos funcionários que exercem funções na MP e na TIP e informação afim	N.º 15 / Ponto 7 em 05/05/05
N.º 11 / Ponto 6	28/04/05	Extractos de contas	N.º 14 / Ponto 5 em 05/05/05
N.º 12 / Ponto 4	03/05/05	Relatório da PWC sobre as TI e SI	N.º 15 / Ponto 6 em 05/05/05
N.º 13 / Todos	04/05/05	Vários (<i>vide</i> Volume I, Parte B; fls. 29 a 31)	N.º 16 / Ponto 2 em 20/05/05
N.º 14 / Ponto 3	05/05/05	Acordos subjacentes aos valores médios reais relativos à repartição da receita	N.º 16 / Ponto 2 em 20/05/05
N.º 15 / Ponto 3	11/05/05	Cumprimento das obrigações do concedente	N.º 16 / Ponto 2 em 20/05/05
N.º 15 / Ponto 5	11/05/05	Contrato entre a MP e a Transmontagne, SA	N.º 16 / Ponto 2 em 20/05/05

ANEXO II

Quadro 2 - Obrigações da Concessionária

OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	OBSERVAÇÃO DE AUDITORIA
<p>Início de construção: 1998; Entrada em serviço do 1º troço do sistema: Janeiro de 2004¹⁰⁴;</p> <p>Entrada em serviço de todo o sistema: até Março de 2006. (Base V, n.ºs 1)</p>	<p>Início de construção: Março de 1999¹⁰⁴;</p> <p>Entrada em operação do troço Matosinhos – Trindade: 07/12/2002, ocorrendo o arranque da exploração comercial em 01/01/03;</p> <p>Entrada em serviço de todo o sistema: não existe data definida, dado não se encontrar aprovado o Investimento/Financiamento da 2ª fase.</p> <p>Quanto a esta matéria, os responsáveis vêm alegar que “A rede do sistema será composta pelos troços seguintes: Hospital de São João – Trindade – Santo Ovídeo; Campanhã – Trindade – Senhora da Hora – Matosinhos; Senhora da Hora – Vila do Conde – Póvoa de Varzim; Senhora da Hora – Maia – Trofa;” e “[...]que a denominada 2ª fase nada tem a ver com este aspecto [...]”. Ora, se considerarmos o disposto na Base VI, que define as características gerais do sistema, a rede do sistema será composta pelos troços referidos pelos alegantes, bem como os propostos para a 2ª fase do sistema, visando o seu alargamento. Deste modo, a data prevista na Base V, n.º 1, alínea c), até Março de 2006, para a entrada em serviço de todo o sistema, não se revela exequível, na senda do considerado inicialmente na observação de auditoria.</p>



OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	OBSERVAÇÃO DE AUDITORIA
Concessionária enviará semestralmente ao concedente relatórios fundamentados sobre a previsão dos trabalhos e o seu enquadramento nos prazos supra referidos. (Base V, n.º 3)	<p>Não têm sido apresentados, com a justificação que os relatórios de gestão anuais contêm toda a informação especificada para os referidos relatórios.</p> <p>Relativamente a esta observação vêm os responsáveis alegar o seguinte: <i>“Cumpre-nos referir que, quanto aos exercícios objecto de auditoria, os referidos relatórios foram enviados através da seguinte correspondência:</i></p> <p><i>2º Semestre de 2004 – MP – 494736/05, de 30 de Março de 2005</i></p> <p><i>1º Semestre de 2004 – MP – 498538/05, de Abril de 2005</i></p> <p><i>2º Semestre de 2003 – MP – 411241/04, de 13 de Fevereiro de 2004</i></p> <p><i>sendo que o relatório do 1º semestre de 2004, bem como os esclarecimentos sobre esta questão, foram prestados em 5 de Abril de 2005 (via correio electrónico).</i></p> <p><i>O relatório do 1º semestre de 2003 não foi de facto enviado, sem prejuízo de ter ocorrido em 30 de Julho de 2003 uma reunião da Comissão de Acompanhamento do projecto onde foi apresentada informação detalhada sobre a progressão dos trabalhos e o seu enquadramento nos prazos definidos nas Bases da Concessão.”</i></p> <p>Considerando ainda os referidos esclarecimentos, prestados pelos responsáveis, via correio electrónico, em 5/4/2005, que aqui se transcrevem:</p> <p><i>“No que respeita aos elementos solicitados no ponto 10 da requisição nº 1, venho por este meio prestar o esclarecimento que segue.</i></p> <p><i>Os relatórios de gestão preparados no final de cada ano (e também no 1º semestre de 2004, o qual é enviado em anexo) contêm toda a informação especificada para os relatórios referidos no n.º 3 da Base V. Relativamente aos primeiros semestres de 2000 e 2001, a situação de impasse no desenvolvimento dos trabalhos do Metro do Porto é conhecida, tendo conduzido à aprovação do 1º aditamento ao contrato da empreitada celebrado com o Consórcio Normetro, ACE. Também no que toca ao não envio formal do relatório referente ao 1º semestre de 2002, em termos substanciais dele não resultou qualquer deficit de informação, já que no dia 10 de Setembro de 2002 foi prestada informação detalhada na reunião da Comissão de Acompanhamento. Idêntica situação ocorreu no que toca ao 1º semestre de 2003, dada a reunião de Comissão de Acompanhamento realizada em 30 de Julho de 2003.”</i>, mantém-se a observação de auditoria.</p>
A concessionária elaborará e manterá actualizado um inventário de todos os bens afectos à concessão, que deverá ser enviado bianualmente ao concedente até final do mês de Janeiro, devidamente certificado por auditor. (Base VII, n.º 3)	A empresa elabora e mantém actualizado o inventário de todos os bens afectos à concessão, contudo, constatou-se que não os tem remetido ao concedente nas datas previstas (ano 2002: 05/08/04; ano 2004: 16/05/2005).
Os Ministros das Finanças e do Equipamento Social podem autorizar revisões do orçamento plurianual desde que o acréscimo de despesa não ultrapasse, em termos acumulados, 5% do valor inicialmente previsto ou desde que, até esse limite, os montantes que eventualmente acresçam aos previstos no orçamento inicial resultem de instrumentos contratuais escritos e por ambos previamente autorizados. (Base XIII, n.º 1)	Na generalidade têm sido cumpridas as disposições estabelecidas.

OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	OBSERVAÇÃO DE AUDITORIA
Além dos financiamentos referidos no n.º anterior, a concessionária poderá contrair empréstimos para assegurar a cobertura global dos pagamentos orçamentados, estabelecendo-se o limite de 200 milhões de contos (€997.595.790) para o montante das garantias e avales prestados pelo Estado. (Base XIII, n.º 5)	<p>Até 2004, o montante efectivo das garantias e avales prestados pelo Estado era de €913.689.706,80, estando assumido pela empresa o valor de €993.689.709,80, consequentemente, qualquer endividamento de médio longo prazo a que esta recorra no futuro, passível de garantia/aval do Estado, terá que ser precedida de alteração às Bases de concessão no tocante a esta matéria.</p> <p>Os responsáveis nos comentários relativos a este ponto, alegam o seguinte: “[...] o n.º 5 da Base XIII estabelece o limite de 200 milhões de contos para o montante de garantias para empréstimos para além dos financiamentos referidos no n.º 1 da mesma Base - e não incluindo estes, como decorre da interpretação traduzida na observação transcrita. De referir que as garantias existentes se vinculam a financiamentos exclusivamente relativos ao referido n.º 1 da Base XIII. Por isso, não só o montante de garantias para financiamentos para além dos relativos a esse n.º1 não esgotou o limite de 200 milhões de contos, como até é de momento nulo.”</p> <p>Da interpretação da norma em causa, tal limite às garantias e avales prestados pelo Estado, deve aplicar-se ao conjunto dos empréstimos que venham a ser contraídos pela empresa, dado o avultado montante de garantias que o n.º1 da Base contempla implicitamente, pois, só assim se compreende que o Estado apenas tenha garantido parte do segundo empréstimo negociado com o BEI, ou seja, dos € 260.000.000, foram garantidos € 200.000.000.</p>
Na fixação anual de tarifas, a concessionária deverá atender aos índices de preços dos vários serviços de transporte público colectivo praticados na Grande Área Metropolitana do Porto (Base XIV, n.º 2).	O tarifário praticado pela MP insere-se no âmbito do sistema de intermodalidade, o que pressupõe que o mesmo seja comum para os vários operadores aderentes de transporte público colectivo da GAMP. Aquele tarifário encontra-se sujeito à homologação da DGGT.
A concessionária deverá elaborar para todos os anos civis um orçamento, contemplando as áreas de gestão e de investimento, cujo projecto enviará aos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, até ao dia 15 de Setembro do ano anterior a que respeitem. (Base XVI, n.º 2)	Datas de apresentação 2002: 19/03/2002 2003: 10/02/2003 2004: 23/01/2004 2005: 23/12/2004 A empresa entende que a apresentação dos orçamentos em Dezembro ou Janeiro do próprio ano, permite que a qualidade da informação seja muito superior ao invés da sua apresentação no prazo estipulado legalmente. Contudo, tal prática prejudica o conhecimento pelas entidades destinatárias da informação para os efeitos pretendidos.
A concessionária deverá remeter aos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, até ao dia 31 de Março de cada ano, relatório de gestão, contas, certificação legal de contas e parecer do fiscal único relativos ao exercício anterior. (Base XVI, n.º 4)	Datas de apresentação: 2002 - 28/02/2003 2003 - 12/03/2004 2004 - 04/03/2005, pelo que se constata têm sido cumpridas as disposições legais.

OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA	OBSERVAÇÃO DE AUDITORIA
------------------------------	-------------------------



<p>A concessionária, após a entrada em funcionamento do sistema, deverá enviar trimestralmente aos Ministros das Finanças e do Equipamento Social relatórios do acompanhamento da empresa operadora¹⁰⁴ e do cumprimento das obrigações de serviço público, tal como definido nos contratos-programa mencionados no n.º 2 da Base XV. (Base XVI, n.º 9)</p>	<p>Não foram prestadas informações quanto a esta matéria, apesar de solicitadas através da requisição n.º 5.</p> <p><i>Nesta matéria os responsáveis vêm dizer o seguinte: “Cumpre dizer que, a 5 de Abril de 2005, foi enviado para o endereço fornecido pela equipa de auditoria uma mensagem de correio electrónico com o seguinte texto: “Em resposta ao ponto 35 da 5ª requisição, junto se envia a informação mensal enviada ao representante da Tutela sectorial (INTF) desde Outubro de 2004 para acompanhamento da operação, nomeadamente na sua componente de serviço público.”</i></p> <p>Considerando o disposto na Base em apreço, dada a inexistência de contratos-programa formalizados, acolhem-se os comentários dos responsáveis.</p>
<p>A fiscalização das obrigações da concessionária inerente ao exercício da concessão será efectuada pelas seguintes entidades:</p> <p>a) Direcção-Geral do Ambiente, quanto às questões ambientais;</p> <p>b) Inspeção-Geral de Finanças, quanto às questões económicas e financeiras;</p> <p>c) LNEC, IDICT e Serviço Nacional de Protecção Civil, quanto às questões relativas à construção e respectivas condições de qualidade e segurança;</p> <p>d) Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, quanto a níveis de qualidade, padrões de serviço e condições de segurança da exploração;</p> <p>e) Inspeção-Geral de Finanças e Direcção-Geral de Transportes Terrestres, quanto ao regime tarifário. (Base XVII, n.º 1)</p>	<p>Consideram-se as questões de natureza económico-financeira, dado o enfoque da presente auditoria.</p> <p>Esta disposição, integrada nas Bases de concessão, foi operacionalizada pela criação de uma Comissão de Acompanhamento, nos termos da Resolução n.º 45/99, de 01/04.</p> <p>Previa-se naquele diploma legal, que a Comissão reunisse mensalmente e apresentasse relatórios trimestrais à concessionária com conhecimento ao (então) Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território. Neste contexto foram facultados pela entidade os relatórios produzidos pela Comissão, em regra, de periodicidade quadrimestral, não se tendo registado qualquer <i>feedback</i> por parte do ministro que tutela o serviço neste enquadramento.</p>
<p>A concessionária assegurará a implantação nos locais adequados de painéis de informação visual e de sistemas de informação sonora contendo os horários e destino das composições, os diagramas de rede com identificação das estações e paragens e outras especificações necessárias para o pronto esclarecimento dos clientes. (Base XVIII, n.º 3)</p>	<p>A informação constante dos diagramas de rede não se revelou adequada, na medida em que dele constavam estações que não estavam em operação, podendo induzir o utente em erro. Por outro lado, inexistem especificações quanto à compra do bilhete, ie, dever-se-ia informar claramente o passageiro que juntamente com a sua compra (no montante de €0,80), acresce o valor do cartão (no montante de €0,50), o qual serve para futuras utilizações.</p>

ANEXO III - Apreciação das observações genéricas efectuadas pelos responsáveis em matéria de remuneração dos membros do CA

Relativamente a toda a matéria constante do título sobre “As remunerações dos membros dos órgãos sociais”, pronunciaram-se extensamente os responsáveis no documento apresentado pela empresa, quer em sede de considerações genéricas (na “Nota Introdutória”, ponto A.2.1 “Considerações prévias sobre alguns pontos específicos” / “As remunerações dos membros dos órgãos sociais”, de fls. 4 a 8 desse documento), quer em sede de considerações específicas (na “Análise e resposta a pontos específicos”, ponto B.III “Questões diversas relativas à operacionalidade da empresa” / “Pontos 58 a 87 – As remunerações dos membros dos órgãos sociais”, de fls. 20 a 28 do mesmo), quer ainda por via dos textos elaborados individualmente pelos administradores.

Tendo sido sintetizados e comentados nos momentos pertinentes do Relatório os argumentos tecidos de carácter específico, cumpre comentar agora as observações que aduzem de carácter genérico (da responsabilidade do CA da MP), o que não se fez no corpo do Relatório por uma questão de economia de espaço e tendo em conta alguma repetição dos argumentos apresentados, bem como dos necessários comentários que mereceram. Por uma questão metodológica (de sequência), transcreve-se aqui de novo a parte inicial do texto que já se tinha deixado no Relatório.

Assim, começam os responsáveis por afirmar que *“A análise realizada recai sobre a materialidade formal estrita e reflecte um desconhecimento absoluto – porque nada refere a propósito – do contexto e das razões que estiveram na base das alterações ocorridas na composição do Conselho de Administração ...”* (sublinhado nosso, vd. fls. 5 do documento). Aproveita-se este trecho – como paradigma da atitude que enforma transversalmente grande parte dos argumentos apresentados – para se esclarecer claramente que antes de ser possível apreciar a **“boa gestão”** de uma dada situação é necessário analisar-se a **legalidade** das condutas que lhe estão subjacentes, ou seja, em boa parte dos casos, a sua materialidade formal. **O cumprimento de formalidades legalmente impostas é o primeiro pressuposto de qualquer Estado de Direito**, que, se não for seguido, ou for desrespeitado, o “contexto e as razões”, por pertinentes que do ponto de vista subjectivo se possam mostrar, não podem, objectivamente, ser tidas em conta.

É o que sucede ao longo da maior parte do título relativo à matéria em apreço, em que **os responsáveis invocam argumentos de índole subjectiva e contextual** contra a falta daquilo a que chamam de “materialidade formal”, falta essa que foi objectiva e documentalmentemente constatada em sede de auditoria.

Exemplificando, referem que (fls. 5 a 7) *“... a génese das alterações no modelo de governação da sociedade ...” assenta numa situação conturbada de impasse do projecto e de descrédito perante a opinião pública*, para o que, em reunião da Assembleia-Geral de 21/07/2000 com a presença do então Ministro do Equipamento Social e do Secretario de Estado dos Transportes e por sugestão do primeiro, foi acolhido o modelo actual de CA, composto por sete elementos (três dos quais integrando a comissão executiva). Para tal foi, pois, determinada a contratação de um corpo de gestores profissionais, com capacidade técnica e comprovada experiência em gestão, capazes de reabilitar o projecto Metro do Porto, ao que teria de corresponder um estatuto remuneratório em correspondência com o grau de responsabilidade e de exigência em causa, estatuto esse que teria de ter em conta, igualmente, as anteriores condições remuneratórias dos gestores a convidar, tendo-se encontrado como padrão o



contrato já firmado com o administrador José Manuel Duarte Vieira. Em seguida (tal como, grosso modo, já havia sido feito no Relato), narram os responsáveis algumas passagens das actas das reuniões da assembleia-geral de 28/07/2000 e de 26/04 e 25/05/2001.

Desta última acta transcrevem a posição de concordância do representante do accionista Estado relativamente às remunerações a atribuir aos membros do CA (posição que já tinha sido atestada no Relato), pretendendo com isso reforçar o acerto da deliberação. Olvidam, no entanto, a declaração de voto que o mesmo efectua logo em seguida (também citada no Relato) contra a atribuição de cartões de crédito aos administradores não executivos e entendendo que se deveriam destinar somente a despesas documentadas dos administradores executivos, declaração esta coincidente com a posição assumida no Relato.

As explicações genéricas dos responsáveis, acabadas de sintetizar ilustram claramente o que atrás se mencionou: **trata-se de uma descrição contextual que não tem por virtude contradizer as constatações e conclusões objectivas vertidas no Relato.** Acrescendo que a presença dos referidos Ministro e Secretário de Estado, repetidamente enfatizada no documento, é matéria totalmente irrelevante para o efeito.

Continuam, a fls. 7, no sentido de justificar a **atribuição de viaturas** aos administradores executivos, alegando que fazem parte das regalias habituais dos gestores das empresas com capital maioritariamente do Estado, que o presidente da comissão executiva já beneficiava dessa atribuição, etc. Ora, convém esclarecer o que facilmente se retira da leitura do Relato: **em momento nenhum se questiona a inclusão das viaturas no estatuto remuneratório** dos administradores executivos, mas somente o facto de a sua aquisição, atribuição e utilização terem sido tramitadas à revelia de qualquer manifestação de vontade por parte da sociedade Metro do Porto, ou seja, com **total inexistência de deliberações emitidas pelos órgãos com competência para tal**, nisso consistindo a ilegalidade da situação.

Terminando este ponto A.2.1, referem-se os responsáveis aos **prémios de gestão**, começando por afirmar que *"... a estranheza que o Relato deixa perceber, por não ficar directa e objectivamente ligado a índices de performance, deve resultar apenas do insuficiente conhecimento da génese e da evolução do projecto."* Ora deve dizer-se que o Relato "não deixa perceber qualquer estranheza", antes se manifesta "clara e objectivamente contra" a forma como esses prémios foram atribuídos. Matéria esta que nada tem a ver, aliás, com um possível e eventual maior ou menor conhecimento sobre a génese e evolução do projecto. Os responsáveis parecem ter ignorado as posições assumidamente críticas pelos representantes dos accionistas Estado, CP, STCP, Município de Vila do Conde e Município do Porto, em reunião da assembleia-geral de 06/03/2002, senão vejamos:

Vêm argumentar que **seria difícil e incorrecto indexar o seu recebimento aos "Resultados de exploração"**, porque a empresa se encontrou, durante a maior parte do mandato, em fase de investimento e não de operação, **apontando como objectivo a cumprir para o recebimento dos mesmos, a superação da fase de "instabilidade política e social do projecto" (que passaria pelo arranque das obras e pela garantia de um adequado ritmo na sua execução), concluindo que essas metas foram atingidas.** Referem ainda que a assembleia-geral votou por unanimidade a *"avaliação*



positiva do desempenho da administração nos respectivos exercícios”, e acrescentam que o montante atribuído não sofreu qualquer aumento em 2003 e 2004 (relativamente aos exercícios de 2002 e 2003, respectivamente) e não foi sequer recebido em 2005 (quanto a 2004).

Começando pelo fim, deve notar-se que se o valor dos ditos prémios não foi alterado nos anos de 2003 e 2004, foi no entanto aumentado de 16.750.000\$00 (€ 83.548,65) a receber no ano de 2001 relativamente ao ano 2000, para 17.487.042\$00 (€ 87.225,00) a receber em 2003, quanto ao ano de 2002, numa percentagem acumulada de 4,4% ao longo do período de 3 anos, matéria que não foi, aliás, sequer questionada.

Por outro lado, o objectivo a cumprir – agora indicado pelos responsáveis – para o recebimento dos prémios de gestão, não consta em qualquer deliberação dos accionistas da MP, antes tendo a deliberação que aprovou a sua atribuição merecido diversas críticas que, no entanto, não lograram obter vencimento face à maioria de votos da GAMP. Tais críticas prenderam-se, precisamente (mas não só, tal como já relatado), com a inexistência de objectivos concretos a cumprir e verificar, como condição da atribuição desses prémios. O facto de os accionistas terem votado por unanimidade a *“avaliação positiva do desempenho da administração nos respectivos exercícios”*, tal como alguns deles próprios deixaram claro em acta da reunião de 06/03/2002¹⁰⁴, não significa a sua concordância com a forma como tais prémios foram tratados.

Não obstante, a posição assumida no Relato entronca antes noutras questões diferentes das invocadas, como sejam: **1)** A falta de indexação destes prémios a *“objectivos concretos de gestão, prévia e criteriosamente definidos”*, portanto objectivos **mensuráveis, passíveis de verificação concreta, e não meramente abstractos**, como é o caso do objectivo ora invocado pelos responsáveis (tais objectivos não teriam de estar relacionados, naturalmente, com os *“Resultados de exploração”*, mas antes com outros indicadores económicos ou financeiros mais adequados); **2)** A aprovação deste complemento remuneratório pelo CA, órgão incompetente, ainda que tivesse vindo a ser posteriormente ratificado; **3)** O elevado valor fixado para os mesmos prémios *“que extravasam os praticados em outras realidades comparáveis de capitais públicos”* (citando o próprio Relato), o que foi, aliás, igualmente observado no momento da deliberação (e vertido em acta) pelo próprio presidente da mesa da assembleia-geral e pelo representante do accionista Estado; **4)** E, por último, pesem embora as conhecidas dificuldades com que a MP se tem deparado, a verdade é que a **situação global da empresa não se pode considerar de todo exemplar** – quer ao nível das variadas situações oportunamente apontadas no Relato, quer ainda ao nível de outras relatadas pela IGF, sobre as quais o TC optou por não se pronunciar.

Aproveita-se o ensejo para, de passagem, se referir que os valores correntemente praticados como *“prémios de gestão”* pelas empresas de capitais públicos se cifraram, no ano de 2001, relativamente ao exercício de 2000, em montantes que se situam entre quatro e cinco meses e meio de remuneração, podendo mencionar-se como exemplos os casos da ADP (Águas de Portugal, SGPS, SA), com valores na ordem dos € 29.500, dos CTT (Correios de Portugal, SA), entre € 15.800 e € 17.800 e da ANA (Aeroportos de Portugal, SA), entre € 16.400 e os € 18.500. **Na MP foram praticados valores superiores a nove salários mensais**, que, como já exposto, nesse mesmo exercício se cifraram em €



83.548,65, ou seja, um vogal do CA da Metro do Porto recebeu, no mesmo ano, um prémio de gestão cinco vezes superior ao auferido por um vogal da ANA ou dos CTT e quase três vezes superior ao de um vogal da ADP¹⁰⁴.

Por tudo o que antecede, entende-se não assistir razão aos responsáveis, pelo que são de manter na íntegra as conclusões do Relato.

ANEXO IV - Apreciação dos comentários efectuados pelos responsáveis a propósito da matéria relativa a obras de requalificação urbana



Tendo em conta que se afigurou inadequada a inserção no texto do Relatório das observações tecidas pelos responsáveis a propósito da matéria relativa a “Obras de Requalificação”, porque os seus argumentos nada têm a ver (ou contrariam) o que sobre essa questão aí se referiu, optou-se, por uma questão metodológica, em remeter para o presente anexo essas considerações e os comentários que sobre elas foram efectuados.

Assim, na parte geral do mencionado texto dizem que:

As obras de “requalificação” são, afinal, todas elas, obras de “inserção”, quer estejam mais ou menos “próximas” (sejam mais ou menos “separáveis”) das obras de construção, cabendo todas no mesmo conceito e **incluindo-se na “construção das infra-estruturas”**, a qual faz parte do objecto da empresa (pugnando, no entanto, pela inadequabilidade do termo “requalificação”, por induzir a ideia de obras “complementares”). Nelas avultam os acessos e as interfaces (bem como água, saneamento, gás, telecomunicações, trânsito rodoviário e pedonal, rotundas, desnivelamentos de rodovias, etc.). **Este tipo de obras não fez parte do contrato inicial com a Normetro.** Segundo referem, só o DL nº 261/2001 as veio a incluir nas bases da concessão e nos estatutos da sociedade (ainda que no articulado o legislador fale em “requalificação” e nunca em “inserção”). Afastam os mesmos, portanto, e implicitamente, a existência de obras de requalificação, ou seja, de obras complementares ao metro, mais “distantes” da sua construção, como sejam espaços ajardinados, arranjos nas envolventes, em passeios pedonais, edifícios, equipamentos urbanos, etc. (ou seja, aquelas tais obras complementares que visavam conferir maior qualidade aos espaços urbanos envolventes).

A ser assim como referem os administradores da MP, pode concluir-se desde já que se partiu para um concurso público internacional (com a elaboração de todo o tipo de estudos integrantes do “caderno de encargos”) e que se adjudicou a obra, **sem serem tidas em conta as infra-estruturas do sistema** (quer as do próprio metro, quer todas aquelas com que a sua construção iria interferir), omissão que é grave e que distorceu significativamente o quadro técnico e financeiro do concurso. Esta omissão é, aliás, claramente comprovativa da falta dos estudos por que se pugnou atrás. Igualmente relevante é a lacuna nesta matéria do próprio Estado que, através de Resolução do Conselho de Ministros que aprovou o dito contrato com a Normetro, também não foi capaz de “dar pela falta” das mencionadas obras infra-estruturais (e que só posteriormente, por aditamentos ao contrato, as consagrou).

A postura dos responsáveis nesta matéria está em total contradição com o que foi informado ao TC em diversas reuniões e conversas, quer pelos funcionários da MP, quer mesmo pelos próprios responsáveis, nomeadamente em sede de reunião de abertura da acção de fiscalização. Nessa reunião foi afirmado, sem reservas, que a empresa se viu obrigada a proceder a múltiplas obras que, em princípio, nada tinham a ver com a implementação do sistema de metro, mas antes foram ditadas por imperativos de oportunidade de intervenção, nomeadamente por solicitação dos diversos municípios da GAMP, como seja o caso de ajardinamentos, de repavimentação das vias rodoviárias envolventes, de recuperação de diversos imóveis degradados, implantação de equipamentos urbanos, etc. Realidade esta implícita e explicitamente confirmada em diversos momentos, no decurso do trabalho de campo.



Nas presentes alegações vêm, incompreensivelmente, desdizer este facto, procurando reduzir a totalidade das obras “separáveis” da construção do metro a meras obras de “infra-estruturas”. Para isso, englobam agora no mesmo conceito realidades tão diversas como os seguintes tipos de intervenções: deslocamento, *upgrade* e (re)colocação de redes de saneamento básico, água, electricidade, gás e telecomunicações; construção de acessos e de *interfaces*; construção de rotundas, alterações de redes viárias, construção de redes viárias alternativas e desnivelamentos de rodovias; construção, reconstrução ou melhoramentos de passeios pedonais; ajardinamentos de espaços envolventes, recuperação de edifícios adjacentes e implantação de equipamentos urbanos; etc. (quanto a estas últimas, porém, não se referem agora nas alegações).

Independentemente da sua classificação como obras de “requalificação” ou de “inserção” – conceitos que não têm definição legal e cuja densificação não importa nesta sede – o que é relevante para a presente questão é o facto de se tratarem ou não de obras de “infra-estruturas” relativas à implementação do sistema de metro, ou seja, de obras sem as quais tal projecto não poderia ser executado. Pois, caso caibam neste conceito, então integram-se necessariamente no objecto social da empresa e não poderiam ter deixado de ser contempladas no projecto inicial. Caso contrário, consubstanciam obras complementares ao projecto, não cabem no seu fim estatutário e só podem ser levadas a cabo por via da mencionada realização de prestações acessórias por parte dos municípios beneficiados (ou pelo Estado). E na verdade, não tendo o legislador clarificado expressamente estes conceitos, pelo preâmbulo do DL n.º 261/2001 não parece ter querido referir-se a infra-estruturas, mas antes a obras que, consubstanciando “... *um conjunto de alterações ao projecto contratado, tendo em vista, por um lado, o cumprimento de novos imperativos quanto à segurança e acessibilidade e, por outro, a melhor inserção urbanística e compatibilização com outros modos de transporte ...*”, antes se cifram em obras de carácter complementar. Em consequência, a construção de uma rotunda ou de uma rede viária alternativa – ainda que derivando das novas necessidades de reorganização resultantes da construção do metro – não pode ser qualificada como intervenção infra-estrutural, antes se incluindo nas obras de “requalificação” a que se refere o legislador, devendo por isso ser objecto da realização de prestação acessória pela autarquia respectiva. Aliás, precisamente por não se tratarem de infra-estruturas é que a sua realização não integrou o projecto inicial e o seu custo foi transferido, logo de início, para as ditas autarquias que delas irão beneficiar (sendo no entanto também verdade que, como se constatou, existiram diversas infra-estruturas que não foram inicialmente previstas).

Em resumo, aquilo que os responsáveis pretendem com as observações que ora se analisam é qualificar como de infra-estruturas todas as obras realizadas complementarmente, ao abrigo do DL n.º 261/2001, para assim as incluírem no seu objecto social e afastar a ilegalidade detectada, o que não merece acolhimento, como resulta do exposto.

Já na parte mais “específica” dos seus comentários afirmam, resumidamente, o seguinte:

- As obras de inserção não ficaram incluídas expressamente no DL 394-A/98, salvo quanto aos acessos e interfaces (os quais deveriam correr por conta dos



municípios beneficiados, nos termos do acordo parassocial, e que deveriam ser valorizados e contabilizados como prestações acessórias de capital). Assim, essas obras não foram incluídas no contrato com a Normetro, pois, em princípio, não seria a MP a levá-las a cabo.

- Mas, ao executar a obra, a MP deparou com a necessidade absoluta da realização concomitante de tais obras de inserção – as que não são de acessos nem de interfaces – quer porque não podia “desmantelar” a cidade e deixá-la mais desordenada, quer porque se aproveitaria para efectuar upgrades dos sistemas de saneamento básico, redes de energia eléctrica, gás e telecomunicações, etc, “... com vista à sua reformulação modernizada e mais adequada às necessidades presentes e futuras.”, quer ainda porque a implantação do sistema de metro obriga a um profundo estudo de reorganização, com alterações de redes viárias, criação de redes viárias alternativas, nomeadamente evitando cruzamentos de nível e redução ao mínimo de atravessamentos de linha, tudo proporcionando maior segurança e mobilidade do sistema, permitindo a circulação do metro em velocidade aceitável, proporcionando a atractividade do sistema para a clientela e estabelecendo a uniformização da rede para efeitos de oferta intermodal.
- Aliás, dizem, que nunca foi efectuado o levantamento de tais estruturas, o que foi determinando a execução de obras não inicialmente previstas.
- Por tudo isto, afirmam, o Estado foi confrontado com a necessidade de fazer uma alteração da sua previsão inicial quanto a obras de “inserção urbana”, tendo corporizado novas mudanças nos instrumentos legislativos – o que fez por via do DL 261/2001 – e tendo-se renegociado com a Normetro de forma a incluir no contrato essas obras de inserção (acessos e interfaces incluídos). Neste contexto, a posição dos municípios foi de adesão às alterações porque, naturalmente, tais obras de inserção iriam beneficiá-los.
- Assim, nas bases da concessão e nos estatutos da MP, passou a contemplar-se a possibilidade dos municípios financiarem também as obras de requalificação urbana (que a MP entende como sendo de “inserção urbana”), podendo o Estado assumir esse financiamento caso assim o entendesse, também mediante o recurso a prestações acessórias de capital, tendo-se, no primeiro aditamento ao contrato com a Normetro, incluído várias obras destas e tendo passado a MP – já dotada de uma comissão executiva – a programar e executar também este tipo de obras, com recurso a financiamentos diversos (que não as prestações acessórias previstas).
- Dizem ainda que a alteração das bases da concessão afasta qualquer incompatibilidade com o conteúdo dos estatutos e do acordo parassocial quanto à possibilidade de realização das obras de inserção urbana e que em nenhum momento foi posta em causa a realização das obras dessa natureza que se levaram a cabo, pelo que concluem que as obras de inserção se devem ter por incluídas nas atribuições da MP.
- Contestam a conclusão do Relato de que a realização das prestações acessórias deveria ter ocorrido antes do início dos trabalhos, afirmando que o acordo



parassocial tem carácter acessório ao contrato de sociedade e, por isso, uma deliberação social nunca poderá ser impugnada com base na invocação por um sócio desse tipo de acordo.

- E dizem, por fim, que a solicitação de um mapa com as verbas dispendidas com esse tipo de obras, por não indicar uma data de referência, se revelava de muito difícil satisfação, tendo sido entregue, ao invés, o valor das obras contratadas e não as realizadas, o que, cita-se, permitiu "... satisfazer os fins visados pela auditoria, aliás desconhecidos."

Estando a maioria destas observações já prejudicadas pelos comentários que as precederam, será de tecer somente algumas referências. Assim, quanto ao mapa solicitado, os serviços tinham plena consciência da informação que se estava a pedir – que foi devidamente explicada aos funcionários – bem sabendo que se pretendia saber quais os montantes dispendidos em obras “exteriores” (ainda que lógicas e oportunas) à implementação do sistema de metro. Foi um conceito sempre patente ao longo dos trabalhos de auditoria. Aliás, a redacção da própria requisição não deixa qualquer dúvida, ao referir-se a “...obras de requalificação urbana paralelas à implementação do Metro.”. Vê-se agora, no entanto, que foram fornecidos no dito mapa valores inconclusivos, dada a falta de critério orientador nessa matéria que deixam patente por via das suas observações, não sendo assim possível separar as obras reais de “infra-estruturas” (intimamente ligadas ao sistema), das obras que aqui preferimos chamar de “requalificação”, separáveis do mesmo e da responsabilidade dos municípios beneficiados – estas sim, contempladas pelo legislador do DL nº 261/2001.

Diga-se também – quanto à alegada inclusão das obras de inserção nas “atribuições” da MP – que se o legislador tivesse desejado que tal tipo de intervenções complementares fizessem parte do objecto social da empresa, tê-lo-ia consagrado expressamente nesse preceito aquando das alterações aos estatutos e às bases da concessão operadas pelo DL nº 261/2001. E, acrescente-se, o facto de não ter efectuado tal ampliação ao objecto social seria irrelevante caso os municípios (ou o próprio Estado, em sua substituição) tivessem cumprido o seu dever legal de realizar as prestações acessórias.

Conclui-se também que, cabendo à concessionária MP discriminar pontualmente (e com bom senso) as obras de “infra-estruturas” das que eram “separáveis” do projecto – para efeito da sua contabilização e realização da correspondente prestação acessória – não procedeu no entanto a tal distinção e englobou no “mesmo saco” todas as obras, quer aquelas que, após a celebração do contrato com a Normetro, concluiu serem absolutamente necessárias à execução da obra, quer as que, no pólo oposto, antes foram impostas por solicitação dos municípios ou por critérios de oportunidade. E estas, como se concluiu já no Relato, foram ilegalmente executadas, por não terem cumprido com a condição (inerente à sua externalidade) de serem previamente financiadas pelos beneficiários.

Acresce dizer, relativamente à desconsideração do carácter vinculativo do acordo parassocial – tal como invocado pelos responsáveis, certamente por lapso – que a previsão do **momento** da efectivação das prestações acessórias não consta desse documento, mas antes dos próprios estatutos, mais concretamente no seu artigo 10º, alínea aii), que se crê ser preceito suficientemente impositivo.



Concluindo, o que se referenciou no Relato foi, em primeira linha, a falta de contabilização e efectivação das prestações acessórias por parte dos municípios (ou do Estado), só daí derivando as ilegalidades apontadas. Ainda que se não possa aceitar como racional o facto de as obras relativas a muitas das infra-estruturas não terem sido incluídas no projecto inicial (tendo por isso sido referidas como se de obras de “requalificação” se tratassem, por via do DL nº 261/2001), a verdade é que existiram diversas outras intervenções que não se integram nessa vertente e que foram executadas pela MP, a expensas próprias, quando, pela sua natureza (e pela lei), dado que beneficiaram objectivamente um ou outro município (ainda que também tenham contribuído para melhor enquadrar o próprio sistema de metro), deveriam ter sido objecto de contrapartidas. Para este efeito (e em rigor), pouco interessa se uma dada obra merece ser qualificada como de inserção ou de requalificação, pois o que de facto releva é saber aquilatar da sua maior ou menor cindibilidade da implantação do sistema de metro, para, em consequência, se saber por quem o seu custo deve correr, tudo de acordo com o DL nº 261/2001.

Tendo presente a conclusão ora exposta, suportada por todos os comentários antecedentes, é de manter na íntegra a matéria relatada, dando-se por inconclusivos os valores constantes do quadro inicial e acrescentando-se a falta de previsão – que se reputa como grave – de diversas obras de infra-estruturas em sede de projecto inicial, bem como a patente dificuldade da MP em diferenciar contabilisticamente estas obras das qualificáveis como de “requalificação” ou “inserção urbanística”.



Unidade: euro

Instituição	Valor contratado	Financiamento			Custos financeiros
		Crédito	Débito	Saldo	
Exercício de 2003					
Millenium BCP	20.000.000	39.166.000	39.166.000	0	132.863,34
BTA	10.000.000	18.093.000	18.093.000	0	59.888,95
CGD	10.000.000	32.320.000	32.320.000	0	150.723,31
BBVA	5.000.000	16.520.000	16.520.000	0	42.537,08
BIC	10.000.000	30.122.288	30.122.288	0	92.525,14
BPI	*	39.619.457	39.619.457	0	50.753,41
Barclays Bank	*	50.807.500	50.807.500	0	81.332,48
BPN	*	33.600.000	33.600.000	0	68.964,31
BCP Investimento		20.000.000	20.000.000	0	
<i>Total</i>		280.248.245	280.248.245		679.588,02
Exercício de 2004					
Millenium BCP	80.000.000	88.876.000	80.395.000	8.481.000	570.184,68
BTA	10.000.000	42.284.000	37.284.000	5.000.000	163.938,22
CGD	10.000.000	20.000.000	20.000.000	0	186.209,67
BBVA	5.000.000	15.000.000	15.000.000	0	58.940,97
BIC	10.000.000	20.985.000	20.985.000	0	158.791,94
BPI	10.000.000	51.610.000	50.159.000	1.451.000	97.277,58
Barclays Bank	*	38.800.000	38.800.000	0	130.644,16
BPN	10.000.000	16.582.000	14.082.000	2.500.000	55.117,27
BES	10.000.000	10.000.000	10.000.000	0	61.707,15
<i>Total</i>		304.137.000	286.705.000	17.432.000	1.482.811,64

Fonte: Demonstrações financeiras do período 2003-2004, Notas técnicas do GPC

*Não foram fornecidos os contratos estabelecidos entre o MP e as instituições bancárias

Para a execução do investimento a realizar pela MP, *ab initio* foram efectivados contratos de natureza variada (obras e serviços - incluindo estudos e assistência técnica) alguns dos quais aqui se patenteia:

- Para a *realização do projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da GAMP*, no montante de €845.997.409, com a Normetro;
- Para a *prestação de serviços de fiscalização e o controlo da construção do sistema de metro ligeiro da GAMP*, no montante de €18.276.025, com a Cinclus, Gibb e Kaiser;
- Para a *assessoria técnica à gestão do empreendimento*, montante de €10.519.648, e para a *assessoria técnica ao material circulante*, no montante €1.478.936, ambos com o consórcio Ferbritas-Ensitrans;
- Para o *investimento a realizar com a Ponte do Infante D. Henrique*, no montante de €14.171.252, com o consórcio NECSO/EDIFER.

À data de realização da auditoria, e no tocante às obras a realizar pela Normetro foram acordados 4 aditamentos ao contrato inicial, suportados em alterações legislativas (vd. quadro seguinte), que totalizam o montante de €292.641.092¹⁰⁴, apresentando um acréscimo de 65% face ao contrato inicial:

Aditamentos ao contrato com a Normetro

ADITAMENTOS	DATA	OBJECTO	MONTANTE	SUPORTE LEGAL
1º	06/09/2001	Alterações ao projecto inicial (Anexo 46)	€99.979.050	RCM n.º 88/2001, de 27/07
2º	07/07/2003	Sub-troço Campanhã-Bonjóia-Antas	€25.532.542	RCM n.º 84/2003, de 23/06 Dec.-Lei n.º 166/2003, de 24/07 RCM n.º 29/2004, de 20/03
3º	24/09/2003	Duplicação da linha P Troço Sra da Hora-Vila do Conde-P.Varzim	€133.991.148	RCM n.º 132/2003, de 28/08 Despacho Conjunto n.º288/2003, de 26/03/2003
4º	07/03/2004	Duplicação da linha T Troço Fonte do Cuco-ISMAI da linha de Senhora da Hora-Maia-Trofa	€33.138.352	Despacho Conjunto n.º799/2003, de 31/07/2003

Fonte: Aditamentos da Normetro e legislação sobre Metro do Porto, SA;

Nota: Os valores constantes do quadro não incluem IVA



ANEXO VII - Constituição do Processo

Volume	Documentos
I	Relato; Alegações; Anteprojecto; Documentação relativa ao acesso remoto à informação da MP PGA; Requisições de documentos
II	<ol style="list-style-type: none">1. Escritura de constituição da MP, de 06/08/1993;2. Despacho n.º 3/94 da DGGT - DR de 08/02/1994;3. Declaração de início de actividade p/ efeitos fiscais;4. Síntese de legislação sobre a MP, SA5. Certidão do registo comercial da MP;6. Contrato de ACE - Normetro;7. Certidão do Registo Comercial da Normetro;8. Contrato de concessão celebrado entre a MP e a Normetro;9. Escritura de constituição da TIP;10. Certidão do registo comercial da TIP;11. Contratos sociais das empresas participadas pela MP;12. Estudo económico;
III	<ol style="list-style-type: none">13. Acórdão do Tribunal Arbitral;14. Despachos que aplicam a revogam a aplicação de medida de coacção ao PCA Valentim dos Santos Loureiro;15. Resposta da MP sobre vencimento do Administrador Valentim Loureiro e folhas de vencimentos;16. Actas das reuniões da assembleia-geral de 26/04/2001 e de 25/05/200117. Requisição n.º 13;18. Respostas do PCE à requisição n.º 13;19. Requisição n.º 7;20. Resposta à requisição n.º 7;21. Acta da reunião da assembleia-geral da MP de 06/03/2002;22. Acta da reunião da assembleia-geral de 28/07/2000;23. Requisição n.º 3;24. Memorando fornecido pelos serviços relativo aos "Procedimentos com Expropriações;25. Resposta dos serviços relativa a contratos-programa;26. RCM n.º 87/2004;27. Contratos relativos ao "Funicular dos Guindais";
IV	Relatórios e Contas relativos ao período 2000-2004; Parecer sobre o modelo de enquadramento contabilístico de H. Carqueja; Instrumentos Previsionais
V	Acordos de Intermodalidade; Receita - Facturação da MP ao TIP - anos de 2003 e 2004; Leasing Operacional SPV
VI	Controlo interno (Reconciliações bancárias; Imobilizado; Comissão <i>fee</i> TIP); Empreitadas

ANEXO VIII - Emolumentos

(D.L. nº 66/96, de 31.5, com as alterações introduzidas pela Lei nº139/99, de 28/08)

Sector de Auditoria: DA VIII /UAT.2 - SPEA

Procº nº 15/05-AUDIT
Rel. nº. 33/06-2ª S

Entidade fiscalizada: Metro do Porto, SA

Entidade devedora: Metro do Porto, SA

Regime jurídico : AA

AAF

Unid: euros

Descrição	BASE DE CÁLCULO			Valor
	Custo Standard a)	Unidade Tempo	Receita Própria /Lucros	
- Acções fora da área da residência oficial	119,99	204		24.477,96
- Acções na área da residência oficial	88,29	634		55.975,86
- 1% s/ Receitas próprias (b)....				
- 1% s/ lucros				
Emolumentos calculados ..				80.453,82
Emolumentos/limite máximo (VR).....				16.096,00
Emolumentos a pagar				16.096,00

a) cf. Resolução nº 4/98 – 2ªS

b) Discriminação da base de incidência

**Consultores externos/
(Lei nº 98/97 – artº 56º)**

- Prestação de serviços	
- Outros encargos	
Total a suportar pela entidade fiscalizada	_____

O Coordenador da Equipa de Auditoria

(Maria João Paula Lourenço)

ANEXO IX

Comissão Executiva
Manuel de Oliveira Marques
Presidente

Ex.mo Senhor
Dr. Armindo de Jesus de Sousa Ribeiro
Venerando Juiz - Conselheiro do
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069 - 045 LISBOA

MP-568945/06 01 de Fevereiro de 2006

Assunto: Tribunal de Contas - Relato da Auditoria à Metro do Porto, S.A.
N / Ref.ª: MP-560903/06, de 05 de Janeiro de 2006
V / Ref.ª: 00533, de 13 de Janeiro de 2006

Ex.mo Senhor,

Tenho a honra de submeter a V. Ex.ª um conjunto de considerações e comentários, a título de contraditório ao Relato da Auditoria a esta Empresa, promovida pelo Tribunal de Contas em 2005.

Como poderá depreender do conteúdo do documento anexo, há sobejas razões para lamentar que a reunião que a equipa do Tribunal de Contas agendou no final dos trabalhos de fiscalização, para ter lugar em 24 de Maio de 2005, tenha sido adiada por iniciativa da própria equipa e não tenha sido efectivamente realizada.

Com os melhores cumprimentos,



Metro do Porto, SA
Avenida Fernão Magalhães, 1862 7º
4350-158 Porto, Portugal
T 22. 508 10 00 F 22. 508 10 01
manuel.marques@metro-porto.pt
soc. mat. 2ª Conserv. R.C. do Porto sob o nº 51498/941018
capital social €5 000 000
nif 503 278 602

Obs: Cópia em 3 2 2006
- Ex. mo S. Juiz Cons. Arce
- Ex. mo S. Juiz Cons. Lousada
- Ex. mo S. Juiz Cons. Lourenço
Anexo: o acima citado
3 2 2006

1. Documentação
2. Ao luto Cordenação
do Dr. Vili para Contabilizar
no processo de auditoria
em curso
ao H.P.
22.06

Depois de
auditar
h. a nível
do Dr. Vili
do S. Juiz
Conselheiro
5.2.06

A Senhora Auditora - Chefe
Dr.ª Maria João Lourenço
para os devidos efeitos.
DCTC 03FEB'06 02653
06.02.06
A.S.D. corpo

RESPOSTA DA METRO DO PORTO, S.A. AO RELATO DE AUDITORIA REALIZADO
PELO TRIBUNAL DE CONTAS À METRO DO PORTO, S.A. RELATIVO AOS
EXERCÍCIOS DE 2003 E 2004

INDICE

A.	NOTA INTRODUTÓRIA.....	2
A.1.	Considerações prévias de índole geral.....	2
A.2.	Considerações prévias sobre alguns pontos específicos.....	4
A.3.	Observação final.....	10
B.	ANÁLISE E RESPOSTA A PONTOS ESPECÍFICOS.....	11
I.	INTRODUÇÃO (Pontos 1 a 12).....	11
	Pontos 10 e 11 – Condicionantes	11
II.	CARACTERIZAÇÃO E GÉNESE EVOLUTIVA DO PROJECTO “METRO DO PORTO” (Pontos 13 a 42)	14
	Ponto 23 – Obrigações diversas da concessionária para com o concedente	14
III.	QUESTÕES DIVERSAS RELATIVAS À OPERACIONALIDADE DA EMPRESA (Pontos 43 a 115)	16
	Pontos 43 a 57 - Estudos económico-financeiros	16
	Pontos 58 a 87 – As remunerações dos membros dos órgãos sociais	20
	Pontos 88 a 95 – As obras de requalificação urbana.....	28
	Pontos 96 a 99 – A Ponte do Infante.....	38
	Pontos 110 e 111 – A operação do sistema	38
	Pontos 112 a 115 – O Funicular dos Guindais.....	43
V.	CARACTERIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DA EMPRESA	45
	Pontos 127 a 164 – Investimento / Financiamento Global	45
VI.	ESTRUTURA ECONÓMICO-FINANCEIRA [Pontos 178 a 193]	58
	Pontos 178 a 188 – Situação Financeira	58
VII.	ANÁLISE DO CONTROLO INTERNO (Pontos 194 a 208).....	59
	Pontos 194 a 198 - Organização e procedimentos internos.....	59
IX.	ANÁLISE SUMÁRIA DAS EMPREITADAS (Pontos 213 a 226).....	61
X.	CONCLUSÕES (Pontos 227 a 251 e último).....	71

A. NOTA INTRODUTÓRIA

A.1. Considerações prévias de índole geral

Salvo sempre o devido respeito, o objectivo e âmbito da acção desenvolvida pelo Tribunal de Contas na sua fiscalização sucessiva ou também designada por “julgamento de contas”, realizada em grande parte *in loco*, ultrapassou largamente aquilo que ficou vertido na introdução, razão pela qual nos parece que a apreciação de alguns aspectos foi feita com superficialidade conduzindo a conclusões distantes do rigor que era desejável.

Nessa conformidade, concluímos também da análise do Relato elaborado pelo Tribunal de Contas que, em certos momentos da sua análise, excede as suas competências, uma vez que, na sua apreciação global, não são tomados em linha de conta os critérios objectivos de apreciação da economia das actividades financeiras e da sua relação de eficiência custo/benefício. Ao invés são tecidos juízos valorativos subjectivos que se encontram ao longo do Relato aqui e ali.

Como é de conhecimento geral, o Tribunal de Contas é um dos Tribunais, além de outros, previstos no artigo 209.º, n.º 1, alínea c) da Constituição da República Portuguesa (doravante designada CRP), pelo que se lhe aplicam as regras e princípios gerais a que estão sujeitos os restantes Tribunais, dos quais destacamos, por ter interesse no caso *sub júdice*, o princípio da fundamentação das decisões. – Vide artigo 205.º CRP.

Como ensina o Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa o “*alargamento do n.º 1 daquele preceito visa adensar o dever de fundamentação das decisões jurisdicionais, devendo interpretar-se restritivamente a referência às decisões de mero expediente.*”¹

É igualmente de conhecimento público que aquele princípio e outros traços definidores da conduta específica do Tribunal de Contas vêm plasmados na Lei Orgânica daquele Tribunal, em concreto nos artigos 7.º a 13.º.

Isto vale por dizer que, ao longo do Relato objecto da nossa análise, verificámos que, não

¹ SOUSA, Marcelo Rebelo, ALEXANDRINO José de Melo, in “Constituição da República Portuguesa Comentada”, pág. 332, Lisboa 2000, EdiçõesLex.

raras vezes, foi violado o princípio da fundamentação com o aparecimento de inúmeros juízos de apreciação subjectivos, esquecendo-se muitas vezes da essencialidade dos factos na sua vertente objectiva.

Queremos com isto afirmar que, ao abrigo do artigo 124.º do Código de Procedimento Administrativo, qualquer acto ou juízo conclusivo deverá ser sempre devidamente fundamentado para que o interesse público, em geral, e os interesses particulares, em concreto, não sejam beliscados, permitindo à entidade, neste caso à Metro do Porto, S.A. e aos seus Administradores, produzir com rigor e sistematização o seu direito de exercício da *contradita*.

A não ser assim é violado o preceito constitucional previsto no artigo 268.º, n.º 3 da CRP.

Em suma, entendemos que o Tribunal de Contas deveria ter fundamentadamente produzido os seus comentários de uma forma objectiva, o que de facto não sucedeu no presente Relato incorrendo na violação daqueles preceitos supra citados que enformam a competência do Tribunal de Contas.

Um segundo aspecto de carácter geral a considerar respeita à metodologia de recolha e tratamento dos dados que serviram de base à auditoria realizada.

Assume-se com naturalidade a existência de dificuldades em satisfazer, por vezes, com exactidão e com a rapidez porventura esperada, os muitos pedidos de elementos focando assuntos e rubricas muito diversas, sem prejuízo das considerações que, a propósito das *Condicionantes* que titulam os Pontos 10 e 11 do Relato de auditoria, tecemos mais adiante.

Certo é também que no Relato é afirmado terem sido realizadas reuniões com alguns responsáveis para obtenção de informações complementares, se bem que não completadas com o contributo dos Administradores executivos que coordenam as respectivas áreas.

Por tudo isso, menos compreensível e aceitável se torna que, encontrando no trabalho de auditoria tão variados assuntos tendentes a suscitar interpretações e, muitas vezes,

juízos de valor menos positivos, não tivesse sido encontrado tempo e oportunidade para colocar directamente essas dúvidas, o que teria permitido disponibilizar informações que só o conhecimento do Relato mostrou serem necessárias.

Sem esquecer que não chegou a ter lugar a reunião com a Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A. – depois de ter sido agendada e adiada pela equipa de auditoria para data a definir – para informação sobre as conclusões da acção de auditoria levada a cabo pelo Tribunal de Contas.

A.2. Considerações prévias sobre alguns pontos específicos

No que respeita a temas concretos contidos no Relato, de entre os múltiplos e extensos aspectos, focados ao longo das 251 pontos correspondentes aos dez capítulos em que se estrutura este documento, ressaltam alguns em que a interpretação nele traduzida reflecte, de forma mais notória, uma visão incompleta e, por isso, distorcida dos acontecimentos e do respectivo enquadramento, quiçá pelo conhecimento e manuseamento de insuficientes dados de informação.

Com o propósito de uma mais completa caracterização do contexto, do condicionalismo e da fundamentação respectivos, permitimo-nos aduzir elementos e expor factos relativamente a três questões específicas, previamente à resposta sistematizada e sequencial de todos os pontos que se reputam como merecedores de clarificação:

- As remunerações dos membros dos órgãos sociais
- As obras de "requalificação urbana"
- As obras de inserção urbana da futura Linha da Boavista.

1. As remunerações dos membros dos órgãos sociais

Resumindo o que a seguir se expõe, diga-se que, absorvido em aspectos formais, o Relato ignora a realidade na qual eles se inserem. Em Julho de 2000, o projecto encontrava-se num impasse. Por iniciativa do então Ministro do Equipamento Social, o seu modelo de governo foi alterado. Criou-se uma Comissão Executiva profissional, para a qual foram convidadas pessoas num quadro remuneratório específico, adequado tanto à dimensão e complexidade do projecto como à natureza do desafio proposto; um quadro de resto

similar ao vigente noutras empresas do Estado. Parte desse quadro era a existência de um prémio de gestão, caso fosse ultrapassado o impasse e levada a bom termo a construção do sistema. Esse prémio foi atribuído relativamente aos exercícios de 2001, 2002 e 2003, dado o cumprimento dos objectivos pressupostos. Esse prémio não foi atribuído em relação ao exercício de 2004.

Desenvolvendo:

A análise realizada recai sobre a materialidade formal estrita e reflecte um desconhecimento absoluto – porque nada refere a propósito – do contexto e das razões que estiveram na base das alterações ocorridas na composição do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A. a partir da deliberação tomada em Assembleia-Geral de accionistas, realizada em 21 de Julho de 2000 com a presença dos então Ministro do Equipamento Social e do Secretário de Estado dos Transportes. Por essa deliberação, foi alargada a composição do Conselho de Administração de cinco para sete membros e criada, dentro deste, uma Comissão Executiva de três membros.

Da leitura, directa e atenta, da respectiva acta, conjugada com a circunstância, no mínimo pouco usual, da presença e até da sugestão da proposta pelo Senhor Ministro, resulta claro o cenário de perturbação e de instabilidade “política e social” do projecto de construção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto que, àquela data, se registava.

A situação de impasse do projecto e a fragilização da sua “credibilidade junto da opinião pública” caracterizaram a génese das alterações no modelo de governação da sociedade e determinaram a escolha de profissionais – com capacidade técnica e comprovada experiência em gestão – para integrarem uma Comissão Executiva capaz de pôr efectivamente em marcha o projecto do Metro do Porto, envolvendo o ainda hoje maior investimento público a nível europeu.

Compreende-se, assim e desde logo, que o estatuto remuneratório tenha a estrutura que lhe foi determinada, em correspondência com o grau de responsabilidade e de exigência e com as elevadas expectativas colocadas na eleição para a função, num projecto de dimensão única, cuja gestão envolve condicionalismos e complexidade especiais, em similitude com o que tem sido prática em alguns exemplos de outras empresas detidas pelo Estado.

Igualmente lógico seria que as rubricas remuneratórias dessem adequada cobertura ao nível anterior auferido pelos gestores a convidar e, a partir daí, tornava-se inevitável que o padrão adoptado correspondesse às condições mais favoráveis do contrato individual firmado com um dos Vogais da Comissão Executiva.

Nesta base, surge como perfeitamente adequado que ao respectivo Presidente fosse atribuída remuneração ligeiramente superior (+ 20 por cento, posteriormente reduzida para +10 por cento) e até com um nível igual na rubrica de cobertura de despesas de representação.

Independentemente do que acima fica registado são de realçar três momentos na vida da sociedade que melhor esclarecem a leitura correcta que se deve extrair das actas infra mencionadas.

Vejamus:

No dia 28 de Julho de 2000, foi deliberado em Assembleia-Geral sobre a fixação do estatuto remuneratório dos Administradores da sociedade, onde ficou registado que:

“ Passando-se ao último ponto da ordem de trabalhos, foi deliberado por unanimidade de todos os presentes designar o representante e Presidente da Junta Metropolitana do Porto e o representante do Estado para apresentarem em reunião posterior de Assembleia-Geral uma proposta relativa às remunerações a atribuir aos administradores”.

Nessa sequência, nos dias 26 de Abril e 25 de Maio de 2001, igualmente em sede de Assembleia-Geral, foi deliberado sobre a fixação do estatuto remuneratório dos administradores da sociedade, tendo por base a proposta apresentada pela Junta Metropolitana do Porto.

Aquando da pronúncia do accionista Estado sobre este ponto ficou consignado em acta a sua declaração de voto que, refere, além do mais:

“... pelo representante do accionista Estado foi dito nada ter a opor à mesma, na parte relativa às remunerações da Comissão Executiva e da Mesa da Assembleia-Geral, bem como no que concerne aos restantes membros do Conselho de Administração, não podendo, contudo, concordar com a alternativa que se traduziria

no recebimento de senhas de presença ...”

Deste modo julgamos não ser necessário tecer mais considerações a propósito deste ponto, sob pena de enfatiarmos a explanação.

No que toca à atribuição de viatura e como é de conhecimento geral, ela faz parte das regalias habituais dos gestores das empresas com capital maioritariamente do Estado e, salvo exemplo em contrário que de todo desconhecemos, não regista excepções. No caso vertente foi também ignorado que o então nomeado Presidente da Comissão Executiva era em simultâneo – mantendo-se no exercício do cargo até Março de 2003 – Presidente do Conselho de Administração da STCP, S.A., onde anteriormente beneficiava dessa atribuição. Contraditório seria diminuir a remuneração como contrapartida da exigência de mais trabalho e de maior responsabilidade.

Acresce ainda que, desde os seus primórdios, os membros do Governo que designaram os mais altos responsáveis pela definição da vida da empresa desde logo incluíram a prática de atribuição de viatura, como se pode constatar através do sucedido no caso do então Director Geral, Exmo. Senhor Eng.º João Lopes Porto que iniciou a sua actividade na Empresa em Abril de 1994.

Finalmente o “prémio de gestão”: a estranheza, que o Relato deixa perceber, por não ficar directa e objectivamente ligado a índices de *performance*, deve resultar apenas do insuficiente conhecimento da génese e da evolução do projecto.

Difícil – e até incorrecto – seria fixar objectivos quantificados e específicos de “Resultados” a alcançar pela sociedade, quando tomados no sentido estrito de resultados da exploração. Na realidade, à data, o projecto mantinha-se ainda no papel, dois anos após a assinatura formal do contrato de adjudicação da empreitada. Durante a maior parte do mandato, nem sequer haveria exploração do serviço de transporte público de passageiros. Nem era crível que, no quadro temporal desse mandato, a actividade da sociedade deixasse de ser dominada pela construção do sistema de metro, por oposição à sua exploração.

Em contrapartida, seria ajustado considerar como objectivo nuclear aquele que o texto da acta da Assembleia-Geral de accionistas da Metro do Porto, S.A. de 21 de Julho de 2000

deixa claramente perceber: ultrapassar a fase de "instabilidade política e social do projecto", dando-lhe "credibilidade" através do arranque das obras e da garantia de um adequado ritmo de execução.

Se dúvidas existissem sobre o sucesso desse objectivo bastaria verificar que, após o arranque das obras em 2000 – posterior à nomeação dos novos órgãos sociais – ficou concluído o troço Trindade – Senhor de Matosinhos, da Linha Azul, em 2002 (com início da operação na parte final do ano), linha esta completada em 2004 com o troço Trindade – Campanhã – Antas; sucederam-lhe, em 2005, as aberturas da Linha Vermelha até Pedras Rubras, da Linha Verde até ao Fórum da Maia e da Linha Amarela entre a Estação João de Deus, em Vila Nova de Gaia, e o Pólo Universitário. O Sistema de Metro Ligeiro do Porto tem, actualmente, um total de 34,5 quilómetros de via dupla e engloba 47 estações e terá, no prazo de curtos meses, 58,9 quilómetros englobando 71 estações.

Para um maior rigor da avaliação do "prémio de gestão", cabe finalmente registar que o montante atribuído não sofreu qualquer aumento em 2003 nem em 2004 (relativo aos exercícios de 2002 e 2003 respectivamente). Por razões da conjuntura recessiva do País, não foi recebido em 2005, tendo sido então requerida pelo Conselho de Administração a constituição da Comissão de Vencimentos. Deliberada pelos accionistas em Assembleia-Geral de 29 de Março de 2005, esta Comissão encontra-se, neste momento, ainda por nomear. Em todas as Assembleias-Gerais anuais de aprovação das contas os accionistas votaram por unanimidade a avaliação positiva do desempenho da administração nos respectivos exercícios, não se registando assim um dos requisitos formais necessários para a retirada ou redução de remunerações atribuídas.

2. As obras de "requalificação urbana"

Igualmente nesta matéria, adiante tratada na resposta específica ao Relato produzido, cumpre destrinçar preliminarmente alguma confusão de conceitos, decorrente de diferente terminologia, usada com frequência para referir obras de idêntica natureza. Desde logo a designação de obras de "requalificação urbana" induz um entendimento diverso do verdadeiro sentido das obras de "inserção urbana" que a Metro do Porto, S.A. tem realizado: as primeiras sugerem a execução de obras complementares enquanto as segundas significam obras necessárias incluídas no objecto societário.

Explicitando:

Sendo estas obras de inserção urbana aquelas que decorrem do próprio objecto da sociedade, como mais adiante se explicita, porque incluídas no conjunto " *...das infra-estruturas necessárias à concretização do empreendimento ...* " (segundo o artigo 2º, nº 2 dos Estatutos societários) nas quais avultam *os acessos ao sistema e as interfaces*, elas constituem o elo necessário à correcta "inserção" do sistema de metro ligeiro no tecido urbano em que é implantado, sob pena de não ficar garantida a adequada acessibilidade aos seus utilizadores e aos outros modos de transporte ou de não repor nem adequar as funcionalidades urbanas tanto à superfície como aéreas e subterrâneas (água, saneamento, gás, electricidade, telecomunicações, trânsito rodoviário e pedonal), prejudicando o respectivo município e os cidadãos.

Estas preocupações foram reflectidas no Decreto-Lei Nº 261/2001 em cujo preâmbulo fica explicitado, com clareza, o conceito e os fundamentos para a inclusão da inserção urbanística na alteração das bases da concessão e dos estatutos da sociedade.

Pode por outro lado afirmar-se, sem risco de erro, que o balanço actual do volume dos investimentos neste segmento do projecto global representa um peso relativo longe dos rácios atingidos em outros projectos de metro de superfície.

Razões estas pelas quais se julga ser legítimo considerar que há necessidade de destrinçar o sentido próprio da diferença entre as obras de "requalificação urbana" e as obras da "inserção urbana", estas indissolúvelmente ligadas à implementação do sistema de metro ligeiro, seja qual for o local onde ocorra a sua realização.

3. As obras de inserção urbana da futura Linha da Boavista

Esta terceira matéria é talvez aquela em que melhor se podem compreender dúvidas e discordâncias que o Relato exprime, em especial por se tratar de obras de "inserção urbana" prévias à construção do próprio sistema de metro ligeiro.

Uma vez mais é necessário enquadrar temporalmente todo o processo e aqui, por maioria de razão, analisar as circunstâncias que determinaram a execução das obras pela Metro do Porto, S.A.

A intervenção da sociedade naquelas obras foi patrocinada pelo Governo, de forma não antecipável pela Metro do Porto, SA. Atestam-no quer o Comunicado do Conselho de Ministros realizado no Porto em 31 de Julho de 2003 – registado como anexo à acta nº 152 da reunião do Conselho de Administração da sociedade em 3 de Setembro seguinte – quer o Protocolo (Anexo 1 ao presente documento) celebrado, na mesma data e cidade, entre o Município do Porto, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. e a Metro do Porto, S.A., no qual e na mesma ocasião foi aposto "Homoloço" pelo à data Ministro da Obras Públicas, Transportes e Habitação,

Ambos os documentos evidenciam as razões que determinaram a intervenção desta sociedade naquelas obras e a celeridade da celebração do Protocolo. De tal modo que só *a posteriori* pode ocorrer a deliberação formal, pela Metro do Porto, S.A., dessa celebração, em reunião do Conselho de Administração da Sociedade a 17 de Setembro de 2003, em cuja acta (nº 153) se mencionam as razões subjacentes à intervenção naquela zona e ao respectivo *timing* e se refere que o protocolo " ... *foi subscrito pelos Presidentes do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, sob o patrocínio do Governo.*"

A.3. Observação final

De tudo quanto antecede e mais ainda dos comentários subsequentes, resulta em nossa opinião ser evidente que faltaram informações e esclarecimentos suplementares, porventura também por insuficiente comunicação dos documentos a disponibilizar, o que poderia ter sido suprido se tivessem sido transmitidas as críticas e colocadas as dúvidas numa apresentação prévia das conclusões do seu trabalho, pela equipa de auditoria do Tribunal de Contas. Esta agendou tal apresentação para o dia 24 de Maio de 2005 em reunião a realizar com a Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A. a qual, depois de adiada para data a definir, nunca chegou a ter lugar.

Finalmente, não podemos deixar de constatar que o Relato olvida totalmente dois dos nove objectivos que ele próprio aponta para a Acção e aprecia positivamente a empresa em dois outros.

Os dois objectivos olvidados, quiçá os mais importantes, são a avaliação dos resultados alcançados e a aferição do resultado obtido com a criação da empresa.

Os outros dois – avaliados positivamente – prendem-se com a existência de instrumentos de apoio à decisão adequados e eficazes e, sobretudo, com a efectividade e qualidade do acompanhamento exercido pelo Fiscal Único.

B. ANÁLISE E RESPOSTA A PONTOS ESPECÍFICOS

I. INTRODUÇÃO (Pontos 1 a 12)

Pontos 10 e 11 – Condicionantes

No Ponto 10 da introdução pode ler-se

“A equipa de auditoria deparou-se com as seguintes condicionantes, que se passam a expor e que influíram no resultado do trabalho de campo:

- *“resposta tardia a uma significativa parte da informação solicitada, em regra, via requisição de documentos;”*

Apesar de se aceitar que podem ter existido falhas de interpretação dos pedidos e menor rapidez de resposta do que porventura a pretendida, deve-se também referir que os recursos da Empresa são limitados.

Nestas circunstâncias, é crucial a adequada organização do processo de interacção com as equipas externas envolvidas em cada acção. No caso desta, foi indicado um elemento para coordenar e centralizar todo o intercâmbio de informação, foram sistematicamente registados em detalhe todos os pedidos de informação apresentados e todas as fases da sua disponibilização, digitalizados sempre que possível todos os suportes de informação trocados, sistematicamente documentados os contactos havidos entre equipas externas e elementos da Empresa proporcionando o fornecimento de informação não escrita e foi constituída uma base de dados de hiperligações para os documentos digitais suporte das trocas de informação (Anexo 2 ao presente documento).

A equipa de auditoria do Tribunal de contas solicitou informação por três vias:

- a. "Requisições" formais apresentadas por correio electrónico, abrangendo cada uma um elevado e variável número de pontos
- b. Solicitações avulsas por correio electrónico
- c. Solicitações avulsas por telefone ou em reunião.

Foram apresentadas 16 requisições formais, resumindo a tabela seguinte o número de pontos constante de cada uma e o número médio de dias (incluindo dias não úteis) decorridos, para cada uma, entre a data da requisição e a data de satisfação dos pedidos que a compunham:

Requisição			Média Diferencial Data Solicitação/Entrega
N.º	Data	Nº de Pontos	
1	07-03-2005	27	10,38
2	09-03-2005	2	13,67
3	09-03-2005	7	15,08
4	10-03-2005	3	16,67
5	17-03-2005	39	16,90
6	28-03-2005	10	5,78
7	14-04-2005	8	11,00
8	18-04-2005	6	8,00
9	20-04-2005	2	1,00
10	21-04-2005	14	6,56
11	28-04-2005	7	5,44
12	03-05-2005	9	4,60
13	04-05-2005	10	16,50
14	05-05-2005	5	6,75
15	11-05-2005	15	9,69
16	20-05-2005	3	1,00
Média			9,31

Ocorreram três solicitações avulsas de informação por correspondência electrónica: em 6 de Julho de 2005 (satisfeita 12 dias depois), em 8 de Julho de 2005 (satisfeita no dia seguinte) e em 26 de Julho de 2005 (satisfeita no próprio dia).

No caso de solicitações avulsas de informação por telefone ou reunião, elas foram todas satisfeitas no prazo máximo de dois dias.

Prosseguindo com a citação deste ponto:

- "resposta nem sempre completa á totalidade do elemento / informação solicitada nos diversos pontos das requisições de documentos;

- *resposta muitas vezes não coincidente com o tipo de informação / esclarecimento solicitado;*

Muitas vezes as solicitações eram suficientemente indefinidas ou abrangentes para serem de difícil satisfação. Por exemplo:

"Relativamente ao financiamento, documentação inerente à candidatura aos fundos comunitários (FEDER, Fundo de Coesão); aos empréstimos (BEI e intercalares); ao PIDDAC; à locação operacional; programa de emissão comercial por subscrição particular, entre outros" – Requisição 1, Ponto 27;

"Dossier relativo ao PIDDAC para os anos de 2002-2003" – Requisição 5, Ponto 5;

"Dossier relativo aos empréstimos BEI" – Requisição 5, Ponto 6;

"Eventuais estudos elaborados pela Normetro caracterizadores das alterações existentes" – Requisição 5, Ponto 36.

Voltando à citação:

- *"respostas temporalmente muito dispersas a cada um dos pontos das requisições de documentos, o que prejudicou a metodologia necessária à realização dos trabalhos"*

Na realidade, os diversos pontos integrantes de uma mesma requisição eram frequentemente muito heterogéneos. Por exemplo, na mesma Requisição (n.º 5) encontram-se os seguintes pontos:

"Solicita-se ainda elaboração de mapa discriminativo das viaturas afectas aos membros dos mesmo órgãos, com indicação dos correspondentes valores e datas de aquisição...." – Ponto 2;

"Documentos inerentes ao Fundo Fixo de Caixa da sede relativos aos período de Dezembro de 2004/Janeiro de 2005" – Ponto 4;

"Dossier relativo aos empréstimos BEI" – Ponto 6;

"Número de funcionários afectos a cada Gabinete/Divisão/unidade da estrutura organizativa da empresa, com indicação das funções exercidas pelos mesmos, com particular detalhe das tarefas exercidas por cada funcionário do GPL e da DAF" – Ponto 9;

"Arquitectura simplificada do sistema informático de suporte à repartição de receitas, bem como do circuito de informação subjacente, desde a validação do

título de transporte até à correspondente contabilização de receita” – ponto 17.

Regista-se, porém, o reconhecimento feito pela equipa de auditoria da disponibilidade e empenho dos elementos da Metro do Porto, S.A. em corresponder às solicitações, lamentando-se apenas que não tenham sido formulados pedidos complementares para os casos de dúvida ou de aparentes incorrecções.

II. CARACTERIZAÇÃO E GÉNESE EVOLUTIVA DO PROJECTO “METRO DO PORTO” (Pontos 13 a 42)

Ponto 23 – Obrigações diversas da concessionária para com o concedente

1. No Quadro 1 do Ponto 23 encontra-se reflectida uma interpretação menos exacta onde, a propósito do timing das entradas em serviço do sistema, consta a observação que

[...] não existe data definida, dado não se encontrar aprovado o investimento / financiamento da 2ª fase”:

Ora a Base V, nº1 dispõe:

[...] c) Entrada em serviço de todo o sistema até Março de 2006..”

sabendo-se que a denominada 2ª fase nada tem a ver com este aspecto, como resulta da Base VI, nº1, alínea a) que define o que se entende por todo o sistema:

“ A rede do sistema será composta pelos troços seguintes: Hospital de São João-Trindade-Santo Ovídeo; Campanhã – Trindade – Senhora da Hora – Matosinhos; Senhora da Hora – Vila do Conde – Póvoa de Varzim; Senhora da Hora – Maia – Trofa; ”

definição posteriormente alargada mas sempre de forma objectiva e sem alterar a data estipulada, Março de 2006.

2. Ainda no Quadro 1 e logo a seguir pode ler-se:

"Obrigações da concessionária: [...] Concessionária enviará semestralmente ao concedente relatórios fundamentados sobre a previsão (sic) dos trabalhos e o seu enquadramento nos prazos supra-referidos (Base V, nº 3)"

"Observação da auditoria: [...] não têm sido apresentados [...]"

Cumpre-nos referir que, quanto aos exercícios objecto de auditoria, os referidos relatórios foram enviados através da seguinte correspondência:

2º semestre de 2004 – MP- 494736/05, de 30 de Março de 2005

1º semestre de 2004 – MP-498538/05, de 15 de Abril de 2005

2º semestre de 2003 - MP- 411241/04, de 13 de Fevereiro de 2004

sendo que o relatório do 1º semestre de 2004, bem como os esclarecimentos sobre esta questão, foram prestados à equipa de auditoria em 5 de Abril de 2005 (via correio electrónico).

O relatório do 1º semestre de 2003 não foi de facto enviado, sem prejuízo de ter ocorrido em 30 de Julho de 2003 uma reunião da Comissão de Acompanhamento do projecto onde foi apresentada informação detalhada sobre a progressão dos trabalhos e o seu enquadramento nos prazos definidos nas Bases da Concessão.

3. Também no mesmo Quadro 1, no que respeita ao limite das garantias e avales a prestar pelo Estado, consta

[...] estabelecendo-se o limite de 200 milhões de contos [...] para o montante de garantias e avales prestados pelo Estado (Base XIII, nº5)"

acrescentando-se a observação de

[...] consequentemente qualquer endividamento de médio longo prazo a que esta [a empresa] recorra no futuro, passível de garantia/aval do Estado, terá que ser precedida (sic) de alteração às Bases da Concessão nesta matéria."

Na verdade, o nº 5 da Base XIII estabelece o limite de 200 milhões de contos para o montante de garantias para empréstimos para além dos financiamentos referidos no nº1 da mesma Base – e não incluindo estes, como decorre da interpretação traduzida

na observação transcrita. De referir que as garantias existentes se vinculam a financiamentos exclusivamente relativos ao referido nº 1 da Base XIII. Por isso, não só o montante de garantias para financiamentos para além dos relativos a esse nº1 não esgotou o limite de 200 milhões de contos, como até é de momento nulo.

4. Ainda no Quadro 1. e logo a seguir pode ler-se:

"A Concessionária, após a entrada em funcionamento do sistema, deverá enviar trimestralmente aos Ministros das Finanças e do Equipamento Social relatórios do acompanhamento da empresa operadora e do cumprimento das obrigações de serviço público (Base XVI, nº 9)."

E que regista como observação que

"Não foram prestadas informações quanto a esta matéria, apesar de solicitadas através da requisição nº 5."

Cumpre dizer que, a 5 de Abril de 2005, foi enviado para o endereço fornecido pela equipa de auditoria uma mensagem de correio electrónico com o seguinte texto: *"Em resposta ao ponto 35 da 5ª requisição, junto se envia a informação mensal enviada ao representante da Tutela sectorial (INTF) desde Outubro de 2004 para acompanhamento da operação, nomeadamente na sua componente de serviço público"*.

Importa acrescentar que esta informação foi trimestralmente enviada à Inspeção-Geral de Finanças desde o início da operação.

III. QUESTÕES DIVERSAS RELATIVAS À OPERACIONALIDADE DA EMPRESA [Pontos 43 a 115]

Pontos 43 a 57 - Estudos económico-financeiros

A afirmação contida no Ponto 43 de que

"Relativamente à fase de génese do sistema de metro da GAMP, caracterizada pela vigência do DL nº 71/93, constatou-se que o legislador não previu a elaboração de

qualquer tipo de estudo de viabilidade económico-financeira da realidade a implementar, ou mesmo de meras projecções de custos e suas fontes de financiamento. Igualmente não logrou a equipa obter cópia de qualquer documento desse tipo decorrente de uma eventual iniciativa dos seus mentores.”

carece de rectificação porque não corresponde à verdade (além de eventuais omissões do legislador não poderem ser assacadas, por qualquer forma, à empresa nem aos seus accionistas).

Já no Relatório de 1997 da empresa se refere, a páginas 8 e 9 :

“ Foram também desenvolvidos, durante o exercício, diversos estudos económicos, nomeadamente a modelação do “All-in-Cost” do projecto e do seu impacto na sociedade Metro do Porto, SA:

- a) com a proposta menos favorável apresentada na 2ª Fase do concurso*
- b) com as duas propostas apresentadas durante a 3ª fase*
- c) com as propostas de preço apresentadas como “Preço Final” e finalmente*
- d) com a proposta vencedora (esta última incluindo vários cenários)”.*

Estes estudos demonstraram grande interesse e relevância para a correcta orçamentação do esforço financeiro previsional do Estado e serviram para manter os parceiros financiadores do projecto devidamente informados, nomeadamente o Estado e o BEI – Banco Europeu de Investimento”.

Como foi pedido “ estudo económico realizado e outros documentos que serviram de base à criação da empresa” (ponto 1 da requisição n.º 1) e não estudos de viabilidade económico financeira da realidade a implementar, não foram apresentados estudos posteriores a 1993, inerentemente posteriores à criação da sociedade hoje designada Metro do Porto, S.A.

Existem obviamente diversos estudos de viabilidade económico-financeira de realidades a implementar, entre os quais os 25 seguintes:

Data	Autor	Título	Anos Projectados	Investimento Total (preços correntes)
Mai-96	Metro do Porto, S.A.	Dossier de Apresentação do Programa: Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto e Obras Complementares	ver transcrição abaixo (secção 12 do dossier)	120 milhões de contos *
Dez-96	Metro do Porto, S.A.	Plano de Investimentos e Avaliação Económica - Estudo Preliminar: Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto	1996 a 2015	156 milhões de contos
Abr-97	Metro do Porto, S.A.	Projecto - Sistema de Metro Ligeiro - Nota Justificativa para Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território	1997 a 2004 (ano cruzeiro)	150 milhões de contos
Jun-97	Metro do Porto, S.A.	Plano de Investimentos e Avaliação Económica - Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto	1997 a 2015	183 milhões de contos
Nov-97	IF - Inovação Financeira, Lda.	Análise Económica e Financeira das Propostas Finais dos Consórcios admitidos à 3ª Fase do Concurso	1997 a 2004	137 a 148 milhões de contos **
Jan-98	Metro do Porto, S.A.	Plano de Investimentos e Avaliação Económica - Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto	1998 a 2016	203 milhões de contos
Mai-98	Metro do Porto, S.A.	Projecto: Sistema de Metro Ligeiro - Nota Justificativa para Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território	1998 a 2004 (ano cruzeiro)	196 milhões de contos
Jun-98	Metro do Porto, S.A.	Sistema de Metro Ligeiro da A.M.P. Plano de Investimentos - QCA II	1998 a 2016	198 milhões de contos
Set-98	Metro do Porto, S.A.	Pedido de Concessão de Garantia do Estado - Estudo Económico e Financeiro	1998 a 2016	197 milhões de contos
Nov-99	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - SMLAMP	1999 a 2008	252 milhões de contos
Abr-00	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - SMLAMP	2000 a 2004	226 milhões de contos
Mai-00	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - Conselho de Administração - Maio de 2000	2000 a 2018	226 milhões de euros
Jan-01	Metro do Porto, S.A.	Sistema de Metro Ligeiro da A.M.P. Estudo Económico e Financeiro - QCA III	2001 a 2020	272 milhões de contos
Jun-01	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - SMLAMP	2001 a 2020	272 milhões de contos
Jul-02	Metro do Porto, S.A.	Sistema de Metro Ligeiro da A.M.P. Estudo Económico - Novo Empréstimo BEI	2002 a 2030	1.698 milhões de euros
Set-02	Metro do Porto, S.A.	Proposta de contrato programa - Bases Financeiras	2002 a 2010	1.698 milhões de euros
Nov-02	Metro do Porto, S.A.	Proposta de contrato programa - Bases Financeiras	2002 a 2010	1.698 milhões de euros
Dez-02	Metro do Porto, S.A.	Proposta de contrato programa - Bases Financeiras	2002 a 2010	1.698 milhões de euros
Abr-03	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - Extensão a Gondomar	2003 a 2030	1.655 a 1.895 milhões de euros

Data	Autor	Título	Anos Projectados	Investimento Total (preços correntes)
Jul-03	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - Extensão ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro	2003 a 2030	1.700 vs 1.743 milhões de euros
Jul-03	Metro do Porto, S.A.	Sistema de Metro Ligeiro do Porto - Ligação do Aeroporto Francisco Sá Carneiro à Linha da Póvoa Duplicada - Candidatura ao Fundo de Coesão	2003 a 2030	201 milhões de euros
Mai-04	Metro do Porto, S.A.	Sistema de Metro Ligeiro da A.M.P. Estudo Económico - Novo Empréstimo BEI	2004 a 2030	324 milhões de euros
Jun-04	Metro do Porto, S.A.	Estudo Económico - Rating	2004 a 2030	2.506 milhões de euros
Jan-04	B.P.I.	Modelo Contratual e Projecções Económico-Financeiras da 2ª Fase do Sistema de Metro Ligeiro	2004 a 2022	1.340 milhões de euros
Dez-05	Metro do Porto, S.A.	Projecto de contrato programa - Bases Financeiras	2005 a 2009	2.402 milhões de euros

* preços de Julho de 1995

** preços de Maio de 1996

No Estudo nº1 (Maio de 1996), secção 12, pode ler-se o seguinte:

" 12. RECEITAS E CUSTOS (ANO CRUZEIRO)

Pelas características inovadoras deste modo de transporte, pela não definição da capacidade produtiva a ser instalada (apenas é definida a oferta a criar) e pela difícil projecção dos efeitos notoriedade e atractividade, é difícil prever o ano cruzeiro, embora possa ser considerado o ano de 2004, quarto ano de operação do sistema e o segundo com a rede completa.

As receitas não estão estimadas, devido à indefinição a médio prazo da evolução das tarifas bem como da repartição das receitas geradas por um sistema de transportes integrado (STCP, Metro, outros operadores). A procura potencial encontra-se já estimada, conforme é explicitado no ponto 12,1 e seguintes.

Os custos de operação e manutenção irão ser definidos pela solução tecnológica a adoptar e pela capacidade de transporte a instalar, pelo que nesta fase não poderão ser quantificados com rigor. Apenas com a selecção das duas melhores propostas resultantes da 2ª fase do Concurso teremos dados previsionais (vinculativos para os consórcios concorrentes) de tais custos. "

Todos os demais estudos referidos contêm projecções económico-financeiras, incluindo

projeções das receitas e dos custos de operação e manutenção.

Todos estes estudos estão disponíveis por acesso directo (via *remote access*) desde 23 de Novembro de 2005, data em que foi disponibilizada essa faculdade a todas Entidades com interesses na Metro do Porto, SA..

Pontos 58 a 87 – As remunerações dos membros dos órgãos sociais

1. Cumpre esclarecer que a informação prestada relativamente às retribuições dos Administradores constou de documentos contabilísticos da sociedade, pelo que, se alguma reserva se pretende levantar com a expressão "...segundo informação prestada", só pode ela decorrer de uma análise menos pormenorizada da documentação fornecida.

É manifestamente excessiva a expressão utilizada "...telemóveis para uso irrestrito". Em primeiro lugar configura um juízo de valor subjectivo e sem suporte factual e não cumpre ao Tribunal de Contas tecer esse ou qualquer outro juízo daquela índole. É importante esclarecer que constitui prática usual e reiterada a atribuição do uso de telemóveis a administradores e colaboradores das empresas, quer públicas, quer privadas, para que possam trabalhar "*on line*" nas respectivas sociedades e, por maioria de razão, em empresas cuja actividade apresenta a complexidade e dimensão da Metro do Porto, S.A. com uma forte componente de construção civil e operação, só assim sendo possível a resolução, no tempo certo, das vicissitudes que vão aparecendo diariamente nesta obra pública que é a de maior dimensão em curso na Europa.

2. Nos termos do disposto no artigo 14.º, n.º 1, alínea e) dos Estatutos da Metro do Porto, S.A. cabe à Assembleia-Geral a deliberação sobre as remunerações dos titulares dos órgãos sociais da sociedade, tendo sido estas objecto de deliberações tomadas validamente em Assembleia-Geral da Empresa.

Ora, tanto quanto sabemos, tais deliberações não foram objecto de qualquer impugnação quanto à sua invalidade ou ineficácia ou de qualquer outra atitude que pusesse em causa a sua legitimidade por parte de qualquer accionista, quer os que então votaram desfavoravelmente, quer qualquer outro, *in casu*, o Estado.

Assim sendo, não se compreendem as observações subjectivas vertidas no Relato a este respeito, mormente no ponto 66 e 67. Atento o princípio da economia processual que deve presidir na feitura de qualquer documento, quer informal, quer formal, valem aqui as considerações tecidas na nota introdutória a esse respeito, com as legais consequências daí advenientes.

3. A Assembleia-Geral da Metro do Porto, S.A., na sua reunião de 28 de Julho de 2000, tomou posição sobre o Estatuto remuneratório dos Administradores e, concretamente, no que concerne à atribuição de viaturas, como abaixo melhor se explicitará.

Com efeito, conforme melhor se pode ver da acta n.º 14 da Assembleia-Geral que teve lugar no dia 21 de Julho de 2000 os trabalhos foram suspensos para que se ultimassem as negociações das condições contratuais que permitissem que a Assembleia-Geral viesse a eleger o Administrador Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira.

Tanto nessa reunião como na reunião seguinte (confrontar acta n.º 15 de 28 de Julho de 2000), foram informados todos os membros da Assembleia-Geral das condições concretas que presidiram à aceitação da nomeação do Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira para o cargo de Administrador da sociedade, as quais foram transmitidas pelos Senhores Professor José Vieira de Carvalho e Professor Doutor Manuel de Oliveira Marques.

Concordando com tais condições, que incluíam a atribuição da viatura, a Assembleia-Geral deliberou a eleição desse Administrador inclusive para integrar os membros da Comissão Executiva.

Entretanto não se pode olvidar que, a convite dos accionistas, o Administrador Professor Doutor Manuel de Oliveira Marques integrava a administração da Metro do Porto, S.A. em simultâneo com a administração da S.T.C.P., S.A. com remuneração atribuída apenas naquela empresa, beneficiando de um estatuto remuneratório e de regalias idêntico, entre as quais constava a atribuição de viatura nos termos constantes do ponto 69 do Relato. Tal realidade permitiu que a Assembleia-Geral aceitasse que os outros dois Administradores beneficiassem da mesma atribuição, o que esteve sempre presente, tanto na já aludida reunião de 21 de Julho de 2000,

assistida pelo Senhor Ministro do Equipamento Social e pelo Senhor Secretário de Estado dos Transportes, como na reunião de 28 de Julho de 2000, por ocasião da eleição do último Administrador, na qual voltou a ser referida.

O que está em causa é tão só e apenas a expressão escrita de uma vontade livre e seguramente manifestada pela pessoa colectiva, o que não implica qualquer vício na sua formação, mas tão só na forma dela ser manifestada.

De resto e se assim não fora, teria a Assembleia-Geral estabelecido expressamente a diferença de estatutos remuneratórios entre os administradores membros da Comissão Executiva, por se tratar de situação anómala.

Não podemos concordar assim que a aquisição e atribuição de viaturas aos Administradores executivos tenha sido feita à revelia de qualquer manifestação de vontade da sociedade nesse sentido.

Quando muito poder-se-á sugerir que a Assembleia-Geral, na sua próxima reunião, ratifique formalmente este procedimento, adoptado e mantido com pleno conhecimento e aquiescência dos accionistas e, de resto, usual nas empresas públicas ou de capitais públicos como consta dos despachos que incidem sobre o respectivo estatuto remuneratório

A este propósito basta analisar a vida da sociedade e a sua relação de troca documental e informativa com os accionistas, incluindo o Estado e seus organismos de fiscalização, para se concluir da justeza e correcção da posição ora defendida.

Em sede de prova testemunhal, caso venha a ser julgado necessário, poderão ser ouvidos o então Senhor Ministro do Equipamento Social e o então Senhor Secretário de Estado dos Transportes.

4. De facto não deixava de ser importante que o Conselho de Administração tomasse, como tomou, posição expressa sobre esta matéria na reunião de 25 de Maio de 2001, no tocante à determinação da atribuição do prémio de gestão e, concretamente, daquele que respeitava ao ano anterior (2000). É que tinha significado e relevância que este órgão de gestão aceitasse contemplar um prémio de gestão aplicável apenas a

alguns dos membros do Conselho de Administração, no caso aqueles que integravam a Comissão Executiva.

Trata-se de um pressuposto de aceitação de remuneração diferenciada relativamente a um item significativo, tranquilizando tal deliberação a posição que a Assembleia-Geral viesse a consumir no sentido de deliberar tratamento tão diferenciado de membros do mesmo órgão social.

A atribuição de tais prémios de gestão foi abordada, de forma detalhada e esclarecedora, tanto na reunião que teve lugar em 28 de Julho de 2000, como na seguinte, uma vez que se trata de um dos elementos que enformam o contrato de gestão do Administrador então "contratado" Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira.

Conforme se refere no ponto 74 do Relato, na reunião da Assembleia-Geral de 06 de Março de 2002, foi ratificada tal matéria no que diz respeito a esta forma de retribuição, pelo que ficou sanado completamente qualquer vício, meramente formal diga-se, de que padecesse a decisão e prática nesta sede.

Refira-se que a ratificação é uma figura jurídica, típica do Direito Privado, que tem acolhimento legal em diversos institutos jurídicos e produz efeitos e convalida juridicamente toda a actuação a que se reporta, vindo neste caso ao encontro daquilo que a Assembleia-Geral tinha já aceite.

Uma vez mais damos aqui por reproduzido tudo aquilo que foi dito a propósito da apreciação subjectiva desta matéria. Reafirma-se que, mesmo não tendo sido uma deliberação unânime, o certo é que nenhum dos accionistas a contestou, ou sobre esta matéria colocou qualquer reserva na apreciação das contas da sociedade que, como é sabido, é feita com rigor no uso de competências estritas de órgãos de fiscalização.

Mais uma vez se sublinha que a deliberação, tomada pela Assembleia-Geral sobre o estatuto remuneratório posteriormente à sua implementação prática, tem o efeito de ratificação dessa mesma prática.

Dai que se não concorde que exista alguma irregularidade substancial nesta matéria ou se possa considerar como abusiva a conduta dos intervenientes na celebração do

contrato e fixação das remunerações.

Abusivo sim é dizer, com ligeireza e conteúdo objectivamente difamatório que os Administradores “...se estiveram a remunerar a si próprios...” à revelia de qualquer vontade validamente manifestada por aqueles accionistas. Afirmar esta que, de resto, comprova a insuficiência de conhecimento sobre o momento em que se operou a alteração da forma de governação da sociedade e se pretendeu “pôr o projecto do metro do Porto nos carris” ou seja pôr em marcha a sua execução efectiva.

Não podemos olvidar que os Administradores de que se está a falar foram directamente convidados por Ministros em exercício de funções e que todas as indicações que deles receberam nortearam esta matéria e, sobretudo, presidiram aos convites que por aqueles representantes do Estado lhes foram endereçados.

Competiria assim ao accionista Estado promover, em tempo útil, que a Assembleia-Geral tomasse uma deliberação formal que fosse ao encontro da decisão substancial transmitida nas reuniões aos demais accionistas e que deles também tiveram assentimento.

Isto equivale a dizer que as deliberações sobre remunerações, ainda que formalizadas tardiamente, não permitem afirmar que os Administradores, esses sim contratados pelos accionistas, se estivessem a “remunerar a si próprios”.

Acresce que a fiscalização sucessivamente feita pelas estruturas do Estado às contas da sociedade, e mesmo a informação avulsa sistematicamente prestada pela sociedade a pedido das mais diversas Entidades Governamentais, permite dizer que, se os accionistas se “esqueceram” de formalizar atempadamente os compromissos remuneratórios que indiscutivelmente assumiram com Administradores que elegeram

Mais uma vez são tecidas a esse respeito considerações subjectivas que não iremos sequer comentar, reiterando o que a este respeito já ficou escrito na nota introdutória.

5. No entanto, ainda relativamente a este ponto, importa esclarecer que o Estatuto do Gestor público consagrado pelo Decreto - Lei n.º 464/82 de 9 de Dezembro não é

aplicável aos Administradores da Metro do Porto, pelo que nos parece incorrecta a alusão aos limites indemnizatórios nele consagrados. De facto, estando previsto em regulamentação específica, como é o caso dos estatutos e do acordo parassocial [Decreto – lei n.º 394-A/98], que cabe à Assembleia-Geral a fixação da remuneração dos titulares dos órgãos sociais, não lhes é aplicável o diploma que institui o Estatuto do Gestor Público por força do artigo 14.º, n.ºs 1, alíneas b) e e) e 2 dos Estatutos da Metro do Porto, S.A, em que o Estado é sempre ouvido sobre estas e outras matérias, uma vez que é accionista.

Caso se aplicasse a esta Sociedade comercial anónima o mencionado Estatuto do Gestor Público, no momento em que foi tomada uma deliberação sobre aquele ponto seria o próprio accionista Estado que votaria contra, fazendo constar que se tratava de uma deliberação *contra legem*.

Por isso nada impedia a Assembleia-Geral de deliberar, como deliberou, a aprovação do contrato de gestão do administrador Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira.

6. Em complemento do já acima explicitado, refira-se ainda que não há nos Estatutos da Metro do Porto, SA, nenhuma cláusula no sentido de as funções dos Administradores deverem ser prestadas de uma forma gratuita.

Acresce que os Administradores foram eleitos por deliberação da Assembleia-Geral da sociedade que todavia não fixou, como deveria ter feito, a respectiva remuneração, tendo todos eles, mesmo assim, aceite a sua nomeação.

Conforme resulta do CSC no seu artigo 399.º, n.º 1 *“compete à Assembleia-Geral dos accionistas ou a uma comissão de vencimentos de accionistas por aquela nomeada fixar as remunerações de cada um dos Administradores, tendo em conta as funções desempenhadas e a situação económica da sociedade.”*

Os Accionistas têm o poder de livremente fixar o estatuto remuneratório dos Administradores, que estes levarão em conta ao aceitar ou não o cargo para que foram designados. Uma vez aceite, porém, não poderão os accionistas alterar a remuneração dos Administradores sem o assentimento destes, o que configuraria uma modificação unilateral da relação jurídica de administração a que a lei não parece dar fundamento

bastante.

A este respeito, não podemos desde logo aceitar a afirmação gratuita contida no Ponto 66 do Relato onde se diz que *"não existe justificação razoável"* para a percepção de verbas de dois administradores não executivos aí citados e, mais adiante no Ponto 67 *"tratar-se de uma forma complementar de remuneração cuja motivação se não alcança"*.

Temos de convir que os Accionistas, felizmente, têm uma visão bem mais alargada e correcta da função de um administrador de sociedade, ainda que não executivo.

Desde logo da sua própria nomeação resultam obrigações para com a sociedade e responsabilidades, para com esta e para com terceiros, mesmo por actos que tenham sido praticados por quaisquer outros representantes da mesma sociedade. Nos tempos que correm nem é fácil conseguir encontrar quem esteja disponível para assumir tal responsabilidade.

A este propósito pode ainda dizer-se que se trata de Autarcas que, como todos em iguais circunstâncias, assumem as funções acrescidas aos cargos que já exercem e, do ponto de vista remuneratório, têm actualmente uma dedução pela acumulação de retribuições, por força da lei.

Por outro lado, o nosso Código das Sociedades Comerciais é bem claro ao prescrever nos seus artigos 71.º e 72.º a responsabilidade civil dos membros da Administração para com terceiros e para com a sociedade, quer se trate de Administradores executivos ou não executivos

Assim sendo, temos forçosamente de concluir que o conteúdo da função dos administradores não executivos não pode esgotar-se na mera presença nas reuniões regulares do respectivo órgão, sendo facto público e notório a grande intervenção que os Administradores Senhores Major Valentim dos Santos Loureiro e José Rodrigues Narciso de Miranda têm vindo a ter junto do Poder Local e dos sucessivos Governos ao longo dos últimos anos, como o fizera já o falecido Professor José Vieira de Carvalho.

De realçar que, na falta de preceito específico que estabeleça um regime supletivo de

determinação da remuneração dos Administradores das sociedades anónimas, ou, genericamente, dos titulares de órgãos sociais, a solução defendida pela mais autorizada doutrina é a do recurso à analogia com o disposto para o contrato de mandato comercial, no qual, na falta de acordo, a remuneração é regulada pelos usos da praça onde o mandato é executado. *Cfr.* Artigo 232.º, § 1.º, do Código Comercial.

O preenchimento daquele conceito pelos usos mercantis vigentes, está solucionado desde logo pelo facto de a própria accionista maioritária da Metro do Porto, S.A. - Junta Metropolitana do Porto - ter referido expressamente o que entende serem "os vencimentos em prática no mundo do trabalho aplicável".

Ora, as condições remuneratórias aí consideradas usuais são as previstas no *nomen iuris* "contrato de gestão" celebrado com o Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira, que se deveriam estender aos demais membros da Comissão Executiva.

Tal significa que o facto de, na formulação da proposta apresentada em Assembleia-Geral, somente se referir o vencimento em sentido estrito - a componente monetária fixa de remuneração - apenas pode significar que não se teve presente que o designado "prémio de gestão" e as demais regalias são também tidas, em sentido técnico, como parte da remuneração e não se entendeu necessário, consequentemente, integrá-las na proposta de regime de vencimentos dos órgãos a submeter a Assembleia-Geral.

Assim, negar agora aos membros da Comissão Executiva o direito às componentes monetária e não monetária da remuneração ("prémio de gestão" e todas as regalias previstas no contrato celebrado com o Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira) traduzir-se-ia, pois, não só na violação dos preceitos legais aplicáveis e mesmo do regime remuneratório aprovado em Assembleia-Geral, mas também em frustração injustificada de expectativas fundadas na prática anteriormente observada e no comportamento concludente da accionista maioritária Junta Metropolitana do Porto. Relembre-se aqui o que também ficou referido na nota introdutória sobre a decisão de não actualizar o "prémio de gestão" relativo a 2002 e 2003 e de não efectuar a sua atribuição relativamente a 2004.

7. Saliente-se ainda que o Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A. não está

impedido de deliberar sobre a matéria do estatuto remuneratório dos membros da Comissão Executiva, produzindo uma deliberação destinada a declarar que as remunerações que lhes são devidas correspondem ao fixado no "contrato de gestão" celebrado com o Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira (com um acréscimo de 10% no que respeita à remuneração do Presidente da Comissão Executiva), em conformidade com os usos relevantes e com o deliberado em Assembleia-Geral de 25 de Maio de 2001.

Claro é que, tratando-se de matéria subtraída da competência daquele órgão, a deliberação do Conselho de Administração será apenas declarativa e não constitutiva da existência daquele direito à remuneração. Trata-se de uma deliberação de acerto dirigida a tornar inequívoco o conteúdo daquele direito dos membros da Comissão Executiva, de tipo deliberativo reconhecido pela doutrina e de objecto idêntico ao de uma acção judicial de simples apreciação. Esta deliberação de acerto torna-se, in casu, particularmente útil dadas as dúvidas que podem decorrer da inexistência de uma deliberação da Assembleia-Geral prévia à aceitação dos cargos pelos actuais membros da Comissão Executiva e da interpretação da deliberação da Assembleia-Geral de 25 de Maio de 2001.

8. Para finalizar refira-se que foram prestadas informações específicas à Tutela sobre as remunerações do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A. designadamente por fax de 22 de Abril de 2003 (Ref. MP-362516/03), remetido à Secretaria de Estado dos Transportes, acompanhado por cópia da Acta nº 17 da Assembleia-Geral da sociedade de 6 de Março do mesmo ano, já anteriormente referida, e por carta de 19 de Outubro de 2005 (Ref. MP-541522/05) enviada ao Senhor Ministro de Estado e das Finanças, em cumprimento da Resolução do Conselho de Ministros nº 121/2005, de 1 de Agosto.

Pontos 88 a 95 – As obras de requalificação urbana

1. À Metro do Porto, S.A, foi atribuída, pelo Estado Português, a concessão do sistema de Metro Ligeiro do Porto, através de um documento que está definido como anexo I do Decreto - Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro.

Ao mesmo tempo, foram introduzidas alterações nos estatutos da sociedade e no

acordo parassocial, de modo a serem estes dois documentos condizentes com a nova posição do Estado enquanto accionista, agora ao lado da STCP e da CP, e detentor do poder de indicar membros para o Conselho de Administração, as quais constam do anexo nº 2 do mesmo diploma legal.

O artigo 3.º do supra citado diploma legal dispõe que a realização dos trabalhos e prestações relativas à concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro será regulada por um contrato a celebrar entre a Metro do Porto, SA e uma entidade escolhida no âmbito de um concurso internacional realizado para o efeito.

Este artigo teve acolhimento nos n.º 1 e n.º 3 da Base I das Bases da Concessão que dizem que a concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto e compreende ainda a concepção e realização do projecto das obras de construção e fornecimento e montagem de equipamentos.

2. Pouco explícitas ficaram, nos referidos preceitos, as denominadas "obras de inserção urbana" que não foram assim, de forma expressa, referidas no diploma, salvo na parte que diz respeito ao financiamento daquilo a que então se apelidava de "acessos ao sistema e interfaces".

De facto, o nº 2 da Base XIII diz que o financiamento das actividades respeitantes à construção dos acessos ao sistema e das *interfaces* com outros sistemas de transporte será assegurado pelos municípios..., nos termos do acordo parassocial.

A este respeito, o acordo parassocial estipula que os imóveis que os municípios da AMP (Área Metropolitana do Porto) venham a afectar à obra de construção de acessos e *interfaces* serão valorizados e contabilizados em prestações acessórias de capital.
Cfr artigo 3.º nº 3.

3. A nova fórmula accionista criada pelo Decreto - Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro, continha ainda disposições que, em termos de gestão, criava fortes restrições à capacidade decisória do Conselho de Administração obrigando a deliberações com voto favorável do Estado situações que envolvessem alienação ou oneração de património,

operações que implicassem endividamento e vinculação em actos e contratos, sempre que estivesse em causa um valor superior a 5% da situação líquida da sociedade, tal como constasse do último balanço aprovado.

Esta formulação foi expressa de forma ainda mais restritiva nos estatutos da sociedade no n.º 2 do artigo 19.º, onde, para o mesmo tipo de actos, se veio exigir o acordo unânime dos membros do Conselho de Administração.

4. Ora, consultando o contrato que foi outorgado com o Normetro ACE em Dezembro de 1998 e resultante do concurso realizado no ano anterior, não se encontra nele prevista qualquer obra de acesso ou construção de *interfaces* com outros sistemas de transporte, por se entender precisamente que tais obras, a que mais tarde se veio a chamar de "inserção ou requalificação urbana" não iriam competir à sociedade Metro do Porto, SA.

Esta leitura das Bases e dos Estatutos, e o acordo parassocial que enformou o espírito e letra do contrato com o Normetro ACE, norteou a actuação do membro do Conselho de Administração, designado pelo Estado nos termos do artigo 4.º a) do acordo parassocial.

Ou seja, considerando o que ficou dito acima quanto à necessidade prevista nos Estatutos e no acordo parassocial, da intervenção de todos os membros do Conselho de Administração, o elemento designado pelo Estado para integrar esse Conselho nunca votaria favoravelmente a realização de obras de inserção urbana, assim inviabilizando a sua realização.

Aliás, esta questão nunca se chegou a pôr, pois que o entendimento que vigorava na ocasião era no sentido de que não cabia à Metro do Porto, S.A a realização de obras de inserção urbana.

5. Isto não equivale a dizer que, no âmbito de actuação da sociedade, tal vertente estivesse excluída.

Assim, ao contrário do que se diz no relatório nos Pontos 88 e segs., especialmente nos n.º 93 e 94, tais obras não são ilegais por se não enquadrarem nem no objecto da

concessão nem nos estatutos da sociedade.

Só por estarmos perante um fenómeno moderno e pioneiro no que ao País respeita que é o metro de superfície é que concebemos tal leitura errada da realidade que a sociedade encerra em si própria, justificável pelo completo desconhecimento dessa mesma realidade.

O objecto da sociedade, de harmonia com os estatutos, diz expressamente no artigo 2º

"1 - A sociedade tem por objecto a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado, de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, nos termos do respectivo instrumento normativo.

2 - Para a prossecução do seu objecto incumbe especialmente à sociedade a realização dos estudos, concepção, planeamento, projectos e construção das infra-estruturas necessárias à concretização do empreendimento, bem como o fornecimento de equipamentos e material circulante."

No tocante às bases da concessão, diploma para onde nos remete o nº 1 supra citado, temos que, conforme diz a Base I:

"1 - A concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

2 - O sistema, numa das suas linhas, prolonga-se até Trofa, no concelho de Santo Tirso.

3 - A concessão compreende ainda a concepção e realização do projecto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem dos equipamentos.

Ora como podia a Metro do Porto realizar o fim a que se propõe se apenas se limitasse a estender as linhas no meio de núcleos urbanos organizados, ignorando todo o seu funcionamento corrente quer em termos de mobilidade viária quer pedonal, destruindo ou alterando a malha viária e o esquema urbano programado pelas autarquias que encontrou como um dado existente na realidade em que quis intervir?

Desde logo, ao executar a obra de sistema, a Metro do Porto esbarra com as infra

estruturas da cidade, seja a nível de saneamento básico, redes de energia eléctrica, gás e telecomunicações, que têm de ser devidamente desviadas de modo a manterem a sua plena operacionalidade. Este tipo de intervenções fica desde logo condicionado à colaboração das entidades intervenientes, aproveitando-se, sistematicamente, a obra para fazer *upgrades* de todos estes sistemas, com vista à sua reformulação modernizada e mais adequada às necessidades presentes e futuras. Aliada a esta questão esteve sempre presente a total ausência de levantamentos de infra estruturas, determinando a execução de obras não inicialmente previstas.

Por outro lado, a implantação das linhas no meio de uma cidade organizada e com circuitos de trânsito definidos, obriga a fazer um profundo estudo de reorganização com alteração de itinerários com vista a evitar os cruzamentos de nível o mais possível, objectivo que importa assegurar por razões de segurança e mobilidade do próprio sistema. O mesmo se diga fora das zonas urbanas em que os atravessamentos de linha devem ser reduzidos ao mínimo e impõem a criação de redes viárias alternativas, passagens superiores e inferiores e rotundas para garantir cruzamentos de nível com maior segurança e permitir a circulação do Metro em velocidade aceitável.

Outro aspecto essencial é a atractividade do sistema para a clientela, essencial ao funcionamento de uma qualquer operação comercial. Como é que se processariam os importantes acessos às estações principais para condução de futuros passageiros e demais utentes, bem como o estacionamento de viaturas para rebatimento com o sistema e descongestionamento do trânsito nas grandes cidades, objectivo visado pelo metro de superfície?

Como estabelecer a ligação funcional entre este meio de transporte e os outros, com vista a uma uniformização da rede de transportes e a uma oferta multimodal? É essencial criar zonas de interfaces urbanos e suburbanos que permitam a interligação entre as diversas redes de transporte locais, assim se maximizando o efeito da rede de transportes públicos com vista a servir melhor o público e a desincentivar o uso de viaturas privadas.

6. Ora, o desenvolvimento do projecto, já com o contrato com o Normetro ACE assinado,

veio a tornar bem visível esta realidade muito diversa da que o relatório consagra, expressa em circunstâncias verdadeiramente inviabilizantes da execução do projecto. Daqui resultou que o Estado acabasse por fazer uma alteração da sua previsão inicial quanto a obras de "inserção urbana", ao constatar que as mesmas eram essenciais, e até indispensáveis, à boa execução de um projecto de metropolitano de superfície e bem assim à sua eficaz operação futura, dadas as implicações que, junto das autarquias, experimentou ter. Para exemplo das consequências da adopção de posição diversa, veja-se o que se está a passar com o metro de superfície na cidade de Almada!

7. Assim, independentemente da sua análise detalhada – que aqui não importa fazer – para que o projecto da Metro do Porto, SA pudesse vir a ser concretizado nos moldes estritos pretendidos pelos accionistas e consagrado no seu objecto, foi necessário corporizar novas mudanças nos instrumentos de suporte legislativo, ao mesmo tempo que se renegociava com o Normetro ACE o contrato, de modo a incluir nele obras de "inserção urbana" que contemplavam, designadamente, acessibilidades e construção de *interfaces*.

Daqui resultou logo, em primeira linha, uma alteração das bases da concessão e dos estatutos da sociedade - alteração orientada pelo accionista Estado, quanto mais não seja, no uso do seu poder legislativo e como responsável pelo financiamento do projecto, pois em causa estava, como sempre esteve, o superior interesse público.

De facto, apreciando o texto do preâmbulo do Decreto - Lei nº 261/2001 então elaborado pelo Estado, pode ler-se que "vicissitudes várias, porém, levaram a que, já após a celebração do contrato e na vigência das bases da concessão, a empresa Metro do Porto, SA, os municípios seus accionistas e o co-contratante Normetro considerassem levar a efeito um conjunto de alterações ao projecto contratado, tendo em vista, por um lado o cumprimento de novos imperativos quanto a segurança e acessibilidade, e por outro a melhor inserção urbanística e compatibilização com outros meios de transporte, de forma que as populações abrangidas pelo sistema tivessem acesso a um serviço de transporte mais eficiente e melhor integrado no tecido urbano". "O acolhimento destas alterações permitiu ainda assegurar a total adesão dos municípios envolvidos às soluções encontradas para o sistema de metro."

Mais adiante conclui que “... o Governo aprovou o instrumento contratual a celebrar entre a Metro do Porto, S.A. e o co-contratante Normetro, assim como os actos de revisão financeira decorrentes, tendo em consideração o benefício para o interesse público...” “... a Metro do Porto, SA, estima que, com a inserção destas alterações, - referindo-se ao primeiro aditamento - advenham a médio e longo prazos ganhos significativos para as populações e para o sistema, como sejam a melhoria das condições de acessibilidade no modo de transporte, a redução de tempos de espera na interacção de vários modos de transporte, a simplificação técnica e redução de prazos...”.

Estes os princípios que nortearam as novas alterações feitas às bases da concessão, ao acordo parassocial e aos estatutos e que o relatório a que se responde ignora por completo.

Assim, na Base XIII passou a contemplar-se a possibilidade de o Estado financiar a construção dos acessos ao sistema, dos interfaces e das obras de requalificação urbana.

No acordo parassocial ficou consagrado, no n.º 4 do artigo 3.º, que o Estado podia cobrir os custos de construção dos acessos, dos interfaces e das obras de requalificação urbana, mediante recurso a prestações acessórias de capital.

Esta matéria foi também levada à alínea b) do artigo 10.º dos estatutos.

Simultaneamente, de modo a que ficasse cometida a gestão corrente da sociedade a membros do Conselho de Administração designados pelo Estado, foi criada a figura da Comissão Executiva na qual o Conselho de Administração delegaria a gestão corrente da sociedade, passando o seu presidente a poder obrigar a sociedade. *Cfr* artigos. 18º nº 2 e 23º nº 1 b) dos estatutos.

Foi neste quadro que os membros da Comissão Executiva foram indicados pelo accionista Estado, competindo a este o direito especial de voto quanto à constituição e destituição deste novo órgão da sociedade. *Cfr*: Artigo. 5º d) do acordo parassocial.

8. Foi igualmente neste contexto que, no primeiro aditamento, ficaram contratadas várias

obras de inserção urbana.

Ao mesmo tempo, outras obras da mesma natureza foram programadas e lançadas a concurso, tendo assim a sociedade Metro do Porto, S.A., com mais elevada participação do Estado em termos decisórios, passado a executar também obras de "inserção urbana".

Os aditamentos ao contrato com o Normetro ACE foram sendo aprovados pelo Governo em Conselho de Ministros e contêm em si, para além das rubricas de obras de construção civil e de expropriações do sistema, uma exclusivamente dedicada aos orçamentos de obras de inserção urbana, uma vez que estão elaborados dentro deste espírito que passou a nortear a Metro do Porto, S.A.

Se é certo que se faz referência à constituição de prestações acessórias de capital nos documentos enunciados, também é certo que os capitais afectos a estas obras foram financiados das formas mais diversas - em dinheiro, com linhas de crédito, com recurso a fundos e outros - como resulta de documentação e memorandos que foram entregues por ocasião da auditoria.

9. Atento o exposto, diga-se que a alteração das Bases da Concessão, através do Decreto-Lei n.º 261/2001, de 26 de Setembro, afasta qualquer eventual incompatibilidade com o conteúdo dos Estatutos e do Acordo Parassocial quanto à possibilidade de realização de obras de inserção urbana.

Cumprе esclarecer que os Estatutos foram publicados em apêndice ao Decreto -Lei 394-A/98 que aprovou as bases da concessão da exploração em regime de serviço público e de exclusivo, de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto que, por sua vez, foi sendo alterado, nomeadamente pelo Decreto -Lei n.º 261/2001, já mencionado supra.

Com a referida alteração a Base XIII no seu n.º 2 dispõe o seguinte:

" O financiamento das actividades respeitantes à construção dos acessos ao sistema dos interfaces e das obras de requalificação urbana será assegurado pelos municípios da área metropolitana do Porto, podendo o Estado, todavia, na

sua qualidade de accionista da concessionária, e segundo o seu critério face ao caso concreto, assegurar o financiamento de qualquer destas actividades pela via de realização de prestações acessórias de capital, em dinheiro ou em espécie, independentemente de chamada ou do consentimento dos outros accionistas.”
(sublinhado nosso)

Em nenhum momento foi posta em causa a realização das obras de inserção urbana que, casuisticamente, foi necessário levar a cabo, após aturada maturação pela Empresa, conforme melhor se pode depreender da aprovação das contas relativas aos exercícios de 2003 e 2004.

Assim é natural que, atenta a realidade específica deste empreendimento, as obras de inserção urbana estejam elencadas nas atribuições da Metro do Porto.

Salvo sempre o devido respeito, o legislador na Base XIII n.º 2 não indica o momento da realização das prestações acessórias de capital, ao contrário da interpretação feita pelo Tribunal de Contas (“...deveria ser feita antes do início dos trabalhos”) que carece de suporte legal.

Como é sobejamente conhecido pela doutrina nas palavras de *Giorgio Oppo*, por contratos ou pactos ou convenções parassociais entendemos os acordos celebrados pelos sócios, exteriores ao acto constitutivo da sociedade e aos estatutos, para permitir regular *inter se* ou ainda nas relações com a sociedade, com órgãos sociais ou com terceiros, um certo interesse ou uma certa conduta social.

Aquela definição, esboçada na década de 40 e aperfeiçoada no último quartel do século XIX, nos Estados Unidos e na Inglaterra e posteriormente na *Continental Law*, tem encontrado, em diversas legislações internacionais, estatuição legal, como acontece com o nosso ordenamento no artigo 17.º do CSC. Deste preceito, no seu n.º 1, podemos desde logo retirar a sua eficácia relativa, o que significa que, em regra, apenas vincula os seus subscritores, ao contrário da eficácia *erga omnes* do contrato de sociedade.

Numa palavra, tal significa que um sócio nunca poderá invocar um acordo para tentar impugnar uma deliberação social.

Entendemos ainda ser importante, para a apreciação levada a cabo pelo Tribunal de Contas, explicitar as relações entre aquele tipo de acordo e o contrato de sociedade, para que possamos dissipar quaisquer dúvidas, caso as haja, sobre o carácter acessório daqueles acordos.

Tais convenções não integram o contrato de sociedade, quer tenham nascido antes ou depois dele, vivendo à margem do Estatuto interno da sociedade, sendo-lhe extrínsecos.

10. Ainda a propósito de afirmações neste âmbito contidas no Relato, cabe uma vez mais referir que a solicitação, que consta da requisição nº3, omite a indicação de uma data de referência:

"Foi solicitado aos serviços a "Elaboração de mapa indicativo das verbas despendidas pela Empresa com as obras de requalificação urbana paralelas à implementação do Metro, discriminadas por Município beneficiado".

As verbas despendidas com obras em curso, como facilmente se compreende, variam continuamente. O ano de 2005, que corria ao tempo da solicitação, foi um ano de aceleração das obras de inserção urbana do sistema, durante o qual e por essa razão, essa contínua variação se acelerou.

Em relação às obras adjudicadas ao Consórcio Normetro, relevadas nos mapas orçamentais como Alterações, Revisões de Preços e Outros, o sistema contabilístico, fonte do registo sobre o dispêndio de verbas, não se encontra organizado para fornecer valores separados entre inserção urbana e as restantes componentes. Uma vez convencionada a data de referência omissa na solicitação, seria necessário partir para uma inspecção manual de todas as facturas constantes do sistema para se produzir a informação solicitada.

Por outro lado, à data da solicitação, as verbas já despendidas em obras de inserção urbana representavam uma parte relativamente reduzida das obras contratadas dessa natureza e ainda mais das orçamentadas (embora seguramente muito superior aos 2,1% apurados no ponto 132 do Relato). Pareceu à Empresa que fornecer a informação solicitada, por Município, mas referindo-a aos valores contratados (tarefa que

requeriu uma investigação manual muito mais simples e menos custosa) poderia satisfazer os fins visados pela auditoria, aliás desconhecidos.

E na verdade assim pareceu ser, porque não foi solicitada de novo a informação inicial, diferente da efectivamente entregue. Na verdade, e agora já identificados os fins visados porque patentes no relatório, também não se alcança a vantagem a retirar dessa informação em vez da que foi entregue.

Pontos 96 a 99 – A Ponte do Infante

A este propósito importa sublinhar que o mesmo argumento não pode ser utilizado para afastar do objecto da Metro do Porto, S.A. a realização de obras de inserção urbana e, ao mesmo tempo e com raciocínio idêntico, entender o Tribunal de Contas que a construção da Ponte do Infante se torna essencial para a construção do sistema. Aquela avaliação, além de subjectiva, não cai nas competências de julgamento do Tribunal de Contas porque se traduz em ajuizar da bondade da solução adoptada.

Pontos 110 e 111 – A operação do sistema

1. No Ponto 110 é afirmado o seguinte:

“Tendo a equipa de auditoria constatado que a operação do sistema se encontra a ser efectuada pela empresa Transdev, solicitou-se esclarecimento escrito ao presidente da comissão executiva do CA da MP sobre “... qual a base legal que permitiu a subconcessão da operação do sistema pela Normetro à Transdev, tendo em conta o que prescreve a base XXIII da concessão, solicitando-se que seja facultada cópia do contrato entre essas entidades para tal efeito;” ao que este informou que “De acordo com o Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do Sistema de Metro Ligeiro da Grande Área Metropolitana do Porto, celebrado entre a Metro do Porto, SA e o ACE Normetro, em 16 de Dezembro de 1998, a componente da operação está englobada nos diversos deveres de prestações principais e acessórios de que esta relação jurídica complexa e atípica se reveste. Esclareça-se que a Transdev é uma das sociedades que integra o ACE — Normetro. Assim, no referido contrato, denominado Parte III existe um capítulo adstrito à operação (artigos 83º a

104º) a qual deve ser assegurada pelo Adjudicatário tout court.”

2. Por sua vez no Ponto 111 é dito:

“Estatui a Base XXIII da concessão que “Para além da subconcessão prevista nas presentes bases, (da MP à Normetro e a prevista na Base XXI) são proibidas quaisquer formas de transmissão, parcial ou total, da concessão,”. A Transdev, independentemente de ser uma das sociedades que integra o ACE — Normetro, é uma pessoa colectiva distinta desse ACE. A pessoa jurídica a quem, nos termos das bases da concessão, incumbe efectuar a exploração do sistema no período inicial, é a subcessionária Normetro, estando-lhe vedado, de acordo com a base transcrita, a subconcessão a terceiros, ainda que parcial, de qualquer das vertentes que lhe foram confiadas, Razão pela qual a operação do sistema se encontra a ser processada de forma ilegal.” (Sublinhado nosso)

3. Da análise dos factos

O Contrato inicial que foi celebrado com o Consórcio Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE, envolve várias componentes quer de projecto, construção civil, fornecimento de equipamentos e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.

Aliás, foi esta complexidade espelhada no programa de concurso que determinou que os concorrentes tivessem formado Agrupamentos Complementares de Empresas para nele participarem.

A constituição daquela figura jurídica visa precisamente suprimir ou colmatar lacunas nos diversos sectores de actividade: *“As pessoas singulares ou colectivas e as sociedades podem agrupar-se, sem prejuízo da sua personalidade jurídica, a fim de melhorar as condições de exercício ou de resultado das suas actividades económicas”.*

É neste âmbito e reforçando o acima explicitado, que se tem verificado ao longo da execução de todos os trabalhos, a intervenção muitas vezes directa de destacados elementos das empresas que integram o aludido Agrupamento, na medida em que são esses o apor específico que determinada sociedade levou para o seio do ACE, que em

si mesmo, formam um todo uno.

Com efeito, em fase de construção civil foi vulgar verificarmos a presença de dísticos “Soares da Costa” e “Somague” tanto em vestuário de técnicos afectos à obra, como em placas de sinalização em obra sempre ao lado da identificação do Adjudicatário Consórcio Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE.

O mesmo se passou na fase de testes de equipamentos e sinalização em que profissionais de elevado gabarito da “Bombardier” se apresentaram não raras vezes identificados como tal integrados nas equipas de trabalho do Consórcio Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE.

O mesmo *modus faciendi* ocorre na operação - sendo público e notório que a “Transdev” é uma empresa, hoje nacional, com vasta experiência e conhecimento no domínio da Operação dos transportes públicos, e que a ela coube a execução desta parte da obrigação contratual assumida pelo Consórcio Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE.

É verdade que não raras vezes, à imagem como sucedeu com outras sociedades integrantes do Consórcio Normetro – Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE, constatamos a existência de dísticos dessa sociedade em alguns técnicos afectos à operação, sendo que, indubitavelmente sempre integrados nas equipas e ao serviço do referido Agrupamento Complementar de Empresas.

A Metro do Porto, S.A. tanto tem consciência dessa realidade que teve o cuidado de explicar por escrito aos Exmos. Inspectores, por documento subscrito pelo Presidente da Comissão Executiva, esta transparente realidade. Curiosamente por ocasião dos trabalhos da auditoria foram concluídas as negociações que deram lugar à rubrica do 7.º aditamento ao contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto dedicado, quase exclusivamente, à sua vertente operação, documento que se encontra a aguardar a aprovação pela Tutela.

Ora, nele se pode vislumbrar que os outorgantes são, como não pode deixar de ser, os mesmos dos constantes no contrato base, não se constatando em lado algum do seu

texto qualquer modificação subjectiva nos outorgantes. No entanto não se pode negar, em abono da verdade e da coerência lógica intrínseca a estas realidades, que quem dirigiu todos os trabalhos de negociação por parte do Consórcio Normetro - Agrupamento do Metropolitano do Porto, ACE, foram precisamente os elevados quadros da Transdev.

Se ainda algumas dúvidas existissem no plano factual, tais são dissipáveis através da consulta dos elementos contabilísticos existentes na Metro do Porto, S.A. designadamente no que respeita aos pagamentos efectuados pela Empresa, no âmbito do aludido 7.º Aditamento, realizados ao ACE Normetro, contra a emissão e entrega da respectiva factura daquele Agrupamento.

Salvo o devido respeito, parece pois haver uma confusão sob o ponto de vista conceptual na conclusão vertida no ponto 111 do Relato, uma vez que a pessoa jurídica ACE Normetro em momento algum se tem confundido com a sociedade Transdev que o integra na execução substancial da relação contratual que aquele ACE mantêm com a Metro do Porto, S.A.

Confusão de resto pouco entendível se tivermos em linha de conta o esclarecimento prestado pelo Presidente da Comissão Executiva sobre a dúvida que lhe foi colocada relativamente a este ponto e cuja resposta, transcrita no Relato e no início da análise deste ponto, não parece desde logo permitir a conclusão que a equipa de auditoria retira.

4. Da subsunção dos factos ao direito

Após uma análise cuidada e atenta resulta a um observador diligente que a componente da operação está englobada nos diversos deveres de prestação principais e acessórios que compõem este contrato atípico, inominado e complexo: constituem a denominada relação obrigacional complexa na esteira da doutrina Alemã. O seu aparecimento ficou a dever-se precisamente à insuficiência do conceito de relação obrigacional simples (dever de entregar a coisa e dever de pagar o preço) ante a praxis da vida moderna.

Por uma questão de economia processual reitera-se o que a este propósito foi escrito pelo Senhor Presidente da Comissão Executiva em sede de pedido de esclarecimentos

do Tribunal de Contas, não deixando de sublinhar que no contrato inicial, na denominada Parte I existe um capítulo relativo à operação (artigos 83.º a 104.º).

O cumprimento daquelas disposições contratuais são unicamente da responsabilidade do Adjudicatário que como já repisamos várias vezes ao longo do nosso texto é composto por um Agrupamento Complementar de Empresas. Vale isto afirmar que compete ao ACE Normmetro assegurar também a componente da operação, na pessoa colectiva de quem escolheu para o efeito: Transdev.

Aquela realidade jurídica é bem diversa da mencionada no Relato quando a este respeito fala de subconcessão. Desculpem-nos a repetição, mas não podemos deixar de chamar à colação a Base XXIII (Proibição de transmissão) "Para além da subconcessão prevista nas presentes bases, são proibidas quaisquer formas de transmissão, parcial ou total, da concessão."

A empresa Metro do Porto, S.A. tem perfeito conhecimento e cumpre no estrito respeito os princípios orientadores e regras pré definidas nas suas Bases da Concessão e demais documentos. Jamais esteve na "mente" da empresa violar uma norma imperativa e proibitiva, como é esta Base XXIII. Afirmar ou sequer pensar o contrário é fazer uma errada leitura e interpretação da realidade tal qual ela se manifesta.

No limite e apenas por mero exercício académico, se o raciocínio expandido no ponto 111 do Relato fosse o correcto as obras de construção civil, o fornecimento de equipamentos, etc., também seria entendida como uma subconcessão, na medida em que eram trabalhos prestados por "...pessoas colectivas distintas do ACE".

Concluir sem mais daquela forma é ignorar, subverter e anular por completo a figura jurídica do Agrupamento Complementar de Empresas.

Apenas a título de esclarecimento, permitimo-nos salientar que a cooperação entre duas ou mais empresas pode passar pela celebração dos mais variados negócios jurídicos, que podem, inclusive, não corresponder sequer a um daqueles negócios que a lei expressamente prevê e disciplina (os denominados negócios típicos).

- O Agrupamento Complementar de Empresas constitui uma pessoa jurídica distinta das entidades que nele participam – *Vide* Bases I e IV da Lei n.º 4/73;
- Pode ter como participantes quaisquer pessoas singulares ou colectivas, ainda que sejam sociedades;
- O seu fim principal deve ser a melhoria das condições de exercício ou de resultado das actividades por ele exercidas. *Cfr.* Base I, n.º 1 da Lei n.º 4/73;

Aqueles são os traços mais relevantes para o caso em apreço e que caracterizam um ACE, mormente o ACE Normmetro.

Em suma, os pontos 110 e 111 definitivamente não espelham a realidade da empresa Metro do Porto, S.A.

Pontos 112 a 115 – O Funicular dos Guindais

1. A Metro do Porto, S.A. é concessionária, e como tal é titular, de alguns direitos e deveres que lhe são atribuídos pelo Estado investida naquela qualidade.

O que se pretende aqui indagar é sobre a possibilidade de a Metro do Porto, S.A., enquanto concessionária, poder desenvolver outras actividades que não a actividade objecto da concessão.

2. Conforme dispõe no n.ºs 1 e 3 da Base I (Objecto) das Bases da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto publicada pelo Decreto – Lei n.º 394-A/98, de 15 de Setembro,

“A concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.”

“A concessão compreende ainda a concepção e realização do projecto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem dos equipamento.”

À Metro do Porto é ainda permitido exercer, a título acessório e autónomo, as actividades previstas na Base II sob a epígrafe (Outras actividades da concessionária).

3. Assim, o principal objectivo visado com a atribuição da concessão é o de assegurar a boa prossecução do serviço público, evitando que a concessionária descure a gestão do mesmo. As outras actividades autónomas permitidas à concessionária são-no, as mais das vezes, a título subsidiário da actividade concedida.

A leitura da Base II das bases da concessão mostra que o Estado optou por atribuir à Metro do Porto, SA, a faculdade de exercer diversas actividades autónomas da concessão sob a condição de que essas actividades não venham a assumir-se como a actividade principal da concessionária e que os proveitos resultantes dessas actividades se repercutam no objecto da concessão, contribuindo para promover os fins sociais do sistema de transporte concessionado e, se possível, contribuir para o equilíbrio comercial da sua exploração. Esta solução é corroborada pelo artigo 4.º dos Estatutos da Metro do Porto, S.A.

4. Para além daquelas disposições, os bens afectos à concessão e os traços essenciais do seu regime jurídico encontram-se previstos na Base VII das Bases da Concessão.

Ora, a exploração do Funicular dos Guindais em nada contende com o princípio da continuidade do serviço público findo o período da concessão, não sendo violado quaisquer disposições constantes das Bases da Concessão.

O Funicular serve única e exclusivamente para o transporte público de pessoas entre a cota alta da cidade e a cota baixa, estando a majoração da sua eficácia, inevitavelmente dependente de se assegurar uma intermodalidade de transportes, designadamente com a coordenação e ligação aos transportes rodoviários e de tracção eléctrica, o que só é conseguido com a implementação e funcionamento do regime da intermodalidade em vigor na cidade do Porto.

Tratando-se de um transporte público de passageiros é um serviço público, enquadrando-se no regime jurídico da concessão de serviço público e, em particular, no contrato administrativo previsto no artigo 179.º do Código de Procedimento Administrativo.

5. Acresce que, à partida, nada há que impeça em absoluto que a concessionária utilize o Funicular para fins diversos do objecto da concessão, na medida em que é amplo o

leque de actividades permitido pelo Estado à concessionária. Na permissão de prossecução de todas estas actividades poderá vislumbrar-se uma autorização implícita da exploração do Funicular dos Guindais para esses fins de domínio público ou privado da Administração, não deixando de manter o seu carácter de acessoriedade para os fins indicados e cessando a respectiva exploração com a extinção da concessão (que pode ocorrer tanto pelo decurso do prazo como pelos motivos previstos na Secção VIII das Bases da Concessão, dado que, neste caso, os direitos do Estado no fim da concessão se encontram sempre ressalvados).

6. Por último cabe referir que o funicular dos Guindais foi construído por uma Sociedade de Capitais Públicos – Sociedade Porto 2001. Se a Metro do Porto, S.A. não explorasse directamente este equipamento ainda hoje ele estaria encerrado.

V. CARACTERIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DA EMPRESA

Pontos 127 a 164 – Investimento / Financiamento Global

1. Diz o Relato no Ponto 127:

“Em primeiro lugar, cabe sublinhar, conforme referido anteriormente, que não foi apresentado pela empresa qualquer estudo de viabilidade técnico-financeira que preconizasse a priori uma análise financeira baseada na estimativa do investimento a realizar pela MP e na projecção dos cash-flows esperados, bem como os vários critérios de avaliação que devem ser sujeitos a uma análise de sensibilidade, como sejam (entre outros) o pay-back, o VAL e a TIR.”

Levanta sérias dificuldades entender o que poderá ser um estudo de viabilidade técnico-financeira que preconize (a priori ou a posteriori) uma análise financeira bem como vários critérios de avaliação, os referidos ou quaisquer outros. Contudo, diz-se que esta referência já foi feita anteriormente, o que nos leva a pensar que se pretende aqui significar o mesmo que o ponto 43.

Assim sendo, o conteúdo deste parágrafo é falso, conforme se pode ver no comentário ao ponto 43.

2. Relativamente ao Ponto 130 onde se refere:

“O investimento global orçamentado subjacente ao projecto de metro ligeiro na GAMP, numa perspectiva plurianual [,] revela assim um acréscimo de 177,3%, considerando o referido investimento inicial (€1.070.852.000) e o actualmente previsto (€2.969.440.541), excluindo inserção urbana, uma vez que esta não foi equacionada ab initio. Refira-se ainda que o investimento relativo à 1ª Fase do projecto regista um acréscimo de 116,9%.”

Esclarece-se que o investimento global previsto (à data de elaboração do Orçamento para 2005, que constitui a base do parágrafo citado) ascendia, interfaces excluído, a €1.958.236.249 (conforme quadro 10, ponto 128). A essa data (como aliás em quaisquer outras datas) não estava prevista a execução dos investimentos em aprovação nem dos investimentos em preparação, uma vez que não estavam previstos nem incorporados na concessão.

Encontram-se portanto errado tanto o valor de € 2.969.440.541 como a percentagem de 177,3%.

Deve também notar-se que os valores intitulados “Sem Inserção Urbana” incluem nalguns casos montantes significativos relativos a inserção urbana, conforme era assinalado no Orçamento de 2004:

“A desagregação do Orçamento para 2004 e do Orçamento Plurianual é apresentada no quadro abaixo. Os montantes de Inserção urbana das Alterações, Revisões de Preços e Outros Inerentes, não são apresentados, por ainda não terem sido apurados.”

Esse documento foi entregue à equipa de auditoria em 2005-04-05.

Também na mensagem de 2005-06-09, pela qual se enviou à mesma equipa o mapa (estruturado por ela e cujo preenchimento foi solicitado em 2005-06-08) com base no qual ela construiu o quadro 10, se chamou a atenção para o mesmo ponto:

“Envio em anexo o mapa solicitado por nós preenchido. Cabe ainda referir o

seguinte:

Os valores orçamentados apresentados reportam a estimativa de investimento para o ano constante do orçamento de investimento plurianual apresentado em cada um dos anos. A coluna total representa o orçamento plurianual tal como apresentado no Orçamento para 2005.

A estrutura do mapa de investimento é periodicamente revista por forma a espelhar a situação da carteira de projectos em curso. Por esse motivo, e até 2004, não é possível a discriminação dos seguintes valores: 1. Investimento nas duplicações por linha (Póvoa, Trofa I e Trofa II); 2. Linha de Gondomar nos troços Campanhã - Dragão e Dragão - Gondomar; 3. Inserção Urbana de alguns dos projectos."

No Orçamento de 2005, deixou de ser apresentada a discriminação entre valores com e sem inserção urbana, já que a impossibilidade de separar essa componente em rubricas tão importantes como as Alterações, Revisões de preços e Outros viciava muitas análises que doutra forma o mapa tentaria os seus leitores a fazer.

O investimento global previsto (à data de elaboração do Orçamento para 2005), sem excluir inserção urbana, ascendia a € 2.133.284.554, interfaces excluídos. A sua evolução ao longo dos últimos anos foi a seguinte:

	Configuração aprovada	Investimento global previsto (€)	%	% Acumulada
	Original	1.070.851.653		
Orçamento para 2003	+ Alterações 2001	1.527.567.108	43%	43%
Orçamento para 2004	+ Duplicação até Póvoa e até Maia + Antas + Aeroporto	2.225.900.886	46%	108%
Orçamento para 2005	Ibidem	2.133.284.554	-4%	99%
Orçamento para 2006	Ibidem	2.329.355.927	9%	118%

3. Quanto ao Ponto 131 sobre a taxa de execução do Orçamento de 2004, segundo o qual:

" Confrontando o planeado em 2004 com o executado no mesmo ano, verifica-se uma taxa de execução de 32,5% com inserção urbana e de 35,9% sem inserção urbana [...] "

Seria educativo encontrar, a par desta afirmação factualmente correcta (e replicável aliás quanto aos anos de 2002, 2003 e 2005), outras afirmações igualmente factualmente correctas como, por exemplo, seriam as seguintes:

Em Dezembro de 2005 está em operação na Área Metropolitana do Porto uma rede de metro com 35 Kms de extensão. No final do 1º trimestre de 2006, a rede em operação ascenderá a quase 60 Kms em via dupla. Esta rede foi construída dentro dos prazos estabelecidos. O investimento concentra-se na quase totalidade num período de 5 anos que compreende os anos civis de 2002 a 2006, inclusive. Os cerca de 60 Kms de rede construídos neste período (incluindo 7 Kms construídos no subsolo da cidade do Porto) implicam um investimento de 2.300 milhões de euros a preços correntes, elevando o endividamento da sociedade promotora até 1.700 milhões de euros. Em Janeiro de 2006, o esforço financeiro do Estado português ascende já a quase 124 milhões de euros, incluindo a totalidade dos subsídios à exploração nos últimos 3 anos.

Em Dezembro de 2005, não estão em exploração o metro do Sul do Tejo (19,2 Kms, iniciado em 2003) nem as ligações ao Terreiro do Paço e a Santa Apolónia do metro de Lisboa (2,2 Kms, iniciadas antes de 2002).

Segundo o estudo do Departamento de Prospectiva e Planeamento intitulado "Investimento em Infraestruturas e Utilities entre 1975 e 2003 e respectivo financiamento":

- 69,4% do investimento total de 4,9 mil milhões de euros a preços correntes realizado pelas empresas públicas de transportes nesse período foi realizado no metro de Lisboa;
- O Estado cobriu 37% das despesas totais de investimento dessas empresas nesse período. A intervenção financeira total do Estado neste sector ascende a cerca de 5 mil milhões de euros a preços actuais, mais de 90% da qual em Lisboa;
- O investimento total na expansão da rede de metro de Lisboa, de 1992 em diante, ascende a cerca de 3,2 mil milhões de euros a preços correntes.

Segundo o Relatório e Contas de 2004 do Metropolitano de Lisboa, EP, o endividamento total em balanço desta sociedade ascendia a 2.116 milhões de euros a Médio e Longo Prazo e 486 milhões de euros a curto prazo (a instituições de crédito), ao que acrescem operações de locação de material circulante num montante de 292 milhões de euros.

4. Seguidamente, no Ponto 132 é afirmado:

"O desenvolvimento da presente análise permite ainda verificar que no ano de 2004 se previa que os valores acumulados relativos à inserção urbana totalizassem € 345.501.439, tendo-se, contudo registado, (sic) um nível de execução de 2,1%. De notar que, do total dos valores executados (€ 7.275.852), cerca de 90% respeita à linha da Boavista (€ 6.680.073)."

- a. Cumpre esclarecer que, no ano de 2004, não se previa que os valores acumulados relativos à inserção urbana totalizassem € 345.501.439. Os valores executados também não ascendiam a € 7.275.852. Portanto estão também [muito!] erradas as duas percentagens (2,1% e cerca de 90%) referidas na passagem acima.
- b. O valor de € 345.501.439 apresentado como o total acumulado previsto dos investimentos em inserção urbana está errado por duas ordens de razões.

Em primeiro lugar e conforme já mencionado anteriormente, à data referida (como aliás em quaisquer outras datas) não estava prevista a execução dos investimentos em aprovação nem dos investimentos em preparação, uma vez que não estavam previstos nem incorporados na concessão. Ora o valor de € 345.501.439 reporta-se à totalidade dos investimentos aprovados, em aprovação e em preparação.

Em segundo lugar, esse valor é obtido por diferença entre as colunas intituladas "Com inserção urbana" e "Sem inserção urbana" do Quadro 10, ponto 128. Ora, conforme também já explicado antes, citando o documento entregue em 2005-04-05 e a mensagem enviada em 2005-06-09, nos valores em que se baseia aquele cálculo,

"Os montantes de Inserção urbana das Alterações, Revisões de Preços e Outros Inerentes, não são apresentados [...]."

pelo que os valores intitulados "Sem Inserção Urbana" incluem, nalguns casos, montantes significativos relativos a inserção urbana.

Assim sendo, o valor previsto no Orçamento de 2004 para inserção urbana dos projectos aprovados seria de aproximadamente € 163 milhões mais o valor

(desconhecido) da componente "inserção urbana" contido nas rubricas Alterações, Revisões de Preços e Outros Inerentes, sendo que nesta última estavam incluídos vários trabalhos adicionais a cargo do Normetro, ACE relativos a inserção urbana.

- c. Os valores executados de inserção urbana à data de 2004-12-31 também não ascendiam a € 7.275.852.

Esse valor também é obtido por diferença entre as colunas "Com inserção urbana" e "Sem inserção urbana" do quadro 10, por referência à informação de execução acumulada de 2004 (que é reportada à data de 2004-12-31). Conforme já foi explicado, há muita inserção urbana que aparece nos valores "Sem inserção urbana", nomeadamente muita inserção urbana contida nas rubricas Alterações, Revisões de Preços e Outros Inerentes. A respectiva execução aparece por isso também na coluna "Sem inserção urbana".

O valor de € 7.275.852, apurado por diferença entre as duas colunas, reparte-se de facto como indicado no ponto 132, cabendo menos de 600 mil euros a projectos aprovados. Só quem nunca tenha passado por algum dos locais já objecto de obras de inserção urbana do sistema à data de 2004-12-31 (como por exemplo a Avenida de França, a Avenida Fabril do Norte, a Rua Brito Capelo, só para citar algumas) poderia acreditar que elas tivessem custado, qualquer uma delas e muito menos todas no seu conjunto, menos de 600 mil euros...

O valor de € 6.680.073 referente à linha da Boavista está correcto e representa a maior das excepções ao princípio já várias vezes enunciado segundo o qual não estava prevista a execução dos investimentos em aprovação nem dos investimentos em preparação. Esta questão é abordada separadamente.

5. No que respeita ao défice de financiamento abordado no Ponto 134 no qual se lê

"[...] No entanto, considerando o investimento global planeado prevê-se um deficit de financiamento de € 1.549.383.270, com referência ao ano de 2004. Com efeito, ao valor considerado no mapa como necessidade de financiamento (€ 523.313.270), acresce o valor relativo à parceria público - privada (€ 1.026.070.000), caso a 2ª fase do projecto avance[...]"

diga-se que o valor de € 523.313.270 constituía a estimativa do défice de financiamento dos projectos aprovados, pendentes de aprovação e em preparação mas ainda não apresentados para aprovação à data de preparação do Orçamento de 2004, no caso de a totalidade dos projectos não aprovados virem posteriormente a ser aprovados nos termos em que estão configurados nesse Orçamento. Esse valor decompunha-se da seguinte forma (aproximadamente):

Projectos aprovados e em execução	€ 341.540.000
Interfaces, PMO e custos gerais	€ 181.773.000

Caso a 2ª fase avançasse então, nos termos propostos, i.e. como Parcerias Público-Privadas (PPPs), e todos os projectos englobados nessas PPPs passassem à categoria de aprovados e em execução, a estimativa do défice de financiamento da época seria de € 523.313.270, já que se passaria a considerar as PPPs como origem de financiamento. Nos termos da proposta, se não fosse possível realizar essas obras como PPPs, elas não seriam executadas.

Caso a 2ª fase avançasse então como proposto e adicionalmente se mobilizassem financiamentos de €1.026.070.000, como proposto pelo Tribunal de Contas, passaria a haver um superavit de financiamento de €1.026.070.000 - € 523.313.270.

6. Mais adiante, no Ponto 138:

"Relativamente à rede base.[...] pode-se observar que o grau de execução financeira tem-se (sic) situado abaixo dos 50% do valor orçamentado. Para este facto, segundo pôde-se (sic) aferir através de relatórios da Comissão de Acompanhamento, contribuem razões de vária ordem, entre os quais se refere a falta de aprovação governamental, sobre as propostas de duplicação de troços, a falta de aprovação dos aditamentos aos contratos com a Normetro e frentes de obra com elevada complexidade construtiva, nomeadamente quanto aos trabalhos efectuados nas estações enterradas. No entanto, considera-se que tais factores não impediram a empresa de prosseguir com os trabalhos, como se comprova através dos valores com investimentos realizados em projectos em aprovação e em preparação, constantes dos mapas infra."

Em primeiro lugar e independentemente de tudo o que se segue, chamamos a atenção para o referido a propósito do ponto 131, que glosa o mesmo tema.

Sugerimos, ainda, que seria mais adequado intitular o quadro 13 "Investimentos anuais incluindo inserção urbana", já que o título existente "Investimentos anuais com inserção urbana" induz o leitor a pensar que os valores se reportam exclusivamente a inserção urbana quando, como é sabido, esta tem uma relevância residual. Noutros quadros onde a mesma expressão "com inserção urbana" é usada ela aparece lado a lado com a expressão "sem inserção urbana", o que logo afasta a leitura agora induzida.

Começamos por admitir que o quadro 13 efectivamente comprova o que neste parágrafo se diz que comprova, isto é, que a Empresa *ignora as ausências de aprovação governamental prosseguindo os trabalhos* indiferente a essas ausências. Esta afirmação, contraditória do que o próprio relatório afirma a propósito do cumprimento de obrigações da concessionária (ver observações sobre o ponto 13) reveste-se de muita gravidade roçando uma vez mais a difamação, não se compreendendo o tom casual e quase incidental usado.

Não se compreende como a indiferença da Empresa perante a ausência de aprovações governamentais também afastaria a operação da causa "frentes de obra com elevada complexidade construtiva, nomeadamente quanto aos trabalhos efectuados nas estações enterradas". Sem dúvida este fenómeno provocou dificuldades e atrasos na execução – não obstante, ao contrário do que acontece ainda hoje noutras cidades com algumas estações de metro subterrâneas que já estavam em construção antes destas, estas estão já todas em operação, algumas há mais de ano e meio, outras há quase 6 meses...

O quadro 13 apresenta, relativamente à data mais recente dele constante, um valor executado em projectos em aprovação, ou não aprovados, de cerca de € 18 milhões, dos quais aproximadamente € 8,8 milhões se referem à linha da Boavista e incluem, como abundantemente referido em diversas partes do relatório, € 6,6 milhões de inserção urbana, assunto abordado separadamente. Os restantes cerca de 9,2 milhões nada têm a ver com as duplicações de troços referidas.

É factual, público e notório que as obras nas linhas da Póvoa e da Trofa foram atrasadas, e muito, pela demora na aprovação das duplicações referidas. Aliás, essa continua a ser a situação em relação ao investimento de 48 milhões de euros para a duplicação dos 8,7 quilómetros do troço entre o ISMAI e a Trofa. Mesmo que a Empresa adoptasse, ao contrário do que adoptou, a prática de ignorar a ausência das aprovações necessárias, não poderia avançar com essas obras, por não dispor dos poderes de expropriação indispensáveis para o efeito.

7. Sobre a execução dos projectos pendentes diz-se no Ponto 140:

"[...] Porém, denota-se que o valor já dispendido até ao ano de 2004, com projectos em aprovação decorrentes da 1ª fase, totalizava o montante de € 17.976.639 "

A execução à data de 2004-12-31 referente a projectos pendentes de aprovação pela tutela ascende a € 17.976.636. Além dos já referidos cerca de € 8,8 milhões relativos à linha da Boavista - que incluem, como abundantemente referido em diversas partes do relatório, € 6,6 milhões de inserção urbana (assunto abordado separadamente) - compreende também € 9.099.681 relativos ao troço Antas - Gondomar.

Por carta MP-546273/05 foi enviado em 9 de Novembro de 2005 à Inspeção Geral de Finanças o documento que o relatório de auditoria desta Instituição, recebido a 27 de Setembro de 2005, havia recomendado fosse preparado até 2005-12-31 - documento esse intitulado "Relatório correspondente à recomendação constante do Relatório 'Auditoria técnico - financeira à MP/ Despacho conjunto nº 432/2004' (Inspeção Geral de Finanças, 14-06-2005) na pg. 54, ponto 4.b).

No seu terceiro capítulo, esse documento analisa 878 processos de adjudicação identificados até 19 de Setembro de 2005, i.e. os dois relativos à linha da Boavista abundantemente referidos no Relato do Tribunal de Contas e 876 outros. Entre estes outros encontram-se os seguintes relativos à linha de Gondomar:

Trabalhos	Fornecedor	Valor Adjudicação
Infra-estruturas Cíveis e Via	ATKINS MANAGEMENT CONSULTANTS	924682
Impacte Ambiental	COBA, SA.	36911
Contrato para Projecto de Plataforma (Infra-estruturas e Via), Linha Campanhã - Gondomar	ATKINS MANAGEMENT CONSULTANTS	1993183
Geotecnia	TECNASOL FGE	256032
Topografia	TOPONORT, LDA.	165900
Linha de Gondomar - Levantamento Topográfico à escala 1/200	NIVEL - Serviços Topográficos, Lda.	28140
Impacte Ambiental	COBA, SA.	9000
PG - Projecto de Via e Plataforma - Antas - Gondomar- Aditamento 2	ATKINS MANAGEMENT CONSULTANTS	4900
Projecto de Via e Plataforma, Antas - Gondomar	ATKINS MANAGEMENT CONSULTANTS	74382
Levantamento Aerofotografico	Foto engenho	7183
	Jorge Patricio	25540
Monitorização túnel Parque Nascente	Bureau Veritas	14715
Fiscalização túnel Parque Nascente	CGK	35157
Empreitada Túnel Parque Nascente	Gondobrico	1348269
Estações	APOR - AGÊNCIA MODERN. DO PORTO, SA.	347396
Obras de Arte	A2P	261,11
Linha Campanhã Gondomar - Projecto de construção Túnel a construir entre a construção entre as Paragens C" e "Centro Comercial"	GEG- GAB. ESTRUTURAS E GEOTECNIA, LDA.	394880
Linha de Gondomar - Adutoras da Aguas Douro e Paiva - Avenida da Conduta	PROSISTEMAS - Consultores de Engenharia, S.A.	59000
Campanhã Gondomar - Projecto do Túnel de Rio Tinto - ADITAMENTO 1	GEG- GAB. ESTRUTURAS E GEOTECNIA, LDA.	145834
Linha Antas Gondomar - Projecto de Execução - Reconhecimento topográfico e estrutural do caneiro do Rio Tinto	GEOWORKS-Activ. Geológicas, Unipessoal	7850
Linha de Gondomar - Projecto Alameda de Contumil	MANUEL FERNANDES DE SÁ, LDA	83000

Trabalhos	Fornecedor	Adjudicação
Levantamento de condutas na Av. da Conduta em Gondomar	GEOCISA - Geotecnia y Cimientos, S.A.	26180
Projecto de Inserção Urbana da Linha de Gondomar	JOSÉ BERNARDO TÁVORA - Arquitecto Unipessoal, Lda.	386000
Projecto de arruamentos adjacentes ao Canal de Gondomar	ATKINS MANAGEMENT CONSULTANTS	678945
Antas - Gondomar / Projectos Electromecânicos	TECNEP-Estudos e Projec. de Desenvolvimento, Lda.	239531
Antas - Gondomar - Projectos Eletromecânicos (projecto de telecomunicações, iluminação e rede BT)	RODRIGUES GOMES & ASSOC.-Cons. de Engenharia, S.A.	391000
RECAPE 1 Campanhã - Antas e RECAPE 2 Antas - Gondomar	COBA, SA.	21000
Estudo de análise de tráfego face à implementação da linha de Gondomar	ESTAC-Etudos de Estac.Acessib., Lda	43000

Dentre estes processos a única empreitada é a relativa à construção da passagem em túnel sob o centro comercial Parque Nascente. O traçado previsto para a Linha de Gondomar contempla uma passagem em túnel no centro comercial Parque Nascente. A empreitada de construção dessa passagem foi realizada na fase de construção do Centro Comercial, assim custando menos de 1,5 milhões de euros,

8. Neste âmbito refira-se, ainda, o comentário contido no Ponto 157 sobre o *Swap* do *leasing* operacional:

“ Em 27/03/03 foi contratado com o BCP um swap de taxa de juro referente ao contrato de leasing operacional datado de 2002. Com data de início a 13/06/03, foi contratado um swap, a taxa fixa de 4,76%, para a totalidade do referido contrato, cujo valor àquela data totalizava o montante de € 96.242.430,07.

A operação contratada com vista a uma redução efectiva do custo do financiamento que (sic) não se tem revelado satisfatória nem se ter (sic) revelado mais competitiva em termos relativos no mercado.[...]”

A operação referida não foi contratada com vista a uma redução efectiva do custo do

financiamento. Citando Brealey e Myers [1998], "Princípios de Finanças Empresariais", McGraw-Hill, Quinta Edição, pg. 707:

"Os seguros e a cobertura de risco raramente são gratuitos: na melhor das hipóteses são transacções de VAL nulo. A maior parte das empresas recorre a seguros ou a meios de cobertura de risco para reduzir o risco e não para ganhar dinheiro."

Também não é correcto afirmar que a operação não foi a mais competitiva no mercado. Trata-se de um *swap "plain vanilla"* que foi cotado por 5 instituições financeiras, tendo sido acolhida a mais favorável. Teria sido produzida evidência disso caso tivesse sido solicitada, não parecendo razoável presumir-se o contrário sem qualquer informação objectiva que fundamente essa afirmação.

Avaliada "*marked to market*" hoje, a posição da Empresa neste contrato é negativa. Tal significa que a materializar-se a evolução futura das taxas de juro conforme está implícita na curva de taxas de juro hoje existente, no final do contrato a Empresa perderá dinheiro. Se vai perder ou não depende da evolução que essas taxas de juro efectivamente tiverem nos próximos 16 anos.

Note-se que a Empresa cobriu o risco de taxa de juro de 40 % da sua dívida (através desta e de outras operações). Na medida em que se considere que a Empresa perdeu ou perderá dinheiro na cobertura do risco de taxa de juro relativamente a 40% da sua dívida, deve considerar-se que a Empresa ganhou ou ganhará dinheiro na posição especulativa que manteve em relação aos 60% remanescentes.

Note-se ainda que a Metro do Porto, SA é uma empresa de transportes públicos, podendo questionar-se se deve dedicar-se à exposição a riscos de taxa de juro com fins lucrativos. No limite, poderá questionar-se se essa actividade está abarcada pelo seu objecto social.

Parece menos questionável que, no dia em que for contratada com o concedente (como a Empresa entende que deve ser) a disponibilização da infra-estrutura, se a renda a ser paga pelo concedente for constante (a menos de componentes variáveis relacionadas com a qualidade do desempenho da actividade contratada), deverá ser integralmente coberto o risco de taxa de juro da dívida contraída para a sua

construção. Dessa forma será possível imunizar o *cash flow* líquido da Empresa a flutuações da taxa de juro. Ou então, em alternativa, o contrato poderá incluir um *swap* que transfira o risco de taxa de juro para o concedente.

Diferente seria por exemplo se fosse contratada uma renda real crescente. Nesse caso a exposição a taxa variável contribuiria melhor para a referida imunização do *cash flow* líquido a flutuações da taxa de juro (do que a exposição a taxas fixas a longo prazo).

Note-se finalmente que uma das consequências da falta de orientação quanto à forma como a empresa será dotada de fundos para acorrer ao serviço da dívida [garantida ou não pela República] - que contraiu para executar a concessão que lhe foi atribuída - é assim a de inviabilizar uma gestão adequada do risco de taxa de juro.

9. Por último, uma rectificação ao que se diz no Ponto 165:

“ A exploração efectiva do sistema de metro ligeiro na sua vertente comercial teve lugar em Março de 2003. Com efeito, a inauguração do primeiro troço ocorreu em 7 de Dezembro de 2002, sendo gratuita a utilização do sistema até 31 de Dezembro, ao que se seguiu um período promocional até ao final de Fevereiro “

De acordo com o entendimento comum de exploração comercial, esta iniciou-se em 1 de Janeiro de 2003. O entendimento expresso neste parágrafo, segundo o qual a realização de uma promoção torna não comercial uma oferta que, de outro modo, seria comercial, é inovador. Em rigor, a inovação não se esgota aí, porque estipula que a realização de uma promoção de um produto por uma empresa torna não comercial não apenas a oferta desse produto, mas também a de todos os outros produtos “comercializados” (ou melhor, colocados no mercado) da mesma Empresa.

Confirma-se que até ao final de Fevereiro de 2003 decorreu uma promoção de um dos produtos colocados à venda em 1 de Janeiro de 2003 (os títulos mensais), Os restantes produtos não foram objecto de qualquer promoção. Os títulos mensais representaram 12% dos títulos vendidos nesse período.

VI. ESTRUTURA ECONÓMICO-FINANCEIRA [Pontos 178 a 193]

Pontos 178 a 188 – Situação Financeira

1. No Ponto 182 está dito que

"[...] atenta a natureza do subsídio (ao investimento) e no contexto da adequada aplicação dos princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal, conforme estabelece a DC 18, considera-se que os valores subsidiados (sic) deveriam continuar a figurar na rubrica de Proveitos Diferidos."

2. Ressalvando a consideração que todos os seus pareceres merecem, entendemos que se justifica o reexame da doutrina defendida no ofício n.º 009/05 datado de 2005-02-03 da Comissão de Normalização Contabilística por assentar numa análise formal, em vez de ter em consideração a realidade económico-financeira a enquadrar, como aliás o princípio contabilístico do primado da substância sobre a forma impõe.

A solução adoptada pela Metro do Porto, S. A. baseou-se na seguinte análise:

Não obstante as dificuldades resultantes do uso das mesmas palavras com significado diferente, parece evidenciado na alínea 4 da base XXVII das Bases da Concessão que os valores arrumados na conta "Prestações do Concedente" não correspondem aos subsídios objecto da NIC 20.

3. Se os valores em causa não tivessem, por virtude do contrato de concessão, natureza especial, e se não estivessem excluídos da aplicação da NIC 20, então a seriação de valores no POC que pressupõe a falta de materialidade dos valores em causa ao tratar os subsídios de investimento a par com receitas diferidas – o que não acontece nos planos citados – não proporcionaria uma imagem verdadeira e apropriada e, embora com esclarecimento adequado, deveria ser classificada em termos semelhantes aos adoptados pela Metro do Porto, SA.

4. Por último, aponta-se que existem várias situações em que o capital próprio das empresas compreende valores não apropriáveis pelos participantes no capital social.

Entretanto, no caso concreto, o Estado é um dos titulares de capital social e, portanto, até se pode qualificar o valor como tendo a natureza de prestação acessória, dadas as disposições aplicáveis à concessão. Por outro lado, é entendimento da Metro do Porto, SA que, mesmo que o Estado não fosse titular de participação no capital, haveria que reconhecer os valores em causa nos mesmos termos. Não está em causa o valor do capital próprio apropriado ou apropriável pelas titulares do capital social, mas sim o capital próprio da empresa em continuidade e a partilha de valores se houver quebra de continuidade, mesmo por resgate antecipado. Só para efeito de clarificar o entendimento poderemos equiparar a situação existente à hipótese de existir capital privilegiado para efeitos de reembolso.

5. Face ao exposto, entendemos que se justifica a reanálise da apreciação feita pela CNC, pois a melhor solução e única correcta é a que foi adoptada pela Metro do Porto, S.A. (Anexo 3 a este documento).

VII. ANÁLISE DO CONTROLO INTERNO (Pontos 194 a 208)

Pontos 194 a 198 - Organização e procedimentos internos

1. Sobre o Centro Documental da sociedade é referido no Ponto 195:

"[...] Ao nível do Centro Documental detectou-se: a inexistência de critérios e definição de competências na organização da documentação. Por outro lado constatou-se que a empresa participada - TIP, foi considerada como se de um departamento da empresa se tratasse, integrando, a par com a MP, o registo sequencial da numeração da documentação entrada, não contribuindo para uma clara independência das empresas".

2. A MP tem critérios bem definidos na organização documental. Toda a documentação que circula, e é expedida na MP tem um número sequencial único, permitindo a sua rastreabilidade. Está bem definido o modo como se deve caracterizar a documentação, existindo 13 tipos de documentos:
 - Documento Administrativo Base
 - Documento Administrativo Contratos

Documento Administrativo Correspondência Recebida
Documento Administrativo Facturas
Documento Administrativo
Guias de Remessa
Documento Administrativo Ordem de Adjudicação
Documento Administrativo Recibos Seguros
Documento Administrativo Recibos
Documento Administrativo Requisição Interna
Documento Administrativo Seguros
Documento Ficha de Compra
Documento Técnico Geral
Documento Técnico Guia de Envio
Informação Interna.

Cada um destes tipos de documentos tem, no mínimo (caso do Documento Administrativo Base), 12 campos de caracterização.

3. Para além da caracterização dos documentos, existem 2 *workflows* de distribuição digital da documentação, nomeadamente, *workflow* técnico, *workflow* correspondência, permitindo uma eficaz distribuição da documentação. Esta distribuição é efectuada tendo por base um procedimento de distribuição de documentos na Metro do Porto, S.A.
4. Além disso, foi criada uma codificação que tem que ser utilizado pelos vários fornecedores da empresa (se existir uma elevada troca de documentação). Esta codificação identifica as características principais da documentação, permitindo otimizar a recepção, e a sua introdução no sistema de gestão documental, de toda a documentação pela Metro do Porto, S.A.
5. Relativamente à documentação de entrada do agrupamento de empresas – TIP, esta está a ser arquivada em pastas unicamente TIP, ou seja, todos os documentos TIP são fisicamente arquivados em pastas onde apenas existem documentos TIP, e não estão a ser arquivados misturados com os documentos da Metro do Porto, S.A.

O arquivo lógico de toda a documentação TIP está a ser efectuada num “Cabinet” (pasta) próprio, dedicado ao TIP, e cujos acessos são condicionados, sendo atribuídos

acessos específicos aos colaboradores TIP e aos colaboradores MP, que efectuam serviços administrativos (por exemplo pagamentos de facturas, etc.). Pode-se constatar que existe uma clara independência do arquivo documental das duas empresas.

6. Relativamente ao facto de existir uma numeração sequencial única, partilhada pelas duas empresas, para a codificação da documentação de entrada, de referir que se deve a uma questão técnica. A atribuição de um número sequencial à documentação de entrada, apresenta-se como a solução tecnicamente mais eficaz e segura, permitindo uma rastreabilidade eficaz da documentação.

O facto deste número sequencial ser partilhado pelas empresas não acarreta qualquer tipo de dependência, pois apenas é atribuído este número à documentação recebida, sendo utilizado unicamente para a rastreabilidade da documentação TIP, existente no sistema de gestão documental da MP.

7. Na documentação de saída, apenas a MP utiliza o número sequencial como referência.

Desta forma, é possível ao TIP beneficiar de todas as vantagens de uma ferramenta de gestão documental de elevada *performance*, a um custo residual. Seria impraticável outra solução, uma vez que não teria justificação económica a utilização de um sistema de gestão documental próprio, atendendo ao investimento e custo de exploração associados *versus* o número de documentos movimentados pelo TIP.

8. Finalmente quanto a este ponto, como houve oportunidade de transmitir, estão para aprovação os contratos de prestação de serviços que visam regulamentar o fluxo de prestações e contrapartidas entre o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE e os vários Departamentos da Metro do Porto, S.A., com efeitos retroactivos à sua constituição.

IX. ANÁLISE SUMÁRIA DAS EMPREITADAS (Pontos 213 a 226)

Por considerarmos que este capítulo apresenta uma mais forte desconexão entre a interpretação traduzida no Relato de auditoria do Tribunal de Contas e a realidade efectiva subjacente aos pontos nele considerados, entende-se comentar e explicitar mais

detalhadamente algumas situações, como adiante fica enunciado.

1. Relativamente ao Ponto 214 onde se pode ler:

"[...] Entre tais documentos contam-se quatro ficheiros contendo documentação que nada tem a ver com o solicitado, relativos à Ponte do Infante, à construção do interface das Antas e à contratação do projecto de especialidades para a requalificação da Avenida da Boavista. Os restantes dois ficheiros recebidos (um com 521 páginas e outro com 350 – contêm ambos basicamente, os seguintes elementos, a maioria dos quais diversas vezes repetidos e todos conexos com a fase do procedimento concursal: [...]"

Conforme se pode observar na lista de informação solicitada pelo Tribunal de Contas constante do Anexo 2, item nº 118, um dos elementos da equipa de auditoria solicitou no dia 2005-05-11 a documentação relativa aos processos que conduziram à adjudicação das seguintes empreitadas / prestações de serviços:

- *Empreitada de Execução das Obras de Inserção Urbana da Futura Linha da Boavista na Envolvente Casa da Música e Praça Mousinho Albuquerque - ACA*
- *Monitorização do Comportamento Estrutural da Ponte Infante D. Henrique - AFA*
- *Projecto de execução do Interface e da Estação das Antas na Linha Campanhã - Gondomar e campanha de sondagens Geotécnicas - GEG*
- *Projecto de Especialidades para a requalificação da Rotunda da Boavista*

Dado o volume de informação solicitado, este pedido demorou quase uma semana a satisfazer, pelo que só no dia 2005-05-17 foi possível enviar um CD contendo, em quatro ficheiros (tantos quantos os processos solicitados), a informação que havia sido requerida.

Confirma-se que, por algum lapso na digitalização da documentação, não detectado na altura, foram incluídas nas últimas cerca de 100 páginas de um dos ficheiros as primeiras cerca de 100 páginas do ficheiro seguinte.

2. E no ponto seguinte – Ponto 215 – acrescenta-se:

"Ou seja, na linha do que já se mencionou quanto às condicionantes da auditoria, nada

foi entregue à equipa, tal como solicitado (sic), relativamente aos aditamentos ao primeiro contrato – antes recaindo cerca de metade daquela documentação na 2ª fase da mesma obra – e, por outro lado, nada consta acerca da fase de execução contratual (autos de medição, facturas, etc.).”

Esta situação é similar a outras já documentalmente evidenciadas anteriormente (nomeadamente no ponto 10; ponto 23; ponto 43; ponto 214)

A equipa do Tribunal de Contas nunca solicitou nada relativamente aos aditamentos ao primeiro contrato nem sobre a “fase de execução contratual”. Se o tivesse solicitado, a empresa teria obviamente adoptado a mesma atitude que adoptou em relação a todos e cada um dos aliás numerosos e volumosos pedidos de informação: satisfazê-los o mais prontamente possível.

Não existem na Metro do Porto os talentos divinatórios que seriam necessários para descobrir que a equipa do Tribunal de Contas pretendia os aditamentos ao contrato referido, autos de medição, facturas, etc. (nem, já agora, “estudos de viabilidade económico-financeira da realidade a implementar”).

Em 2005-11-23, foi oferecida pela empresa a faculdade do acesso directo (por via informática) a toda a documentação relevante e registos contabilísticos, às seguintes entidades:

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

Ate à data, nenhuma das entidades mencionadas manifestou interesse em usar da faculdade oferecida.

Entre essas entidades encontra-se o Tribunal de Contas. A faculdade oferecida permite nomeadamente o acesso directo dos elementos da equipa de auditoria, a partir do seu posto de trabalho e em segundos, aos aditamentos de qualquer contrato, aos autos de medição, facturas, etc.

3. No Ponto 216 ficou dito:

“Acréscie mencionar que a documentação recebida, supostamente integrante dos ‘processos’ de obra respectivos, não se encontra minimamente organizada, seja por assunto / obra, seja pelo ponto de vista cronológico, sendo possível encontrar sistematicamente a repetição de elementos que nenhum interesse revestem para o dossier”.

A documentação entregue corresponde ao que foi solicitado: a documentação relativa aos processos que conduziram à adjudicação das empreitadas / prestações de serviços já referidas na análise ao Ponto 214. Lá se encontram por exemplo o contrato, a troca de correspondência sobre sucessivas minutas do contrato, toda a documentação relativa às sucessivas fases do concurso, desde as actas do Conselho de Administração deliberando o lançamento do concurso até à correspondência de notificação dos concorrentes preteridos, em todos os casos incluindo todos os anexos de cada peça.

A documentação entregue divide-se em quatro ficheiros, um para cada empreitada / prestação de serviços indicada/o. Encontra-se assim devidamente organizada por assunto. Talvez não se encontre maximamente organizada dentro de cada assunto, mas pelo menos mediamente estará. Sacrificou-se a perfeição na organização em benefício da celeridade, também supondo-se que os destinatários melhor saberiam estruturar a informação em ordem aos fins visados e não explicitados no pedido.

A repetição de documentos é inevitável: as cartas notificando os candidatos preteridos, por exemplo, só diferem no destinatário. Aparentes repetições são igualmente inevitáveis: por exemplo, a troca de correspondência sobre minutas do contrato normalmente anexa sucessivas versões do mesmo que são quase idênticas.

Essa repetição resulta da metodologia que a equipa de auditoria entendeu seguir,

requerendo cópias físicas de documentação deficientemente especificada. Com muito poucas exceções, nas quais não foi possível fazê-lo, foi entregue exactamente o que foi solicitado.

Diferente teria sido se a equipa tivesse consultado *in loco* a documentação, solicitando cópias de documentos específicos que tivesse identificado como interessantes. Note-se que, mesmo que a empresa dispusesse de recursos para fazer o trabalho de triagem e organização das centenas de "processos" solicitados, não saberia como fazê-lo, por desconhecer os interesses e os objectivos da equipa do Tribunal de Contas, não comunicados. E mesmo que o soubesse, certamente hesitaria em assumir a responsabilidade por tal triagem, da qual poderia resultar vir a ser acusada de procurar não fornecer toda a informação solicitada.

A esta luz, o relatório em apreciação só por erro identifica situações onde não teria sido fornecida a informação solicitada.

4. Os Pontos 217 a 226, que só parcialmente serão adiante reproduzidos, reportam-se às obras de inserção urbana da futura Linha da Boavista, relativamente às quais é indispensável uma completa clarificação que reponha justiça na análise dos procedimentos seguidos pela Metro do Porto, S. A.

Nos pontos a seguir respectivamente indicados é dito:

Ponto 218 - *"A MP encontra-se sujeita ao regime jurídico das empreitadas de obras públicas, de acordo com o previsto no artigo 3º, nº 1, alínea g), do DL nº59/99, de 02/03, tendo esta empreitada seguido o procedimento de concurso limitado sem publicação de anúncio previsto nos artigos 48º e 129º do mesmo diploma."*

Ponto 219 - *"Este procedimento, de acordo com tais preceitos, somente pode ter lugar em empreitadas cujo valor estimado não ultrapasse os 25.000 contos (€ 124.699,47), sendo o concurso público (ou o concurso limitado com publicação de anúncio, caso se verifiquem os respectivos pressupostos) o tipo procedimental a seguir quando esse valor for superior."*

Ponto 220 – *“No entanto, foi entendido, no lançamento dos procedimentos sub júdice, estar a empresa também sujeita ao regime constante do DL n.º 223/2001, de 09/08107 (em muitos dos documentos compulsados é feita menção a tal regime por referência ao seu artigo 1.º, n.º 1, nunca se fundamentando com outros preceitos as pertinentes razões dessa sujeição) e, por tal facto, foi adoptado o tipo concursal mencionado, supostamente legitimado por este último diploma ...”*

- a. Salvo sempre o devido respeito, a realização das empreitadas das obras de inserção urbana da futura linha da Boavista na envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque, divididas em duas fases, não contrariam, nem tão pouco violam, os procedimentos concursais aplicáveis à Metro do Porto, S.A.
- b. Dado que o direito ao exclusivo de exploração da concessão de tracção eléctrica da Linha da Boavista parece estar englobada no âmbito da concessão da STCP, S.A., o Conselho de Ministros incumbiu a Metro do Porto, S.A. e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 129/2003 de 28 de Agosto, de preparar os instrumentos adequados – com a respectiva documentação técnica, económico-financeira e jurídica – com vista à preparação da alteração da concessão da tracção eléctrica da linha da Boavista.
- c. A realização daquelas obras deveria estar concluída a tempo da conclusão da Casa da Música.

Aquela resolução pressupunha, assim, a compatibilização da execução das obras de levar a cabo sendo que a Metro do Porto, S.A. não dispunha dos projectos de detalhe necessários para o lançamento dos respectivos concursos. No seguimento dessa decisão governamental contratou e desenvolveu os projectos com o Gabinete de Estruturas e Geotecnia, Limitada, com o Gabinete de Arquitectura Eduardo Souto de Moura – Arquitectos S.A. e com o Gabinete de Arquitectura Álvaro Siza Vieira, no sentido de rapidamente providenciar a elaboração e conclusão dos projectos bons para concurso.

- d. Dada a complexidade da obra da Metro do Porto, S.A. foi a mesma dividida em

quatro fases, duas das quais já se encontram executadas estando a execução das restantes suspensa. O trabalho está vastamente documentado quer quanto às opções técnicas assumidas, quer quanto à execução da obra.

- e. Posteriormente veio a constatar-se que a Casa da Música não cumpriu com os prazos que estavam definidos, por motivos alheios à Metro do Porto, S.A., o que não significou qualquer alteração em toda a zona envolvente já executada pela Metro do Porto, S.A.
- f. Com efeito, dado o conhecido facto público do atraso na execução das obras da Casa da Música, à Metro do Porto, S.A. não lhe restou outra alternativa senão levar a cabo a execução de tais trabalhos, a fim de permitir uma compatibilização na sua execução.

A Metro do Porto, S.A. foi confrontada com a necessidade de sincronizar a construção das obras de inserção urbana da futura linha da Boavista na envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque com a construção da Casa da Música, perante as dificuldades, sob o ponto de vista técnico, e os custos suplementares que envolveria a não sincronização dessas empreitadas. Ambas as obras se situavam em pleno centro moderno da cidade do Porto, onde os espaços livres de apoio às obras praticamente não existiam e o trânsito rodoviário era muito intenso.

- g. Consequentemente, a Casa da Música foi obrigada a implementar no terreno infra estruturas de modo a poder viabilizar a construção do seu edifício, nomeadamente: a criação de área de estaleiro no terreno adjacente, lado poente, entre a Avenida Boavista e a Rua dos Vanzeleros com cerca de 7000 m²; a ocupação da faixa rodoviária descendente entre a Rotunda da Boavista e a Rua de Agramonte; os desvios de trânsito originando que aquela Rua tivesse ficado com dois sentidos.
- h. Todos aqueles constrangimentos eram igualmente necessários para a execução das obras da Metro do Porto, S.A., pelo que era de todo o interesse partilhar os mesmos temporalmente, minimizando os efeitos negativos para os cidadãos.

Estava ainda prevista a criação de um novo arruamento nas traseiras do edifício da

Casa da Música no âmbito da respectiva empreitada, que cruzava com a necessidade de a Metro do Porto, S.A. realizar naquele local o desvio de infra estruturas enterradas em consequência desse arruamento, sendo obviamente necessário compatibilizar ambas as empreitadas.

- i. Perante tal realidade e tendo em linha de conta o interesse público, designadamente a imagem pública e qualidade de vida das pessoas não era possível à Metro do Porto, S.A. lançar mão de um concurso público – ante os prazos serem inexequíveis face às circunstâncias existentes à data – sob pena de causar enormes incómodos e transtornos quer na vida das pessoas, quer na circulação de tráfego.

Em 30 de Dezembro de 2004 o Metro do Porto, S.A. apresentou ao Governo o projecto da futura linha da Boavista.

- j. A alusão ao Diploma 223/2001 tem por missão alertar que é a legislação especial que regula, além de outros, o sector dos Transportes no que concerne à contratação pública por um lado, e, por outro lado, no artigo 7.º, n.º 5 é permitido haver lugar ao lançamento de concursos sem que haja lugar à publicação de anúncio.

Esta interpretação resulta da aplicação conjugada dos regimes previstos no Decreto – Lei 223/2001 e no Decreto – Lei n.º 59/99.

Em cada procedimento adjudicatório deve ter-se em atenção que as exigências formais também têm na sua base preocupações com valores jurídicos relevantes, que devem como tal ser protegidos.

Na esteira do cumprimento dos princípios da concorrência, da igualdade e do interesse público, deve ser dada preferência à adopção do concurso limitado, caso seja viável, o que sucedeu no caso concreto, pois não foi, em termos razoáveis, possível à Metro do Porto, SA. prever que iria ter lugar a determinação da Tutela para a realização daquelas obras, o que criou circunstâncias imprevistas à execução do empreendimento do metro (Anexo 1 a este documento).

- k. Por outro lado, não se pode esquecer que a possibilidade conferida de lançamento de concurso limitado sem publicação de anúncio tem como finalidade substancial a prossecução de um determinado interesse de ordem geral, prossecução essa que aconselha uma flexibilidade adequada relativamente às exigências formais. Daí o aparecimento do Decreto - Lei n.º 223/2001, legislação especial, consagrando particularidades para os sectores que regula e afastando-se, com as devidas adaptações e em certos casos, da legislação que disciplina as empreitadas: Decreto - Lei n.º 59/99.

O interesse subjacente ao bom funcionamento da rede de metro ligeiro na área metropolitana do Porto e, sobretudo, o interesse acrescido que reside na necessidade de realizar os trabalhos num prazo que não inviabilize outros empreendimentos em curso, justifica o incremento desta faculdade dada pelo Legislador. Com efeito, esses interesses prementes e essenciais não deverão sucumbir só para que os formalismos legais se dêem por estritamente cumpridos, o que nem sequer é o caso *sub iudice*.

- l. A posição que, com apelo ao bom senso, tem vindo a ser julgada pela doutrina como correcta perante estes conflitos, é a de conseguir um equilíbrio entre os valores em contenda, evitando, por um lado, um formalismo exacerbado que ponha em causa os interesses materiais essenciais, mas evitando também lesões desproporcionadas e injustificadas aos valores que estão na génese das exigências de ordem formal: princípio da proporcionalidade.
- m. Face aos motivos de urgência imperiosa supra referidos resultantes de acontecimentos imprevisíveis para a Metro do Porto, S.A. já referidos na nota introdutória (decisão da Tutela plasmada no protocolo e na Resolução do Conselho de Ministros, e o não controlo por parte da Metro do Porto, S.A, da gestão de obra de outras entidades, designadamente no que concerne aos prazos de execução, tornou-se necessário levar a cabo a realização das aludidas obras através da adopção do procedimento do concurso limitado sem publicação de anúncio, na medida em que o lançamento de outro procedimento, *v.g.*, o concurso público, inviabilizaria em absoluto a execução de tais obras em tempo útil.
- n. Assim, e salvo o devido respeito, não podemos corroborar o raciocínio expandido

no ponto 222, na medida em que, *in casu e in tempore*, a Metro do Porto, S.A. assegurou-se de que todos os requisitos cumulativos do artigo 18.º do Decreto-Lei 223/2001 estavam preenchidos.

- o. No limite e numa interpretação extrema, aquele preceito nunca teria aplicação, tratando-se de "letra morta".

A subsunção dos factos que presidiram à realização desta obra é legal e está devidamente enquadrada sob o ponto de vista económico-social, atentos os princípios do interesse público e da economia de meios e recursos.

- p. Cumpre ainda reiterar que à Metro do Porto, S.A., dado o seu papel na sociedade civil, não lhe competia prever o imprevisível; as realizações daquelas obras não estavam contempladas no quadro inicial das empreitadas da Empresa; surgiram na sequência do desenrolar normal dos acontecimentos na execução em obra, provocados por entidades terceiras.
- q. Numa palavra e sublinhando o que acima já foi referido, a não ser esta a interpretação e aplicação a dar ao artigo 18.º, o desenvolvimento do país e a sincronização que é necessário ajustar entre os vários empreendimentos em curso num determinado momento seria de todo inviável.

Não foi isso que os Legisladores Comunitário e Português quiseram com a elaboração e implementação do Decreto-Lei n.º 223/2001.

5. Nos Pontos 224 e 225 fica, por sua vez, dito que:

- a. *"Acrece afirmar que o dito DL 223/2001 não é aplicável às obras em causa, as quais nada têm a ver com a actividade de exploração de "... redes de prestação de serviços de transporte público por caminho de ferro, sistemas automáticos, eléctricos, tróleys ou autocarros ou cabo (artigo 5º, nº 1) e, assim sendo, estão excepcionados do seu âmbito de aplicação pelo artigo 13º nº 1, que reza o seguinte: "O regime previsto neste diploma não será aplicável aos contratos ou aos concursos que as entidades adjudicantes celebrem ou organizem para fins diferentes das actividades referidas nos artigos 3º a 6º 109."*

b. E ainda que:

"Por estas razões deve concluir-se ter sido violado o artigo 48.º, n.º 1, e o artigo 129.º do DL no 59/99, pois deveria ter sido utilizado o "concurso público" e não o "concurso limitado sem publicação de anúncio" para a adjudicação das vertentes obras."

c. A conclusão extraída nos pontos 224 e 225 não se compagina com a construção de pensamento feito nos pontos anteriores por um lado e, por outro lado, demonstra uma interpretação restrita e errada dos preceitos que aí analisa, uma vez que pretende, a título subsidiário ou alternativo, afastar a aplicação do Decreto-Lei 223/2001, quando no artigo 7.º, no n.º 1 se refere expressamente:

"O presente diploma aplica-se aos contratos cujo valor estimado sem IVA, seja igual ou superior aos seguintes montantes:

b) Contratos celebrados por entidades adjudicantes dos sectores da produção, transporte ou distribuição de água potável ou de electricidade, dos serviços urbanos de caminho de ferro, eléctricos, tróleys ou autocarros (...)" (Sublinhado nosso)

d. Salvo sempre o devido respeito, a realização das empreitadas das obras de inserção urbana da futura linha da Boavista na envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho de Albuquerque, divididas em duas fases, não contrariam, nem tão pouco violam, os procedimentos concursais aplicáveis à Metro do Porto, S.A.

X. CONCLUSÕES (Pontos 227 a 251 e último)

1. Ponto 229

"O projecto de metro ligeiro foi lançado sem precedência de estudos económicos necessários [...]"

A conclusão é incorrecta, como ficou demonstrado na resposta ao Ponto 43 do Relato de auditoria.

2. Ponto 236

"O investimento global orçamentado subjacente ao projecto de metro ligeiro da GAMP, numa perspectiva plurianual revela um acréscimo de 177,3% [...]"

Conclusão errada, conforme fundamentação apresentada a propósito da análise do Ponto 130.

3. Ponto 237

"[...] tendo a empresa já incorrido em gastos no âmbito da 2ª fase, no montante de € 2.725.291, embora o investimento/financiamento ainda não estar (sic) aprovado."

O montante está errado. A explicitação respectiva encontra-se na análise feita aos Pontos 130 e 140.

Por outro lado, a realização destes gastos é em grande medida independente da aprovação de investimentos / financiamentos. Por exemplo, seria impossível dar execução à Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, que mandou a empresa fazer certas propostas sobre a 2ª fase, à Resolução de Conselho de Ministros N.º 126/2003 de 31 de Julho, que encarregou a empresa de propor o modelo de financiamento da linha de Gondomar nos termos do DL 86/2003, sem realizar tais gastos.

4. Ponto 238

"O desenvolvimento da presente análise permite ainda verificar que no ano de 2004 os valores orçamentados relativos à inserção urbana totalizam € 345.501.439, tendo-se registado um nível de execução de 2,1%. De notar, (sic) que do total dos valores executados (€ 7.275.852) cerca de 90% respeita à linha da Boavista (€ 6.680.073) [...]"

Toda a conclusão em geral e cada um dos números e percentagens em particular estão incorrectos, de acordo com o que ficou atrás dito quanto aos Pontos 88 e 132.

5. Ponto 239

"[...] haveria lugar a um défice de financiamento de € 1.549.383.270 [...]"

Mais um valor incorrecto, como se pode ver nas observações feitas ao Ponto 134.

6. Pontos 241 e 242

" [...] as opções de regime de taxa fixa, (sic) não se têm revelado de (sic) melhor decisão, [...] "

" A operação contratada não se tem revelado satisfatória [...] "

A conclusão é muito discutível e a fundamentação está tecnicamente errada, bastando rever as notas sobre o Ponto 157.

7. Ponto 247

" Embora não se possa generalizar, mas relativamente às situações auditadas, o controlo interno revelou-se crítico, primordialmente em virtude de situações detectadas ao nível da segregação de funções, mas também ao nível da organização da documentação (dispersa e não tratada) "

Remete-se para a resposta que foi dada no Ponto 195.

8. Ponto 248

" [...] A Metro não deveria ter procedido à referida reclassificação contabilística dos Proveitos Diferidos para Capitais Próprios [...] "

A apreciação desta matéria foi feita a propósito do Ponto 182 para a qual se remete.

Porto, 01 de Fevereiro de 2006

ANEXOS:

Anexo 1: Protocolo firmado pelo Município do Porto, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. e a Metro do Porto, S.A. em 31 de Julho de 2003.

Anexo 2: Lista da informação solicitada

Anexo 3: Parecer relativo à contabilização dos subsídios



Anexo 1

Para a recepção
em anexo
presente

71

Protocolo

Homologado.

31/Julho/2003

221

mm
71

Entre:

Primeiro Outorgante – Município do Porto, representado pela sua Câmara Municipal, na pessoa do seu Presidente, Dr. Rui Rio, adiante designada por CMP;

Segunda Outorgante - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., com sede na Avenida Fernão de Magalhães 1862- 13º no Porto, representada pelo Presidente, do seu Conselho de Administração Eng. Juvenal Silva Peneda, adiante designada por STCP;

Terceira Outorgante - Metro do Porto, S. A., com sede na Avenida Fernão de Magalhães 1862 – 7º no Porto, representada pelo seu Presidente do Conselho de Administração, Major Valentim Loureiro, adiante designada por MP;

é ajustado e reciprocamente aceite o seguinte:

Considerando que:

- A. a CMP pretende realizar a remodelação urbana da Praça Mouzinho de Albuquerque, remodelação essa que deverá estar concluída aquando da inauguração da "Casa da Musica"
- B. no âmbito da intervenção urbanística referida no considerando A., deverão ser criadas condições para que se reinstale o "sítio próprio" que possa ser utilizada para a futura exploração da linha na Avenida da Boavista ("Linha da Boavista"), por forma a evitar-se nova intervenção na zona;
- C. a STCP detém o direito ao exclusivo de exploração de qualquer tipo de transporte publico colectivo na área da cidade do Porto, ressalvadas as situações legalmente previstas, e a qualidade de concessionária da linha de tracção eléctrica que percorre o troço referido no Considerando B.;
- D. a MP, cuja concessão tem por objecto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, gostaria de ver a exploração da Linha da Boavista integrada no seu projecto designado como segunda fase do sistema -M2;

os Outorgantes ajustam reciprocamente e de boa fé o seguinte:

CLAUSULA PRIMEIRA :

- 1-A intervenção de remodelação urbana da Praça Mouzinho de Albuquerque será efectuada de molde a criar as condições físicas para a instalação em "sítio próprio" da linha férrea, obra que ficará a cargo da MP.
- 2- Para o efeito, a MP realizará os estudos de concepção, planeamento e projecto das infra-estruturas necessárias à obra.
- 3 -A MP, uma vez concluídos os estudos referidos no número anterior, fará a entrega do referido projecto à CMP e à STCP, SA.

4- A CMP apreciará o projecto referido no número 2 desta Clausula e emitirá parecer sobre o mesmo no prazo máximo de 30 dias, devendo, nos 30 dias seguintes ao termo desse prazo, ser introduzidas em trabalho conjunto entre a autarquia e a MP, as alterações necessárias a esse projecto.

5. Considera-se aprovado o projecto apresentado pela MP se, no prazo inicial previsto no número anterior, a CMP não apresentar razões fundamentadas de discordância.

6 A obra estará concluída 15 dias antes da inauguração da "Casa da Música".

CLAUSULA SEGUNDA

Aquando da decisão do Governo quanto ao modo de exploração futuro da linha da Boavista, haverá lugar às compensações financeiras devidas.

CLAUSULA TERCEIRA

1. Todas as comunicações entre os Outorgantes devem ser feitas por escrito para as respectivas sedes
2. As comunicações consideram-se feitas desde que remetidas nos termos referidos no número 1.

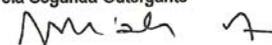
CLAUSULA QUARTA

Todas as questões suscitadas em matéria de interpretação, aplicação e execução deste Protocolo serão decididas por meio de arbitragem, por um único arbitro a designar pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

E por estarem reciprocamente de acordo e assumirem as respectivas obrigações, vão as Outorgantes assinar o presente Protocolo, que será efectuado em triplicado, ficando cada um dos Outorgantes na posse de um exemplar.

Porto, aos 31 de Julho de 2003


Pelo Primeiro Outorgante

Pela Segunda Outorgante


Pela Terceira Outorgante




Anexo 2

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
1	Estudo Económico realizado e outros documentos base à criação da empresa	03-03-2005	FAX	11-03-2005	G:\TIS\Estudo de Procura - 1995.pdf
	Estudo TIS - 1995			11-03-2005	Relatórios/Estudo estratégico do Sistema de Transportes da AMP.pdf
	Estudo Estratégico do Sistema de Transportes da AMP			16-03-2005	G:\B E\IPedido de Garantia 1998\Relatorio MPorto - Pedido de Concessão de Garantia do Estado.pdf
	Estudo Económico BEI - 1988			16-03-2005	BEI\Estudo Económico 02
	Estudo Económico BEI - 2002				
2	Estudos relacionados com as actividades e projectos prosseguidos pela concessionária	03-03-2005	FAX	10-03-2005	Relatorios\Grupo de Missão Temporária Relatorio 17-04-2000.pdf
2.1	Relatório do Grupo de Missão Temporária				
2.2	Estudo da Procura Potencial das novas extensões do Metro do Porto: estimativas sumárias			10-03-2005	G:\TIS\Extensões Definitivo
	Estudo Dez. 02			10-03-2005	G:\TIS\Estudo Procura Set 2003\040108_563 - Relatório.Final_11.pdf
2.3	Estudo sobre a implementação de um sistema integrado de bilhética			04-04-2005	Auditoria MP - Porto 2 da Requisição.Nº1 Intermodalidade.msg
3	Dossier relativo à criação/constituição da entidade	03-03-2005	FAX	10-03-2005	
	Dossier Original			18-03-2005	Dossier de Constituição da Sociedade
	Dossier Digitalizado				
4	Estatutos actualizados da empresa	03-03-2005	FAX	09-03-2005	Estatutos\Estatutos.MP.doc
5	Processo relativo ao concurso público internacional - Normetro	03-03-2005	FAX	07-03-2005	G:\Fundo Coesão\Aeroporto + Duplicação\PI\Auditorial\Dossier do concurso.Indiel - Normetro
6	Mapa resumo dos concursos, adjudicações e fiscalizações, relativos ao período 2000-2003	03-03-2005	FAX	20-04-2005	Adjudicações - Concursos - Fiscalizações\050420\Adjudicações - Concursos.xls
	Adjudicações			20-04-2005	Adjudicações - Concursos - Fiscalizações\050420\Adjudicações - Concursos.xls
	Concursos			20-04-2005	Adjudicações - Concursos - Fiscalizações\Anexos
	Anexos Adjudicações			27-04-2005	Adjudicações - Concursos - Fiscalizações\Anexos\Somafel
	Anexo M1 - Somafel			20-04-2005	Gab. Jurídico - ESQUEMA Processamentos Interms.doc
	Esquema de procedimentos internos				

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho do Metro
21	Listagem de antiguidade de saldos em dívida, bem como respectivos documentos de suporte	03-03-2005	FAX	10-03-2005	10 de Contas + Balançotes + Reconciliações bancárias + Mapa saldos a viver. Listagem antiguidade saldos em dívida
22	Tabelas anuais dos tarifários. Regulamentos que regulam as respectivas reduções ou isenções	03-03-2005	FAX	07-03-2005	G:\IGF\Auditoria\2004\Documents\IGRTPI\Acordos entre os Operadores
23	Apólices de seguros existentes para danos emergentes da actividade relacionados directa ou ir	03-03-2005	FAX	15-03-2005 15-03-2005	Norme\Contrato Normetro - VOL 92 - 3ª Fase - Negociação - Anexo 35 - Seguros.pdf Norme\Contrato Normetro - VOL 92 - 3ª Fase - Negociação - Anexo 36 - Apólices de Seguro.pdf
24	Elementos estatísticos por linhas, dos lugares km, passageiros km, taxa de ocupação e sua ev.	03-03-2005	FAX	07-03-2005 08-03-2005 08-03-2005 12-04-2005	G:\IGF\Auditoria\2004\Documents\IGF\Estadísticas G:\Informação_Gestão\2004\Relatório mensal\Dezembro\IG Desembro_CE_pre\lfdi Informação de Gestão Informação de Gestão\IG Desembro_CE_final.pdf
25	Mapa base da AMP com traçado da rede do Metro do Porto	03-03-2005	FAX	10-03-2005	Mapas Rede.msg
26	Protocolos estabelecidos com MP, STCP e USGP, para garantir um sistema de bilhética e tarifár	03-03-2005	FAX	07-03-2005 16-03-2005	G:\IGF\Auditoria\2004\Documents\IGRTPI\Acordos entre os Operadores TJP
27	Financiamento - documentação inerente a:	03-03-2005	FAX	08-03-2005 24-03-2005 24-03-2005 24-03-2005 24-03-2005	FEDER\Dossier de Candidatura ao FEDER - OCA III - .pdf FEDER\Dossier de Candidatura ao FEDER - OCA III - Candidatura - 2 fase.pdf FEDER\Com Europeia - Pedido de confirmação da taxa.pdf FEDER\Capa de correspondência feder
27.1	Dossiers de Candidatura aos fundos comunitários			08-03-2005 24-03-2005	
	FEDER - OCA III			24-03-2005	
	Formulário digitalizado			24-03-2005	
	Candidatura digitalizada			24-03-2005	
	Pedido de conf. Taxa digitalizada			24-03-2005	
	Elementos cedidos da capa de correspondência			24-03-2005	
	Fundo de Coesão			08-03-2005	
	Decisão da Comissão Europeia			16-03-2005	G:\Fundo Coesão\Aeroporto - Duplicação\PAprovação FC.pdf

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
14	Reconciliações bancárias e os respectivos documentos de suporte (final de cada ano)	03-03-2005	FAX	09-03-2005	Plano de Contas + Balancetes + Reconciliações bancárias
15	Protocolos e contratos celebrados (Contratos de concessão e respectivos adiantamentos; consti Contratos efectuados Contrato Normeiro - Inicial Adiantamentos Protocolo MP/CP/REFER	03-03-2005	FAX	08-03-2005 08-03-2005 18-03-2005	Plano de Contas + Balancetes + Reconciliações bancárias
16	Balanço Social relativo ao período 2002-2004	03-03-2005	FAX	08-03-2005	Plano de Contas + Balancetes + Reconciliações bancárias
17	Relação nominal dos responsáveis pelo exercício de 2003 e 2004, e moradas actuais	03-03-2005	FAX	10-03-2005	CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.xls
18	Livros de escrituração obrigatória: Acções, Inventário e Balanço; Diário-Razão-Balancete Inventário e Balanço Diário-Razão-Balancete Livro de acções Registo digital das acções	03-03-2005	FAX	10-03-2005 10-03-2005 17-03-2005 17-03-2005	Echeteiro_Prioria n.º 290-2000.xls
19	Declaração de Rendimentos - Mod. 22, Mapa de amortizações e reintegrações - Mod. 32.1, relati Mod. 22 Mod. 32.1	03-03-2005	FAX	09-03-2005 09-03-2005	Mod. 32.1
20	Inventário dos Bens afectos à concessão e comprovativo da sua entrega ao concedente Inventário 2000 Inventário 2002 Inventário 2004	03-03-2005	FAX	16-03-2005 16-03-2005 21-03-2005	Imobilizado/Inventário Bienal Imobilizado 31.12.2000.zip Imobilizado/Inventário Bienal Imobilizado 31.12.2002.zip Imobilizado/2004

DAI

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
8.2	Livros de actas da Comissão Executiva				
	Livro nº 7 - acta nº 76 a 88			08-03-2005	
	Livro nº 8 - acta nº 89 a 100			08-03-2005	
	Livro nº 9 - acta nº 101 a 110			08-03-2005	
	Livro nº 10 - acta nº 111 a 120			08-03-2005	
	Livro nº 11 - acta nº 121 a 132			08-03-2005	
	Livro nº 12 - acta nº 133 a 144			08-03-2005	
	Livro nº 13 - acta nº 145 a 154			08-03-2005	
	Livro nº 14 - acta nº 155 a 163			08-03-2005	
8.3	Livros de actas da Assembleia Geral				
	Livro nº 1 - acta nº 1 a 13			08-03-2005	
	Livro nº 2 - acta nº 14 a 22			08-03-2005	
	Livro nº 3 - acta nº 22 (em tempo)			08-03-2005	
9	Relatórios das Auditorias realizadas (internas e externas)	03-03-2005	FAX		
	PONIGF			07-03-2005	G:\Tribuna de Contas\Auditoria Marco05\Auditorias
	Relatórios ROC			10-03-2005	Relatórios Relatórios ROC
	Précis - Imobilizado			10-03-2005	Relatórios Relatório Imobilizado Prosa.pdf
10	Relatórios emitidos pela concessionária ou por outras entidades competentes no âmbito do dis	03-03-2005	FAX		
	Resposta incluindo o Relatório do 1º Semestre de 2004			08-04-2005	Auditoria MP - Ponto 10 da Requisição N.º 1.msg
11	Orçamentos (plurianuais e anuais relativos ao período de 2002 a 2004)	03-03-2005	FAX		
	IPG s de 2002			08-03-2005	IPGs
	IPG s de 2003			09-03-2005	G:\Planeamento Financeiro\Orçamento 2003\IPG2003_Final.xls
	IPG s de 2004			09-03-2005	G:\Planeamento Financeiro\Orçamento 2003\IPG-metro_Final.DOC
	IPG s de 2005			09-03-2005	Planeamento Financeiro\Orçamento 2004\040123 Envio Tutelal\CGSET - Plano Actividades Indicadores Provisionais_Gestão
12	Plano de Contas	03-03-2005	FAX		
	Planos de Contas da MP			09-03-2005	Plano de Contas + Balançates - Reconcoligações bancárias\MP-Plano de Contas.pdf
13	Balançates Analíticos antes, após regularizações e finais, de 2002 a 2004	03-03-2005	FAX		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
	Fiscalizações (contrato NP e CGK, Adilamento e Resolução)			18-03-2005	
7	Regulamentos Internos, Manuais de procedimentos, Despachos, Ordens de Serviço	03-03-2005	FAX		
	Elementos cedidos à IGF			07-03-2005	S:\IGF-Auditoria\2004\Documentos (GF\Normas e Procedimentos de Funcionamento da Empresa
	Manual de procedimentos Inf. Gest.			13-04-2005	Informação de Gestão\Informação de Gestão - Manual de Procedimentos.pdf
	Matriz OD			13-04-2005	Informação de Gestão\OD e Passageiros Km.pdf
	Procedimentos Internos Gab. Jurídico			18-04-2005	Gab. Jurídico. ESQUEMA Procedimentos Internos.doc
	Procedimentos DAF			02-05-2005	DAF\Procedimentos
	Procedimentos Espropriações			20-05-2005	Procedimentos Espropriações TC .doc
8	Actas das reuniões dos órgãos sociais, relativas ao período 1998-2004	03-03-2005	FAX		
8.1	Livros de actas do Conselho de Administração			08-03-2005	
	Livro acta nº 1 a 22			08-03-2005	
	Livro acta nº 23 a 65			08-03-2005	
	Livro acta nº 66 a 78			08-03-2005	
	Livro nº 1 - acta nº 79 a 93			08-03-2005	
	Livro nº 2 - acta nº 94 a 107			08-03-2005	
	Livro nº 3 - acta nº 108 a 118			08-03-2005	
	Livro nº 4 - acta nº 119 a 125			08-03-2005	
	Livro nº 5 - acta nº 126 a 132			08-03-2005	
	Livro nº 6 - acta nº 132 a 136			08-03-2005	
	Livro nº 7 - acta nº 137 a 143			08-03-2005	
	Livro nº 8 - acta nº 144 a 149			08-03-2005	
	Livro nº 9 - acta nº 150 a 151			08-03-2005	
	Livro nº 10 - acta nº 152 a 153			08-03-2005	
	Livro nº 11 - acta nº 154 a 158			08-03-2005	
	Livro nº 12 - acta nº 159 a 162			08-03-2005	
	Livro nº 13 - acta nº 163 a 164			08-03-2005	
	Livro nº 14 - acta nº 165 a 167			08-03-2005	
	Livro nº 15 - acta nº 168 a 171			08-03-2005	
	Livro nº 16 - acta nº 172 a 175			08-03-2005	
	Livro nº 17 - acta nº 176			08-03-2005	
	Livro nº 18 - acta nº 177			08-03-2005	
	Livro nº 19 - acta nº 178			08-03-2005	
	Livro nº 20 - acta nº 179 a 181			08-03-2005	
	Livro nº 21 - acta nº 182 a 184			08-03-2005	
	Livro nº 22 - acta nº 185 a 187			08-03-2005	

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
Candidatura					
16-03-2005 gabVereporto -> Duplicação PAuditoriaElementos pedidos - OD6 - Formulário de Candidatura030918-Formulário					
27.2 Empréstimos					
BEI - Contratos					BEIMP Tranche A - Cont de Fiança - BEI.pdf
BEI - Tranche A - Cont. Fiança				24-03-2005	BEIMP Tranche A - Cont de Financiamento - BEI.pdf
BEI - Tranche A				24-03-2005	BEIMP Tranche B - Cont de Financiamento - BEI.pdf
BEI - Tranche B				24-03-2005	BEICF BEI 05_12_01.pdf
BEI - Tranche C				16-03-2005	BEIMP Tranche D - Cont de Financiamento - BEI.pdf
BEI - Tranche D				24-03-2005	BEI(Contrato BEI II - Tranche A).pdf
BEI - Tranche A				24-03-2005	BEI(Contrato BEI II - Tranche B).pdf
BEI II - Tranche B				24-03-2005	
BEI - Mapa resumo, condições, montantes, regimes de taxa de juro, juros pagos, amortizações...				05-04-2005	BEIM00404 Financiamento BEI.xls
BEI - Notas Técnicas				05-04-2005	BEI(Pedidos de Desembolso)
BEI - Pedidos de Desembolso				05-04-2005	BEI(Pedidos de Desembolso)
BEI - Atualização de pedidos de desembolso, de conversão de taxas, extractos e posição actual de cada contrato				27-04-2005	BEI(Extractos de Conta)
BEI - Notas Técnicas				26-04-2005	BEI(Notas Técnicas)
BEI - Contratos de Fiança				09-05-2005	BEI(Fiança bel)
BEI - Especialização				09-05-2005	BEI(050509 Especialização BEI.xls)
BEI - Serviço Dívida				31-05-2005	Reuniao 050510050531 envidadamento TC.xls
Bonificação BEI tranche A 1º desembolso				31-05-2005	BEI(FAX BEI Bonificação Tranche A 1º Desembolso).pdf
27.3 PIDDAC					
Elementos PIDACC				16-03-2005	PIDDAC
2002				24-03-2005	PIDDAC2002
2003				24-03-2005	PIDDAC2003
2004				09-05-2005	PIDDAC2004
Candidatura SML				04-04-2005	PIDDAC(Candidaturas/SML)
Candidatura Ponte				04-04-2005	PIDDAC(Candidaturas/Ponte do Infante)
Mapa resumo				26-04-2005	S:\Tribunal de Contas\Auditoria Mercosul\PIDDAC050426\PIDDAC_Mapas.xls
Mapa PIDDAC				09-05-2005	PIDDAC(050504PIDDAC.xls)
27.4 Locação Operacional					
Processo 2002				18-03-2005	G:\Leasing\Material Circulante\LEP1\Tranche_021213\Contratosassinados
Processo 2003 - 1º tranche				18-03-2005	G:\Leasing\Material Circulante\LEP2\Tranche_030806\Contratos Finais (090803)assinados2003
Processo 2003 - 2º tranche				18-03-2005	G:\Leasing\Material Circulante\LEP2\Tranche_030806\Contratos Finais 2º desembolsosassinados2003-2º
Processo de 2004				18-03-2005	G:\Leasing\Material Circulante\LEP3\Tranche_2004\Contratos finaisassinados04

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
36	Cópia dos contratos de agrupamento e respectivas certidões do registo comercial actualizadas Normetro, ACE - certidão de registo comercial TIP, ACE - certidão de registo comercial Normetro, ACE - contrato de agrupamento TIP, ACE - contrato de agrupamento	09-03-2005	Requisição Nº 3	14-03-2005 14-03-2005 16-03-2005 16-03-2005	TIPIEscritura de constituição.pdf Normetro/Contrato_Normetro_VOL.92 - 3Fase - Negociação - Anexo 31 - Contrato de ACE.pdf
37	Cópia da certidão do registo comercial actualizada da Metro do Porto, S.A.	09-03-2005	Requisição Nº 3	14-03-2005	
38	Mapa das remunerações dos membros sociais com respectivas deliberações que as fixaram Deliberações Remunerações Acessórias	09-03-2005	Requisição Nº 3	14-03-2005 16-03-2005	Remunerações AcessóriasRemuneracoes_Acessorias2004.xls
39	Relação das participações deitadas, quer directa, quer indirectamente, pela MP Objectivos sociais, valor e percentagens das participações	09-03-2005	Requisição Nº 3	15-03-2005	Participações sociais.msg
40	Mapa dos financiamentos intercalares relativo ao período de 2002-2004 Indicação da instituição de crédito, montante, tipo/natureza, período, regime, amortizações e encargos financeiros Contratos Contrato programa de emissão de papel comercial Notas técnicas - BSA e BTA Contratos: CGD BSVA BTA	10-03-2005	Requisição Nº 4	15-03-2005 16-03-2005 16-03-2005 16-03-2005 26-04-2005 26-04-2005 26-04-2005	Financiamento050315Financiamento.xls Financiamento/Contratos CC.pdf Financiamento/Contrato Papel Comercial.pdf Financiamento/Nota Linha de Crédito de Curto Prazo.tif Financiamento/CT CGD-Contrato Financiamento.cdf Financiamento/CT BSVA Contrato Base 01-03-02.pdf Financiamento/Contrato Banco Totta 09-01-2002.pdf
40.1	Notas Técnicas Ficheiro de controlo de Notas técnicas			26-04-2005	050421Notas Técnicas.xls
41	Relação das garantias/avales prestadas pelo estado Indicação dos montantes e respectiva finalidade	10-03-2005	Requisição Nº 4	14-03-2005	Garantias prestadas pelo estado/050314Garantias prestadas pelo estado.xls
42	Parecer do académico e especialista em contabilidade	10-03-2005	Requisição Nº 4		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
	Correcção da relevação patrimonial quanto a bens afectos à concessão			11-03-2005	G:\Relatório à Contas\REC-2003\Parceir Prof.H.Carrujoja (v. impressa).pdf
43	Viaturas afectas aos membros dos órgãos sociais Determinação dos valores e datas de aquisição e tipo de uso deliberado, e cópias das actas onde tal matéria foi deliberada Informação cedida por Dr. Biachi	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005 15-04-2005	Remunerações Acessórias\Viaturas.xls Remunerações Acessórias\050415\informação_viaturas.pdf
44	Indicadores de Gestão relativos ao ano de 2004 na sua versão definitiva	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005	Relatório e Contas 2004.rubricado\Doc_Prest Contas 2004.pdf
45	Documentos inerentes ao Fundo Fixo de Caixa da sede Relativos ao período de Dezembro de 2004/Janeiro de 2005 Procedimentos Mapas de Caixa Cedência das capas de Caixa de 2004	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005 15-04-2005	Fundo Fixo de Caixa\PROCEDIMENTO FUNDO FIXO CAIXA 02.doc Fundo Fixo de Caixa\Mapas de Caixa.pdf
46	Nota de liquidação emitida pela DCGI relativa aos anos de 2002 e 2003	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005	Plano de Contas + Balançotes + Reconciliações bancárias + Mapa saldos dividas\Notes Lin 2002 e 2003.pdf
47	Documentação que suporte o valor inserto no campo 223 da Declaração de rendimentos - Mod. 1	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005	Plano de Contas + Balançotes + Reconciliações bancárias + Mapa saldos dividas\Campo 223 DR Mod.22.pdf
48	Nº de Funcionário afectos a cada Gabinete/Divisão/Unidade da estrutura organizativa da empresa Tarefas exercidas pelos departamentos Tarefas exercidas pelos elementos do GPL Tarefas exercidas pelos elementos do DAF Tarefas exercidas pelos elementos do Centro Documental	17-03-2005	Requisição Nº 5	30-03-2005 30-03-2005 30-03-2005	050330\Funconatmos por departamento.pdf GPL - Funções Actividades.pdf DAF\DAF - Funções Actividades.pdf DAF\Centro Documental - Funções Actividades.pdf
49	Contratos celebrados com Edifier/Nesco e Cinclus/Kaiser/Gibb e respectivos aditamentos 1º Aditamento ao contrato CGK 2º Aditamento ao contrato CGK Contrato Edifier/Nesco Aditamento ao contrato Edifier/Nesco	17-03-2005	Requisição Nº 5	06-04-2005 06-04-2005 06-04-2005 06-04-2005	Kaiser_Gibb\? Aditamento\Contrato de Prestação de Serviços de Fiscalização e Controlo da Construção do Sistem Kaiser_Gibb\? Aditamento\Aditamento ao Contrato de Prestação de Serviços de Fiscalização e Controlo da Construção Cinclus_Kaiser_Gibb\? Aditamento\Segundo Aditamento ao.pdf Contratos e Protocolos\Edifier_Nesco\Contrato Ponte do Infante.pdf Contratos e Protocolos\Edifier_Nesco\Edifier_Nesco - Aditamento.pdf
50	Papel Comercial	17-03-2005	Requisição Nº 5		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
	Quadro resumo: indicação da modalidade de colocação, montante, taxa de juro...			24-03-2005	FinanciamentoPapel comercial.pdf
	Notas técnicas de suporte - 1			21-04-2005	FinanciamentoPapel comercial_AnexoAde1.pdf
	Aprovação BCP			24-03-2005	FinanciamentoPapel comercial_Marco2002.pdf
	Notas técnicas de suporte - 3			24-03-2005	FinanciamentoPapel comercial_Marco2002_AprovacaoBCP.pdf
	Aprovação Assembleia Geral			21-04-2005	FinanciamentoMem.papel.comercial.BCP.03.pdf FinanciamentoActa Assembleia Geral.pdf
51	Documentos de prestação de contas relativo ao exercício de 2004	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005	Relatorio e Contas 2004 n.bricadoDoc.Prest.Contas.2004.pdf
52	TIP - Sistema de Intermodalidade				
1	Arquitectura simplificada de sistema informático de suporte à repartição das receitas	17-03-2005	Requisição Nº 5	08-04-2005	TIPArquitectura sistema PCGB_N20050102.pdf
2	Pressupostos de procura (reais e ajustados) subjacentes à determinação dos valores médios por validação/título/zona Anos de 2003 e 2004 Mapa			04-04-2005 27-04-2005	TIPMeiologia de calculo dos valores médios por assinatura mensal.doc TIP Trib.Contas.xls
3	Mapa global resumo dos valores de receita por operador e por título 2003 2004			04-04-2005 04-04-2005	TIP2003 - Síntese - Repartição Receita.xls TIP2004 - Síntese - Repartição Receita.xls
4	Mapa global resumo da receita arrecadada decorrente de multas por operador aderente e estatísticas das acções de fiscalização			05-04-2005	Auditoria.MP - Ponto 20 da Requisição N.º 5.msq
5	Condições de utilização do andante e condições de transporte do MP			30-03-2005 30-03-2005	TIP03.11.19 Condições de Utilização ANDANTE_VF.pdf TIP02.12.04 Contrato de Transporte_VFfinal.pdf
6	Mapa de receita da venda de cartões andante			31-03-2005	G:\Tribunal de Contas\Auditoria_Marco08\TIPVendas Cartões.xls
7	Mapa de receita dos títulos de transporte alternativos Anos de 2003 e 2004			30-03-2005	TIPVendas TA.xls

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
8	Contratos de revenda e títulos de transporte estabelecidos entre TIP e outras entidades			30-03-2005	TIP\Contratos de revenda de títulos
10	Procedimentos inerentes à recolha e depósito de valores efectuado pelos operadores aderentes ou outras entidades			04-04-2005	TIP\TIP_Membros&Actividades.doc
11	Talões de depósito referentes à semana de 7 a 14 de Março de 2005			31-03-2005	TIP\Extractos bancários
12	Ficheiros gerados pelo sistema decorrente do último processo de repartição de receita Ficheiros gerados Facturação da MP ao TIP			04-04-2005 04-04-2005	TIP\Ficheiros gerados pelo sistema - repartição das receitas TIP\Fev. 05 Facturação Reseita TIP.pdf
13	Composição da equipa do TIP, definição de funções e respectivos perfis de acesso ao sistema de repartição das receitas			30-03-2005	TIP\Organograma TIP_05.03.30.pdf
53	Estudo Económico datado de 1999 Estudo Económico - Orçamento Plurianual aprovado na Assembleia Geral de 26 de Abril de 2001	17-03-2005	Requisição Nº 5	17-03-2005	G:\Estudo Económico\Nov2000_ Estudo Económico_ OrçamentoPlurianual.pdf
54	Cronograma do investimento do SML e subsequentes alterações verificadas face ao modelo ba	17-03-2005	Requisição Nº 5	29-03-2005	Evolução do Projecto0503165Enquadramento da Actividade.pdf
55	Resoluções de Conselho de Ministros e deliberações do Conselho de Administração que suport	17-03-2005	Requisição Nº 5	29-03-2005	Evolução do Projecto0503165Enquadramento da Actividade.pdf
56	Eventuais estudos elaborados pela Normetro caracterizadores das alterações existentes Alterações M1 Duplicação Póvoa Duplicação Troia Campanha-Antas	17-03-2005	Requisição Nº 5	12-04-2005 07-04-2005 07-04-2005 13-04-2005	G:\Alterações M1\Dossier Alterações Nov 20001.ppt G:\Duplicação Póvoa e Troia\050406.ppt\Dossier Linha P Final.pdf G:\Duplicação Póvoa e Troia\050406.ppt\Dossier Linha T Fev04.pdf
57	Mapa-resumo contendo a seguinte informação, com a correspondência com o financiamento 1 Custo global do investimento discriminado pelas componentes de investimento e exploração	17-03-2005	Requisição Nº 5	12-04-2005	IP\SI\Orçamento2005.pdf

Ga

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
2	Montante relativo ao contrato com a Normetro			12-04-2005	IPCSI Orcamento2005.pdf
3	Montante relativo ao investimento do SNL, quanto: 3.1 Fiscalização 3.2 Expropriações 3.3 Custos com estudos e projectos realizados pelos consultores			12-04-2005	Informação da GestãoIG Dezembro_CE_final.pdf
4	Montantes de investimentos complementares ao sistema de metro, nomeadamente: 4.1 Ponte do Infante 4.2 Construção de interfaces 4.3 Acesso e integração/requalificação urbanística			12-04-2005	Informação da GestãoIG Dezembro_CE_final.pdf
5	Investimento da própria empresa, nomeadamente em: 5.1 Edifício 5.2 Equipamentos			12-04-2005	Informação da GestãoIG Dezembro_CE_final.pdf
58	Ficha Técnica ou documento equivalente aceite pela adjudicatária contendo a quantificação rgi	17-03-2005	Requisição Nº 5	28-03-2005	Auditoria MP - Ponto 34 da Requisição n.º 5.msg
59	Relatórios trimestrais enviados ao Ministro das Finanças e do Equipamento e da Ad. do Territ. Acompanhamento da empresa operadora e do cumprimento das obrigações de serviço público	17-03-2005	Requisição Nº 5	05-04-2005	Auditoria MP - ponto 35 da Requisição N.º 5.msg
60	Eventuais actas e relatórios da Comissão de Acompanhamento do Projecto	17-03-2005	Requisição Nº 5	12-04-2005	G:\Cartas-Faxes\INTI\Comissão de Acompanhamento\050406Resumo Relatórios de Acompanhamento.xls
61	Documentação inerente às indemnizações compensatórias, bem como os pressupostos subjac	17-03-2005	Requisição Nº 5	05-04-2005	G:\Cartas-Faxes\IG\040507 Doc. orçamento 2004_v2.pdf
				05-04-2005	G:\Tribunal de Contas\Auditoria_Marcos\Indemnizações\Orcamento2005.pdf
				05-04-2005	Indemnizações\Indemnizações Compensatórias.xls
62	Documentação inerente às Prestações acessórias realizadas quer em espécie	17-03-2005	Requisição Nº 5	24-03-2005	Financiamento\Prestações acessórias.pdf
63	Auto de entrega das infra-estruturas ferroviárias à Metro do Porto	17-03-2005	Requisição Nº 5		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
				24-03-2005	Auto de entrega Infraestruturas ferroviárias.pdf
64	Sistema Intermodal	28-03-2005	Requisição Nº 6	04-04-2005	Resultado Inquérito Recelta Transportes Alternativos.pdf
	1 Resultados do Inquérito à recelta dos transportes alternativos no âmbito do sistema intermodal				
	2 Relatório de Auditoria à rede de vendas do TIP elaborado pela PriceWaterhouseCoopers Relatório preliminar à rede de vendas			04-04-2005 27-01-2005	Auditoria MP - Pontos 5 e 6 da Requisição N.º 6.msg TIP/TIP - Relatório - recolha e processamento - draft 1.25.pdf
	3 Relatórios de Auditorias ou outras acções de controlo realizadas ao sistema de repartição de receitas TIP			04-04-2005	Auditoria MP - Pontos 5 e 6 da Requisição N.º 6.msg
65	Bases da Concessão	28-03-2005	Requisição Nº 6	04-04-2005 04-04-2005	G:\Legislação\PPP\Despacho Conjunto 49_2004 Comissão de Acompanhamento.pdf G:\Legislação\RCM\5_99 Com. Acompanhamento.pdf
	Comissão de Acompanhamento PPP Comissão de Acompanhamento SML				
66	Contrato de arrendamento das instalações MP	28-03-2005	Requisição Nº 6	05-04-2005	Contratos de arrendamento
67	Quadro-resumo com indicação das compensações financeiras efectuadas nos comerciantes po	28-03-2005	Requisição Nº 6	29-03-2005	Indemnizações\COMERCIANTEs GERAL 2004.xls
68	Parecer da Deloitte & Touche sobre a configuração do conjunto da operação USCB - ponto de vi	28-03-2005	Requisição Nº 6	29-03-2005	G:\Leasing\Parecer Deloitte LEP.pdf
69	Ponto de Situação			12-04-2005	050412Pendentes TC.doc
	Reunião com João Pinto				
70	Pelouros e Macro-Estrutura organizacional da empresa	12-04-2005	Reunião	13-04-2005 13-04-2005	DMP - 04.03 Distribuição de Pelouros Pelos Membros da CE - 19.03.04.tif DMP - 04.02 Macro - Estrutura Organizacional de Empresa - 18.03.04.tif
	Distribuição de Pelouros - Membros da CE Macro-Estrutura Organizacional da Empresa				
71	Mapas com Zonamento Intermodalidade	12-04-2005	Reunião		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
72	Escritura de constituição da sociedade MP acompanhada das alterações até ao presente mome	14-04-2005	Reunião	15-04-2005	Estatutos/Constituição da Sociedade & alterações.pdf
73	Relatório de inspeção efectuada pela IGF Relatório Preliminar Contraditório	14-04-2005	Requisição N.º 7	15-04-2005 15-04-2005	G:\IGF\Auditoria2004\Relatório IGF_2005.pdf G:\IGF\Auditoria2004\IGF - Auditoria Técnico - Financeira Metro do Porto.pdf
74	Preenchimento de mapa enviado por equipa TC Financiamento\050414\Mapa_MP.xls Mapa de Financiamento	14-04-2005	Requisição N.º 7	04-05-2005 17-05-2005	Financiamento\Financiamento.xls Financiamento\050517_Mapas_Financiamento.xls
75	Quadro de pessoal - anos de 2002-2004 N.º de elementos, tipo de vínculo, habilitações literárias e afectação por departamento/área Versão .xls Quadro com elementos que exercem funções simultaneamente no MP e Participadas	14-04-2005	Requisição N.º 7	21-04-2005 29-04-2005 17-05-2005	050421_Listagem_Funcionarios_2004.pdf Copiair de 050429-Listagem_Funcionarios-2004.xls 050513Funcões Desempenhadas Participadas.xls
76	Mapa resumo do PIDDAC contendo: Orçamento inicial, Orçamento Corrigido, cativações/Descativações e Pagamentos Ver ponto 27.3	18-04-2005	Requisição N.º 8		
77	Notificações BEI relativas a cada pedido de pagamento Ver ponto 27.2	18-04-2005	Requisição N.º 8		
78	Leasing de Material Circulante Registos contabilísticos e documentação de suporte Mapa com juros, rendas...	18-04-2005	Requisição N.º 8	26-04-2005 26-04-2005	LEP\Doc. Contabilísticos LEP\050420.LEP.pdf
79	Documentação receita sistema intermodal - MP e Funcionário Facturas da MP ao TIP e recibos para os anos de 2003 e 2004	20-04-2005	Requisição N.º 9	21-04-2005	TIP\Facturas_Recibos\050421_Regista Intermodal\MP_Factrecib.pdf
80	Documentação pagamento da Comissão da rede de vendas pela MP ao TIP Facturas e recibos para os anos de 2003 e 2004	20-04-2005	Requisição N.º 9	21-04-2005	TIP\Facturas_Recibos\050421.Com.rede.vendas_TIP.fact_recib.pdf
81	Execução Orçamental - 2004	18-04-2005	Reunião com PS		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
				20-04-2005	Evolução do Projeto 050520-Elec Dez04 TC-JS
Elementos Solicitados nos vários Departamentos					
82	Centro Documental		Conversas directas	22-04-2005	Informação solicitada junto dos vários departamentos 050422 Auditoria Tribunal de Contas - Centro Documental msj
83	Estudo económico Rating - Junho de 2004	21-04-2005	Requisição N.º10	22-04-2005	G:\Estudo Económico\040620 Rating\040825\040825 Estudo Económico - Rating.pdf
84	Cópias dos Contratos-Programa celebrados entre MP e Estado Português	21-04-2005	Requisição N.º10	27-04-2005	
	Esclarecimentos 1			06-05-2005	Contrato-Programa\050427\Memorando_ContratoPrograma.doc
	Esclarecimentos 2				Contrato-Programa\050505\Memorando_ContratoPrograma.dfl
	Anexo 1				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\020918.MOPH.pdf
	Primeira proposta do contrato-programa - carta				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Contrato programa clausulado.pdf
	Contrato-Programa - Clausulado				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Contrato programa bases financeiras.pdf
	Contrato-Programa - Bases Financeiras				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Contrato programa Anexos C1 a C3.pdf
	Contrato-Programa - Anexos C1 a C3				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Contrato programa Anexo C4 a C6.pdf
	Contrato-Programa - Anexos C4 a C6				
	Anexo 2				G:\Contrato-programa\021104\MOPH 06112002.MP-33379502.pdf
	Segunda proposta do contrato-programa - carta				G:\Contrato-programa\021104\contrato programa v.1.4.doc
	Contrato-Programa - Clausulado				G:\Contrato-programa\021104\Bases Financeiras v.1.4.pdf
	Contrato-Programa - Bases Financeiras				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Parcer INTF.pdf
	Anexo 3				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Parcer INTF.pdf
	Parcer INTF				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Parcer INTF.pdf
	Anexo 4				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Parcer INTF.pdf
	Parcer DGTT				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\Parcer INTF.pdf
	Anexo 5				G:\Contrato-programa\020916.CP.V2\CT Ministerio das Financas Ref# 6834.pdf
	Parcer Parpublica				
	Anexo 6				Contrato-Programa\Resposta a Pareceres
	Resposta MP aos pareceres				G:\Contrato-programa\021223\MOPH 27122002.MP-34268802.pdf
	Anexo 7				G:\Contrato-programa\021223\contrato programa v.1.6.pdf
	Tercelira proposta do contrato-programa - carta				G:\Contrato-programa\021223\Bases Financeiras v.1.6.pdf
	Contrato-Programa - Clausulado				G:\Contrato-programa\021223\Anexos do CP
	Contrato-Programa - Bases Financeiras				G:\Legislação\CM 87_2004.pdf
	Contrato-Programa - Anexos				
	Anexo 8				
	Atribuição de IC's à MP em 2004				

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
85	Justificação dos critérios de atribuição das taxas de amortização dos bens do Imob. Corp. e Inc. Nota técnica Estrutur. Acta de Reunião	21-04-2005	Requisição N.º10	27-04-2005 12-05-2005	Amortizações e Reintegrações\50427 NT_Obra civil.pdf Amortizações e Reintegrações\Acta Reunião Vida Util.tif
86	Justificação dos valores em trânsito anteriores a Set.04 - Reconciliações bancárias a 31/12/2004 Comprovalivo	21-04-2005	Requisição N.º10	27-04-2005 27-04-2005	Plano de Contas + Balançotes + Reconciliações bancárias + Mapa saldos divida\50427 Justif conc 2004.pdf Plano de Contas + Balançotes + Reconciliações bancárias + Mapa saldos divida\50427 Doc.Comprovalivo.pdf
87	Elaboração de um quadro de pessoal com designação dos que exercem funções na MP e TIP or Esclarecimentos	21-04-2005	Requisição N.º10	27-04-2005	Auditoria Tribunal de Contas-Ponto56\Ren.n.º10.msg
88	Extractos de contas Extractos solicitados	21-04-2005	Requisição N.º10	27-04-2005	DAF\Extractos
89	Despacho Conjunto datado de 2001 Financiamento	21-04-2005	Requisição N.º10	22-04-2005	Financiamento\010618D\despacho_Conjuinto.pdf
90	Mapas analíticos relativos aos anos de 2003 e 2004, com indicação dos respectivos critérios de	21-04-2005	Requisição N.º10		
91	Reunião com Eng. Francisco Esteves - Reparação de receitas Ficheiros validações - equipa do tribunal de contas Notas da Reunião			26-04-2005 26-04-2005	TIP\FW_Emailing_mtp.msg TIP\260405Reuniao TIP.doc
92	Folha de salários relativa ao mês de Março de 2005 folha de pagamentos + exigências legais factura emitida pela MP ao TIP - salários	26-04-2005	Requisição N.º11	04-05-2005 04-05-2005	DAF\Salários e exigências legais realizadas - liquidadas pela MP TIP\Factura MP_Março 2005_custos trabalhadores TIP.pdf
93	Mapas por centros de custos/centros de actividade, bem como os critérios subj. à imputação de Mapas CC Critérios de Imputação dos Custos Indirectos	26-04-2005	Requisição N.º11	06-05-2005 18-05-2005	DAF\Balançotes CC DAF\Custos Indirectos
94	Fichas de imobilizado relativo aos bens constantes na sala 9.01	26-04-2005	Requisição N.º11	04-05-2005	Imobilizado\Fichas de Imobilizado + Facturas - Sala 9.01
95	Leasing estruturado: Informações cedidas à DGT sobre as amortizações do capital e pagamento	26-04-2005	Requisição N.º11		

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
	Mapa enviado para DGT			29-04-2005	LEP050428.garantia leasing_IC.xls
96	Reunião com Pedro Pinto	03-05-2005	Telefone	03-05-2005	050503_Tribunal_Contas_reuniao_PP.msg
97	Reunião com Pedro Mórals Tarifários e Gestão TIP Exemplo do cálculo dos valores médios	03-05-2005	Telefone	04-05-2005 04-05-2005	Reuniao com Pedro Mórals sobre Tarifários_Gestão TIP.msg TIPRep Recella_ Exemplo Trib Contas.xls
98	Mapa OCA II e OCA III para período de 2000-2004	03-05-2005	Requisição N.º 12	06-05-2005	FEDER050505Quadro FEDER - OCAII&III.xls
99	Proposta de modelo de financiamento tipo PPP Enviada para Comissão de Acompanhamento Relatório GPI	03-05-2005	Requisição N.º 12	05-05-2005 05-05-2005	G:\BPI PF Extensões\Bossier PPP para CA040401 Enviado\Parpublica - PPP Antas - Gondomar.zip G:\BPI PF Extensões\040121 Dossier estado_final\Dossier_estado_enviado_27_01_2004.pdf
100	Contrato Swap - ECP Contrato 2003 Doc. de contabilização	03-05-2005	Requisição N.º 12		
101	Relatório PWC - Tecnologias e Sistemas de Informação	03-05-2005	Requisição N.º 12	16-05-2005	TIP060516_RespostatC_Rel_PWC.msg
102	Mapa com empresas participadas: valor do Capital Social, Capitais Próprios, Res. Liq. E Justific.	03-05-2005	Requisição N.º 12	06-05-2005	050505Empresas Participadas.xls
103	Mapa com valores médios reais relativos à repartição de receltas e indicação dos acordos em q	05-05-2005	Requisição N.º 14	10-05-2005	TIP17rib Contas_valores médios&Acordos.xls
104	Reunião com PS e PP Relatório da Comissão de Acompanhamento dos elementos de CPREFER Resposta às questões colocadas	10-05-2005	Requisição N.º 14	10-05-2005 17-05-2005	Updated Tribunal de contas_PP&PS.msg Balanco SocialRelatório.fif Elementos solicitados em reunião a 10 de Maio de 2005.msg
105	Esclarecimentos Solicitados de índole diversa Resposta a todos os elementos solicitados, com excepção daqueles para os quais é indicada data	04-05-2005	Requisição N.º 13	31-05-2005	Tribunal de Contas - Informacao Esclarecimentos - Requisicao 13.pdf

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
1 -	Mapa evidenciando valor e tipo das prestações necessárias.				
2 -	Cópias dos cargos públicos e/ou privados de todos os membros do conselho de administração....				
3 -	Cópias dos contratos de trabalho celebrados com todos os elementos do conselho de administração, incluindo o Dr. Amorim Pereira				
4 -	Informação escrita sobre qual o regime remuneratório dos membros CA anteriormente à reunião da AG de 26-04-2001				
5 -	Processo jurídico - fls. 25 da reunião da AG de 06-03-2002				
6 -	Escadecimento escrito sobre quais as razões que fundamentam a percepção de verbas por via da utilização de cartões de crédito - Valentim Loureiro e Narciso Miranda				
7 -	Escadecimento escrito sobre qual a base legal que permitiu a subconcessão da operação ao sistema pela Normetro à Transóv				
8 -	Solicita-se para consulta os dossiers de expropriação das parcelas				
	TE-NM-167			11-05-2005	
	TE-NM-176			11-05-2005	
	T4-10			11-05-2005	
	PE-NM-090R			11-05-2005	
	PE-NM-130A			11-05-2005	
9 -	Mapa com obras de requalificação Urbana por trabalho desenvolvido e município beneficiado + base legal ou estatutária ao abrigo da qual estas obras foram realizadas			11-05-2005	
10 -	Cópias das atas da AG: 1, 2, 4, 7, 10, 12, 13, 14, 15 e 19 a 23.				
106	Documentação relativa ao registo contabilístico da aquisição do material circulante	11-05-2005	Requisição N.º 15		
	Facturas relativas à contabilização do veículo 1	17-05-2005			LEP/Contabilização/LEP_Contabilização.pdf
	Descriminação das facturas anteriores	30-06-2005			DAFI/Contabilização/Material Circulante/050530 facturas_veiculo_1.pdf
		30-06-2005			DAFI/Contabilização/Material Circulante/0505629 veiculo_1.pdf
107	Elaboração de quadro para o período 2000-2004 com as datas das obrigações para com o concí	11-05-2005	Requisição N.º 15		
		31-05-2005			Obrigações para com o Concedente/050531Obrigações para com Concedente.pdf
108	Despachos:				
	Autorização do MOPTH, da locação operacional e da alienação de material circulante, e de concessão de garantia pessoal do estado de 11/12/2002	11-05-2005	Requisição N.º 15		
	SETF sobre concessão de garantia do estado às obrigações a contrair pela MP				
	Resposta dada por e-mail	18-05-2005			LEP/Ponto 4 de Requisição N.º 15.msq
109	Contratos estabelecidos entre MP e Transmontagne				
	17/12/2003 a 30/06/2004 + 01/07/2004 a 31/12/2004 + 01/07/2005 a 30/06/2005	11-05-2005	Requisição N.º 15		
		30-05-2005			Contratos e Protocolos/Transmontagne Contratos.pdf
110	Documentos constantes dos extractos de conta				
	Ano de 2003	11-05-2005	Requisição N.º 15		
	Ano de 2004	30-05-2005			Documentos Contabilidade/2003
		30-05-2005			Documentos Contabilidade/2004

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho do Metro
111	Ficheiros de repartição de receitas subjectas às facturas 315/2003 e 172/2004 Fact. 315/03 Fact. 172/04	11-05-2005	Requisição N.º 15	18-05-2005 18-05-2005	DAF/Copiar de 050517 - F 315-2003 - 20031201-31 - MP - Renatificação Recella.xls DAF/Copiar de 050517 - F 172-2004 - 20040601-30 - MP - Especialização da Recella.xls
112	Total de validações globais (MP e Funicular) e por título de transporte em 2003 e 2004	11-05-2005	Requisição N.º 15	17-05-2005	Ponto 10 da Requisição N.º 15.msg
113	Justificação do diferencial de facturação de receita em 2003 com o total de receita constante no Resposta e-mail enviado por TC	11-05-2005	Requisição N.º 15	18-05-2005 20-05-2005	Ponto 11 da Requisição N.º 15.msg I/P/Diferencial_Auditoria a Metro do Porto SA.msg
114	Documentação de suporte relativo à emissão do cheque n.º 20479573, de 31-12-2003 do BIC, no	11-05-2005	Requisição N.º 15	17-05-2005	DAF/Checke050517.Docs suporte ch 1520479573.pdf
115	Documentação relativa à contratualização dos valores base horários e mensais por técnico da I	11-05-2005	Requisição N.º 15	16-05-2005	Serviços DAF e G.J.as empresas participadas\Serviços Prestados - DAF e G.J.msg
116	Cópias das notificações dos despachos judiciais que aplicam ao Administrador Valentim dos S	11-05-2005	Requisição N.º 15	16-05-2005	Remuneracoes_Acessórias\Processo_Maior
117	Esclarecimentos sobre qual a questão de fundo que está na origem do conflito que opõe a NMI Acórdão Arbitragem Resposta a pedido de esclarecimentos por escrito	11-05-2005	Requisição N.º 15	17-05-2005 31-05-2005	G:\Nomeiro\Arbitragem\Acórdão Arbitral.pdf Ponto 15 da Requisição N.º 15.msg
118	Processos de adjudicação de Empresas\Prestação de Serviços solicitados por Jurista Empreitada de Execução das Obras de Inserção Urbana da Futura Linha da Boavista na Envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho Monitorização do Comportamento Estrutural da Ponte Infante D. Henrique - AFA Projecto de Exec. Do Interface e da Estação das Aritas na Linha Campanhã - Gondomar e campanha de sondagens Geotécnicas - GEG Projecto de Especialidades para a requalificação da Rotunda da Boavista	11-05-2005		17-05-2005	Empreitadas
119	Mapa de exploração do sistema de metro ligeiro relativo a 2003-2008 (real e provisional) Solicitação de explicações adicionais Resposta por e-mail	20-05-2005	Requisição N.º 16	02-06-2005	RE Ponto 1 da requisicao n.º 16.msg
120	Mapa de investimento elaborado pela equipa de auditoria Investimento\orc_real_MP1.xls	01-06-2005			
		09-06-2005			e-mail

Lista de Informação requerida pelo Tribunal de Contas (Sala 3 do piso 7)

#	Resposta	Descrição	Data do Pedido	Forma do Pedido	Data de cedência	Link no Ambiente de Trabalho da Metro
121	Operação Experimental		05-07-2005	e-mail	09-06-2005	Investimento RE Mapa de Investimento.nssj
122	Doc. contabilidade conta 64		26-07-2005	e-mail	18-07-2005	ActasCA&CE_OperaçãoExperimental.pdf
						G:\Tribunal de Contas\Auditoria Marco05\Documentos Contabilidade\DOC 64 2003.tif



Anexo 3

HERCAR- Gestão e Estudo de Empresas, SA

Rua Júlio Dinis, 772 - 3.º - D.º
4050- 321 PORTO

Telefones: 22 6061192

Fax: 22 6000044

Email: hercar@mail.telepac.pt

Exmos. Senhores
Metro do Porto, S A
(At. Dr. João Nuno Aleluia)
Av. Fernão de Magalhães, 1862, 7.º
4350-158 Porto

Porto, 9 de Março de 2004

Assunto : Parecer sobre Modelo e enquadramento contabilístico

Exmos. Senhores,

Em execução da incumbência recebida e na sequência da nossa carta de 5 de Dezembro de 2003 e esclarecimentos adicionais resultantes das reuniões a 13 e 29 de Janeiro e 2 de Fevereiro, formalizamos e confirmamos o parecer nos termos do relatório de que juntamos 3 exemplares.

Muito apreciamos a boa colaboração recebida, que facilitou e deu maior utilidade ao nosso trabalho.

Solicitando que nos comuniquem qualquer ambiguidade na exposição, colocamo-nos ao vossos dispor para prestar esclarecimentos complementares.

Apresentamos respeitosos cumprimentos,



(H. Carqueja)



Ref: METRO do PORTO, SA
Assunto: Modelo e enquadramento contabilísticos
DATA: 2004/03/08

HERCAR- Gestão e Estudo de Empresas, SA
Consultor: *Hernâni O. Carqueja*

Parecer sobre:

MODELO E ENQUADRAMENTO CONTABILÍSTICO

Sumário:

- Adopção das Normas internacionais
- Duração do imobilizado e amortizações
- Prestações do concedente e subsídios
- Financiamento da reversão da concessão
- Mobiliário urbano
- Ponte do Infante

Consultapág. 2
Respostaspág. 3 a 5
Índice da organizaçãopág. 5

Este parecer consta de 38 páginas, todas autenticadas com selo branco e numeradas.

Consulta

Tomando em consideração os elementos fornecidos, em que se incluem textos legais publicados, contas apresentadas de 2001 e 2002, esclarecimentos sobre a movimentação de algumas contas e organização contabilística da **METRO do PORTO, SA**, e a informação prestada; Solicitam-se a análise das seguintes situações, e recomendações sobre soluções contabilísticas consideradas mais adequadas:

1. Adopção das normas internacionais como referência quando da prestação de contas de 2003
2. Basear inteiramente o cálculo de amortizações em critérios técnicos, ou aceitar como limite de duração útil o prazo da concessão, tendo em consideração as normas para cálculo das amortizações quando o imobilizado está abrangido por concessão, e a natureza dos investimentos em infra-estruturas, muitas de longa duração ou mesmo de duração indeterminada.
3. Reclassificar, ou manter a classificação, das dotações de investimento recebidas do Governo ou equiparadas, como Proveitos Diferidos; manter implica a formalização de critério razoável para rateio pelos exercícios futuros por prazo que, pelo menos em alguns casos, pode abranger toda a duração da concessão.
4. Procedimento contabilístico visando o mais correcto tratamento dos valores relacionados com a reversão do imobilizado em final da concessão, e a possibilidade de resgate antecipado, tendo em consideração que, ao basear as amortizações no prazo da concessão há quotas de amortização superiores às justificadas pela duração normal, que portanto retiram valor à informação sobre o valor útil (em utilização técnica) restante, e que ao mesmo tempo podem não bastar para acautelar a perda quando da reversão.
5. Classificação patrimonial de obras realizadas em construção ou aquisição de instalações que, embora com relações de alguma complementaridade relativamente ao imobilizado específico da exploração, depois de concluídas passam a ser pertença e responsabilidade de terceiros (são integrados nas instalações ou no mobiliário urbano da cidade, por exemplo).
6. Classificação patrimonial do financiamento e de obras de que é exemplo a do Ponte do Infante; não respeita directamente à concessão e foi objecto de financiamentos consignados.

Solicitam-se ainda comentários sobre a oportunidade de alterar critérios, quando os recomendados não sejam os que têm sido adoptados, pelo menos quando seja conveniente obter esclarecimento ou aprovação dos serviços fiscais.

Respostas:

Antecipando as conclusões, só justificadas no seguimento deste parecer, adiantam-se as seguintes respostas:

1. A prestação de contas de 2003 deve ter como referência as normas internacionais, embora só obrigatórias para a prestação de contas relativas a exercícios a encerrar depois de 1 de Janeiro de 2005, e só para certas empresas.
A alteração deve ser objecto de justificação no Relatório da Administração que acompanhar as contas, e deve ser comunicada em tempo ao revisor de contas e aos auditores.
2. A solução mais correcta para cálculo e reconhecimento de amortizações de imobilizado baseia-se em considerar a duração a estabelecer com base em saber adquirido na indústria e pareceres técnicos adequados. Sempre que a informação disponível não conduzir a um valor, mas sim a um intervalo, por exemplo 30 a 40 anos, deve optar-se pela melhor estimativa possível. Na falta de apoio para desenvolvimento de estimativa conducente a valor único, deve optar-se pelo valor mais prudente.
Entretanto, considerando em especial o facto de não existir preceito fiscal que acolha o encargo complementar com a reversão resultante do contrato de concessão, sugiro que se adopte a solução de considerar como limite superior da vida útil o prazo normal da concessão, solução que certamente não merecerá reservas de opinião sobre as contas.
3. Devem ser reclassificados os valores relativos às dotações para financiamento recebidas do Governo e equiparadas, valores que estão bem delimitados na redacção usada no número 4 da Base XXVII da Concessão. Sugere-se como título de conta para melhor os representar "Prestações do Concedente (n.º 4 da Base XXVII)" e o enquadramento em capitais próprios nos termos seguintes:

	Capital
	Prestações Acessórias
	Resultados transitados
	Soma
	Resultado líquido do exercício
	Soma
58	Prestações do Concedente (al.4 da Base XXVII)
	Total da Situação Líquida

O parágrafo 38 da IAS 20 exclui da aplicação desta o financiamento a infra-estruturas de transportes e comunicações disponíveis por tempo indeterminado. A aplicação da IAS 20 está também afastada porque as dotações de financiamento correspondem a direitos sobre o capital

próprio da entidade, o que os desqualifica como subsídios, não são subsídios com o entendimento deste termo presumido nas normas contabilísticas. Se fossem subsídios ao investimento não deveria ignorar-se o modelo francês, ou o belga, ou o espanhol, todos enquadrando os subsídios ao investimento no capital próprio. Na situação concreta, entregas do concedente, e por maioria de razão estamos perante valores da Situação Líquida.

Sugere-se também que sejam desenvolvidas as providências necessárias ao formal reconhecimento da especial natureza da situação em termos de direito fiscal.

4. Embora esteja divulgada a prática de tomar o prazo da concessão como limite máximo do período de amortização, tal entendimento é errado. A amortização de qualquer item do imobilizado deve basear-se no período de utilização previsível (acabe este antes ou depois do termo de concessão). A preparação da entidade concessionária para suportar o resgate ou reversão da concessão não deve servir de base para tirar significado à informação contida nas contas do imobilizado. Entretanto há que considerar pragmaticamente as alternativas e, face à inexistência de norma fiscal que possibilite melhor solução, parece-me de adoptar o procedimento já justificado e indicado na resposta 2.

Dado o valor relativo dos valores do imobilizado líquido afecto à concessão, das prestações acessórias e do financiamento do concedente, não recomendo de imediato qualquer procedimento adicional além de adequada divulgação do valor global do património objecto da regressão quando da prestação de contas. Contudo deve fazer parte de cada processo de prestação de contas a reapreciação da situação.

5. As obras e aquisições, que após conclusão ficam pertença e responsabilidade de terceiros, por exemplo dos municípios, podem corresponder a activos, a valor a crescer ao imobilizado da exploração, ou a valor a crescer ao imobilizado incorpóreo, por representar custos de aquisição da concessão. A classificação é função da razão de ter sido decidida a obra, da utilidade do item produzido, e sujeição, depois de produzido, à gestão da METRO.

Deve evitar-se a passagem por conta de imobilizações em curso que não respeite à natureza final do imobilizado (corpóreo ou incorpóreo), especialmente quando o valor em causa seja significativo.

O imobilizado incorpóreo relativo à Aquisição da Concessão deve ser totalmente amortizado no período de exploração desta.

6. Os valores relativos à construção da Ponte do Infante devem ter tratamento contabilístico coerente com os conceitos de apoio do modelo de informação que é prescrito na IAS 11 para os contratos de construção. Embora não possa caracterizar-se a situação patrimonial

que lhe respeita como a de um contrato de construção, nem há contrato, tem de comum com ela a existência de um só valor patrimonial, que é resultante do encontro entre os custos e perdas e os proveitos, em correspondência com “subsídios” consignados, mais lucros.

Considerando a necessidade de justificar, em especial para efeitos fiscais, a retirada do valor de obras em curso e encontro com valores agora reconhecidos em passivo, só deve ser feita a reclassificação depois de obter resposta a consulta vinculativa sobre a adequada documentação e tratamento para efeitos fiscais.

A justificação destas respostas apoia-se nas observações, análises e entendimentos respeitantes

- às realidades empresariais e contabilísticas que são coerentes com as acolhidas no quadro conceptual contabilístico que enforma as IASs,
- e ao enquadramento dos problemas na realidade legal e empresarial que é a METRO do PORTO, SA,

expostas dentro da organização indicada a seguir:

Considerações prévias	6
Modelo de informação sobre situações de “concessão”	6
Reversão, Prestações do Concedente, fundos e provisões especiais	8
Continuidade da exploração e melhor estimativa	11
Conceitos de passivo e de apropriação	13
Os subsídios e a sua apropriação legal e fiscal	18
Modelo de informação sobre “subsídios ao investimento”	20
Âmbito e aplicação da IAS 20	22
Produtos em curso, adiantamentos de clientes e contratos de construção	23
METRO do PORTO, SA	26
Accionistas e financiamento	26
Normas internacionais de contabilidade	28
Prazos de amortização	29
Dotações financeiras para investimento	31
Dotações para reversão ou resgate	34
Instalações e mobiliário urbano	35
Construção objecto de financiamento específico	37

Considerações prévias

Não obstante a frequência com que se presume, ou mesmo se afirma explicitamente, a concordância das normas traduzidas pelo Plano Oficial de Contabilidade com as “normas internacionais”; de facto existem situações em que tal concordância não existe, e assumi-la pode corresponder a distorcer conceitos estruturais. Acrescem interpretações que têm tido acolhimento generalizado mas que, mesmo só no âmbito das normas CNC/POC¹, ou no das normas IASC/IAS², merecem reparos, e entendimentos muito divulgados que correspondem a má interpretação da realidade. A resposta à consulta justifica a clarificação prévia de alguns desses entendimentos.

Modelo de informação sobre situações de “concessão”

Na normalização CNC/POC e entendimentos profissionais complementares, o tratamento das situações típicas das concessões só foi objecto de atenção especial na Directriz Contabilística n.º 4, de Dezembro de 1991, em merecem destaque os seguintes critérios:

- os investimentos que revertem para terceiros no termo da concessão devem ser amortizados durante o total de anos da concessão,
- devem ser explicitados em notas os compromissos financeiros assumidos e as imobilizações reversíveis para terceiros.

No plano francês – Plan Comptable Général³ – o caso das concessões está especificamente previsto e é objecto da secção 3 que se transcreve:

Section 3 -- Immobilisations faisant l'objet d'une concession de service public et résultat de la concession

393-1. - Les immobilisations faisant l'objet d'une concession de service public ou de travaux publics sont évaluées dans les conditions suivantes.

1.- Le droit exclusif d'utilisation de biens du domaine public ou le droit exclusif d'exploitation est porté pour mémoire à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire.

Exceptionnellement, lorsque le droit du concessionnaire sur les immobilisations non renouvelables mises en concession par le concédant a fait l'objet d'une évaluation, soit dans le contrat de concession, soit à

¹ Acrónimo de Comissão de Normalização Contabilística / Plano Oficial de Contabilidade

² Acrónimo de International Accounting Standards Board / International Accounting Standards

³ Aprovado por “Arrêté du 22 juin 1999” e objecto do “Règlement N.º 99.03 du 29 avril 1999 du Comité de la réglementation comptable”.

l'occasion d'un transfert, son montant constitue un élément amortissable sur la durée de la concession. Dans ce cas, la valeur des biens en pleine propriété est portée au pied du bilan.

2. Les biens mis dans la concession par le concédant ou par le concessionnaire sont inscrits à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire.

L'inscription à l'actif du bilan du concessionnaire de la valeur des biens mis gratuitement dans la concession par le concédant comporte une contrepartie au passif du bilan, classée dans les autres fonds propres.

3. Le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des installations concédées est assuré par le jeu des amortissements ou, éventuellement, par des provisions adéquates et en particulier les provisions pour renouvellement. Dans la mesure où la valeur utile d'une installation peut être conservée par un entretien convenable, l'installation ne fait pas l'objet de dotations aux amortissements pour dépréciation au compte de résultat du concessionnaire.

4. L'entreprise concessionnaire distingue l'activité de chacune des concessions ou de chaque catégorie de concessions dans des comptes de résultat appropriés.

Merece especial destaque, e um esclarecimento, a expressão

« ... comporte une contrepartie au passif du bilan, classée dans les autres fonds propres. »

O esclarecimento recai no uso da expressão “*contrepartie au passif*” em que se invoca a **totalidade do segundo membro do balanço (*passif du bilan*)**, portanto sem por em causa o enquadramento do valor recebido em “*autres fonds propres*”.

Em esquema, uma concessão pode envolver:

- uso de bens públicos, e portanto fora do comércio privado, numa exploração,
- uso de bens fornecidos pelo concedente, ou financiados pelo concedente, tendo como contrapartida em balanço valor a reconhecer em “outros capitais próprios”,
- reversão de parte ou da totalidade do património, em geral do imobilizado afecto à concessão, no final do prazo de concessão ou em situações de resgate antecipado, para o concedente,
- indemnização, ou não, aos titulares do capital da entidade concessionária, ou a esta, quando sobreviva com os mesmos titulares, pela perda de valores em reversão.

Os bens públicos afectos à exploração são reconhecidos como activos pelo concessionário enquanto os tem à disposição, mas o facto deve ser esclarecido em notas. A reversão representa um encargo identificado desde início da concessão e parece ser a justificação do regime especial estabelecido relativo ao período de amortização do imobilizado corpóreo. Entretanto o modelo francês reconhece expressamente as possibilidades de ser necessário

constituir provisões para manter a exploração renovada e também a de não ser necessário proceder a amortizações.

Reversão, Prestações do Concedente, fundos e provisões especiais

A reversão dos activos afectos à exploração, no final do período da concessão ou em situações de resgate antecipado, implica para os titulares do capital da concessionária um encargo sobre o qual há que providenciar.

A natureza do problema a resolver pode ser evidenciada por uma série de esquemas em que, à partida, se considera o caso de uma concessionária com o capital de 5000 e investimentos iniciais necessários ao arranque da concessão de 250000 — dos quais 200000 em imobilizado, o que implica financiamentos adicionais ao proporcionado pelo capital, no valor de 245000. Desenvolvendo o modelo só os elementos essenciais à análise, teremos:

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Outros activos	50000	Financiamento complementar	245000
	<u>250000</u>		<u>250000</u>

Passando por cima da previsível alteração significativa do valor da moeda, fundamentada na história económica, passados os cinquenta anos, e totalmente amortizado o imobilizado, numa sequência de exercícios que não acumulou qualquer resultado — positivo ou negativo —, teríamos:

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-200000		
Valor liq.	0		
Outros activos	250000	Financiamento complementar	245000
	<u>250000</u>		<u>250000</u>

Nesta situação limite a entrega do imobilizado, por reversão do património afecto, não comprometeria o reembolso do capital e do financiamento complementar porque o reconhecimento das amortizações teria implicado a retenção de valores correspondentes ao valor "gasto" no imobilizado, valor que, no esquema, acresceu a outros activos.

Mas a realidade económica é mais complexa e são poucos os elementos do imobilizado com duração útil igual ao período da concessão, haverá que substituir muitos para manter em operação a concessão, e de facto boa parte do valor retido ao reconhecer amortizações acaba imobilizado e novamente afecto à concessão. A observação da vida empresarial permite prever que o

valor global líquido do imobilizado calculado sem atenção ao prazo da concessão, se não houver alterações tecnológicas significativas, e provavelmente com afastamentos pontuais relativamente à tendência, se vai fixar em valores algo inferiores a 200 000, havendo sempre em uso alguns elementos novos, alguns elementos do imobilizado amortizados em pequena parte e elementos quase totalmente amortizados. Abandonar a hipótese totalmente irrealista do gasto da utilidade do imobilizado em 50 anos, período da concessão, conduz de imediato à necessidade de prever a perda pela reversão da concessão, como resulta do seguinte cenário da situação imprevidente:

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-90000		
Saldo líq.	110000		
Outros activos	140000	Financiamento complementar	245000
	250000		250000

A reversão do imobilizado da concessão, valor líquido de 110000, não só impossibilitaria o reembolso do capital mas ainda a liquidação total ao credor do investimento complementar e, como é o cenário com mais aderência à realidade económica, evidencia o problema que tem sido resolvido adoptando:

- a solução "pragmática" de reforçar a amortização de todo o imobilizado cuja utilidade se estenda para além do termo do período da concessão de forma a que o imobilizado esteja totalmente amortizado ao fim dos 50 anos;
- a solução tecnicamente mais correcta de reconhecer como encargos de natureza diferente o da amortização em termos de normalidade, face à duração efectiva da utilidade do equipamento, e os correspondentes à perda inerente à reversão do imobilizado afecto.

Qualquer das hipóteses conduz à constituição de um fundo que possibilita o reembolso da totalidade do financiamento da exploração que termina, capital e financiamento complementar, embora a informação contabilística perca muito significado no primeiro caso.

Em final teremos, respectivamente para cada modelo:

Solução pragmática

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-90000		
Amort. adicional	-110000		
Outros activos	250000	Financiamento complementar	245000
	250000		250000

Realidade da solução pragmática

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-90000		
Valor liq	110000		
Perda na reversão	-110000		
Outros activos	250000	Financiamento complementar	245000
	250000		250000

Considerações de natureza fiscal pesam certamente muito nos casos em que se adopta a solução de reforçar as amortizações. Sempre que não seja prevista no acordo entre o Concedente, quando este também é autoridade fiscal, e o Concessionário, a aceitação como encargo para efeitos fiscais da dotação para reconhecimento da perda por reversão, o expediente de reduzir o prazo de amortização conduz a resultado final equivalente, embora comprometendo o significado da informação contabilística.

A solução correcta traduz-se em reconhecer que imediatamente antes da reversão a Concessionária dispõe de cobertura para as perdas a incorrer e o reembolso de capital:

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-90000		
Valor liq	110000		
		Reserva para reversão	110000
Outros activos	250000	Financiamento complementar	245000
	360000		360000

Entretanto assume particular importância na problemática em análise o facto de parte, ou a totalidade, do que designámos por "Financiamento complementar" consistir em financiamentos por entregas em espécie (por exemplo infra-estruturas), ou financiamentos em dinheiro consignados à construção de infra-estruturas, especialmente se a reversão da concessão líquida tais financiamentos.

Como acresce que tais infra-estruturas, sem prejuízo da sua manutenção ser encargo do concessionário, são em muitos casos bens fora do comércio privado, o que por si afasta problemas contabilísticos relacionados com valor de mercado, não só deixa de se verificar quanto a estes valores a perda por

reversão, mas até pode mesmo acontecer que não se justifique reconhecimento da amortização, na totalidade ou em parte.

Designando o financiamento pelo concedente que persista até ao resgate ou reversão como “Prestações do Concedente” é evidente a diminuição das solicitações sobre as sucessivas contas de resultados, especialmente se o financiamento do concedente der cobertura à totalidade do activo reversível:

ACTIVO		CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO	
Imobilizado	200000	Capital	5000
Amortização	-90000		
Valor Líq.	110000		
Outros activos	140000	Prestações do concedente	245000
	250000		250000

Neste quadro, a entrega do imobilizado em reversão paga 110000 das Prestações do Concedente e o activo restante basta para liquidar a totalidade do remanescente e do capital.

Estas observações pretenderam esclarecer a função e utilização das “Prestações do Concedente” designadamente quando estas são liquidadas na reversão, e simultaneamente clarificar a necessidade de existirem fundos para cobertura do resgate, que podem ser gerados pelo reconhecimento de encargos com provisões especiais, com amortizações adicionais (solução conceptualmente errada e só justificável pela facilidade operacional de estimativa) ou retenção de resultados em reservas.

Continuidade da exploração e melhor estimativa

Entre as considerações prévias tem muita importância uma chamada de atenção para dois critérios na produção da informação contabilística: interpretam-se fenómenos, fluxos e situações no “quadro de continuidade” da exploração, e admite-se que quer o reconhecimento quer a valorização têm como apoio a “melhor estimativa”, interpretada como a correspondente ao cenário mais provável.

A presunção de continuidade justifica que, por exemplo, as indemnizações devidas por quebra de contratos de trabalho não são reconhecidas enquanto não são devidas porque continua a relação própria da continuidade na exploração, mas são reconhecidas se forem devidas por reformulações tecnológicas já deliberadas, neste caso o valor é devido dentro da continuidade.

O apoio na melhor estimativa traduz-se em que um valor correspondente a acontecimento pouco frequente não é reconhecido e integrado no património, embora outro princípio, o da precaução, quando o valor corresponda a perda, possa justificar a cobertura do risco de perda por seguro ou constituição de provisão.

Nas empresas concessionárias a conjugação destes dois critérios tem implicações significativas:

- enquanto a concessão dura, a informação contabilística segue o modelo geral: presume a continuidade,
- e a atribuição de valores deve respeitar o critério da "melhor estimativa".

Mesmo quando o contrato estabelece a possibilidade da quebra de continuidade, por decisão da entidade concedente, a informação contabilística normal baseia-se na presunção de continuidade, e não são reconhecidos como valores passivos os direitos do concedente que só correspondem a obrigações nos casos de quebra de continuidade, por resgate ou reversão.

Antes de prosseguir na análise das soluções contabilísticas note-se que os meios ao dispor da entidade não financiados por passivo, não se limitam aos valores relacionados com os titulares da capital (contas de capital e reservas); por exemplo os bens públicos, por definição fora do comércio mas disponíveis com base numa concessão, entram na entidade tendo como contrapartida outro capital próprio da entidade. O fim da concessão não possibilita entrega dos bens públicos, ou afectar o valor que lhes corresponde, aos titulares do capital.

As prestações de financiamento, em espécie ou moeda, reversíveis para o concedente em final de concessão ou resgate antecipado, situações de quebra de continuidade, são, enquanto dura a concessão, capital à disposição da entidade, embora tais prestações nunca sejam apropriados pelos titulares de partes do capital (nessa qualidade —proprietário).

A interpretação da situação não oferece dificuldades quando a recepção dos valores pela concessionária implica créditos em contas de prestações acessórias, por conceito contas respeitantes a entidades também titulares de capital social. Em quebra de continuidade as prestações acessórias são devolvidas de acordo com os saldos respectivos, antes do capital. Mas não muda a natureza do valor, nem deve mudar o modelo de expressão contabilística, se outra for a origem do valor reversível, normalmente é o concedente. Acresce que não é muito frequente que este seja também participante no capital social, a situação na METRO é de excepção.

Se acontecer, e é hipótese verificada com certa frequência, que todas as prestações à empresa concessionária possam ser transformadas em riqueza dos titulares do capital, e exista cláusula de reversão de parcela significativa do património afecto, então preparar a sociedade para a entrega do património afecto à concessão, quando da reversão, pode implicar a gradual constituição duma “reserva” que assegure meios para reversão, por exemplo Reserva para Reversão, e possibilite o reembolso do capital. A não existência de Prestações do Concedente nem de Reservas para Reversão pode colocar o concessionário não só em impossibilidade de honrar o contrato de concessão, mas também impossibilidade de restituir o capital com base nos meios ao dispor da entidade concessionária. Por exemplo não poderá honrar o contrato de concessão se os valores a entregar estiverem financiados por passivo no todo ou em parte não transferível, na reversão, para o concedente, e nos valores restantes do concessionário não existir base para cobrir tal passivo.

A continuidade da exploração e valorização com base na melhor estimativa enformam os entendimentos sobre OUTROS CAPITAIS PRÓPRIOS DA ENTIDADE, são valores à disposição da entidade enquanto haja continuidade, não apropriados nem apropriáveis pelo proprietário, isto é pelos sócios ou accionistas. Enquadram-se nesta categoria financiamentos com origem no concedente mas, em conceito, nada impede que sejam relacionados com um qualquer terceiro, nem titular do capital nem concedente.

Sempre que a entidade tenha à sua disposição um valor caindo fora da esfera patrimonial dos titulares das partes de capital, do “proprietário”, teremos OUTROS CAPITAIS PRÓPRIOS que, não sendo passivo exigível nem passivo externo, são capital próprio da entidade, embora não sejam capital próprio dos sócios ou accionistas.

Conceitos de passivo e de apropriação

Especificidades de cada modelo de informação, resultantes de diferentes passados históricos, diferentes instituições legais e entendimentos do direito de propriedade, têm conduzido à dificuldade prática de definir, em termos com aceitação profissional generalizada, o que se entende por CAPITAL PRÓPRIO e por apropriação – aquisição da propriedade —, entendida esta como disponibilidade para os titulares do capital. Este facto também explica a necessidade de adjectivar o conceito de capital próprio, bem evidente já na apreciação do tema anterior.

A solução actualmente acolhida nas referências conceptuais das normas internacionais, IASB/IAS, e também nas americanas, inglesas e outras, baseia-se em contornar o problema apresentando o capital próprio, (equity?), como resultante do encontro dos valores do activo e do passivo. Esclarecidos os conceitos de activo e passivo, considera-se que a diferença correspondem direitos e interesses que constituem um elemento básico da informação contabilística, interesses que não se confundem com os direitos e interesses correspondentes a passivo. Entidades como a METRO do PORTO, SA, são expressamente visadas como resulta do seguinte texto transcrito da IAS 1:

68. Commercial, industrial and business activities are often undertaken by means of enterprises such as sole proprietorships, partnerships and trusts and various types of government business undertakings. The legal and regulatory framework for such enterprises is often different from that applying to corporate enterprises. For example, there may be few, if any, restrictions on the distribution to owners or other beneficiaries of amounts included in equity. Nevertheless, the definition of equity and the other aspects of this Framework that deal with equity are appropriate for such enterprises.

(sublinhado nosso para evidenciar o acolhimento na "equity" de valores não afectos aos titulares do capital, "owners".)

O texto também evidencia que o conceito de Capital Próprio acolhe expressamente interesses diferentes dos titulares do capital: "owners or other beneficiaries of the amounts included in equity".

O problema da eleição dum referência para caracterização dos valores do capital próprio – de quem? (disponível para utilização: para quem?) – e a busca dum solução de compromisso entre diferentes respostas, reconhecendo a dificuldade de encontrar uma resposta que não seja contestada, está bem evidenciada no modelo de balanço consolidado prescrito na redacção em vigor do Plano Oficial de Contabilidade (POC), onde o segundo membro do balanço aparece distribuído por:

*Capital Próprio,
Interesses minoritários,
Passivo.*

Se os Interesses Minoritários ficam fora quer do capital próprio, quer do passivo, qual a sua natureza? Deixa-se ao utente das contas a opção.

No modelo que consta em anexo da IAS 1, anexo que não faz parte da norma e visa somente exemplificação, a solução adoptada vai na mesma linha: possibilitar que o leitor das contas faça o agrupamento que subscreve (interesses minoritários seriados entre as classes de capital e reservas e passivos não correntes).

Quando das contas consolidadas se passa para as contas individuais da empresa, mantém-se a dificuldade de precisar o entendimento de capital próprio, e assume particular importância o conceito resultante das normas:

49.

(c) *Equity is the residual interest in the assets of the enterprise after deducting all its liabilities.*

A falta de consenso profissional sobre terminologia e conceitos é bem evidenciado pelo plano espanhol de 1990⁴, em cujo modelo de balanço todo o segundo membro aparece sob o rótulo de "PASIVO" embora no seu desenvolvimento comece por indicar "Fondos próprios".

Face a estas observações não surpreende que Evans (2003:255)⁵ aponte o conceito de passivo como um ninho de víboras, entre os conceitos da informação financeira.

Procurando esclarecer a dificuldade em pano de fundo, anotemos que desde início do século passado que se confrontam duas referências para a diferença entre activo e passivo, uma corresponde aos titulares do capital — o proprietário — e outra à empresa — a entidade — e também se confrontam diferentes interpretações quer do proprietário quer da entidade.

O proprietário ora se interpreta, nos grupos de empresas, como limitado ao conjunto de accionistas da empresa mãe, ora como abrangendo todos os accionistas, incluindo minoritários das empresas afiliadas. A apresentação em que os interesses dos minoritários aparecem não agrupados suporta qualquer das interpretações; é o leitor das contas que classifica os interesses minoritários, como capital próprio ou como passivo, para efeito das análises que faz.

A outra referência — a entidade — também regista confronto de diferentes entendimentos. Num deles o leitor das contas agrupa conjuntamente as parcelas do capital próprio, dos sócios da empresa mãe e dos interesses minoritários, dentro do todo que é o capital próprio da entidade enquanto esta existe, este é o valor que dá segurança aos credores cujos interesses são representados no passivo externo. A referência à entidade pode também ser feita interpretando-a como mero intermediário: o total do activo é financiado pelos valores do segundo membro do balanço, que representa os interesses dos "staketakers". Mas então, pelo menos para efeitos de análise financeira, é importante agrupar os interesses representados por capitais não exigíveis, onde se incluem os interesses dos minoritários, e assim aparece conceito equivalente ao de capital próprio da entidade.

Tal como o enquadramento dos interesses minoritários, também o entendimento, e informação contabilística, sobre subsídios já recebidos pela entidade e não apropriados pelos titulares de partes sociais, depende das

⁴ Aprovado pelo "Real Decreto 1643/1990 de 20 de diciembre"

⁵ "snake pit" equivalendo a fosso de cobras: Thomas G. Evans; "Accounting Theory — Contemporary Accounting Issues"; Thomson — South-Western; 2003; 366 pág.s.

referências para apropriação. A inclusão no capital próprio da entidade não se confunde com apropriação pelos titulares de partes do capital social.

As normas internacionais — IAS 20 — clarificam o problema da apropriação dos subsídios pelos titulares das partes do capital, mas deixam em aberto a qualificação do saldo ainda não apropriado. Não abarcam outras situações em que há valores à disposição da empresa não apropriáveis, que não são subsídios nem passivo, este entendido de acordo com o conceito de passivo das mesmas normas.

O modelo de normalização baseado em lista de contas e planos de balanços, (em que se enquadra a normalização portuguesa) foi adoptado também por outros, designadamente pela Espanha, França e Bélgica. Nesta formatação das normas os conceitos adoptados são reflectidos no plano de balanço, pelo que é possível ajuizar sobre as soluções encontradas. Limitamos a análise a estes casos, em que simultaneamente dispomos de fontes e podemos entender a língua.

O plano espanhol, aprovado em 1990, enquadra, como já referimos, todo o segundo membro do balanço sob o título correspondente a Passivo, que distribui por cinco classes seriadas nos termos seguintes:

- A) *Fondos propios*
- B) *Ingresos a distribuir en varios ejercicios*
 - 1. *Subvenciones de capital*
- C) *Provisiones para riesgos y gastos*
- D) *Acreedores a largo plazo*
- E) *Acreedores a corto plazo*

VII. *Ajustes por periodificación*

É evidente a não identificação de subsídios com acréscimos e diferimentos, e tem significado a seriação antes de provisões e credores.

O plano francês de 1999 é particularmente claro sobre a qualificação quer de subsídios quer de outros capitais próprios e evidencia claramente o acolhimento do conceito de capitais próprios da entidade, prescreve a seguinte seriação em balanço:

- CAPITAUX PROPRES ***
- Capital [dont versé...]*
- Primes d'émission, de fusion, d'apport,*
- Ecart de réévaluation*
- Ecart d'équivalence*
- Réserves :**
- Réserve légale*
- Réserves statutaires ou contractuelles*
- Réserves réglementées*
- Autres*
- Report à nouveau*
- Résultat de l'exercice [bénéfice ou perte]***

Subventions d'investissement
Provisions réglementées

A referência do capital próprio à entidade apresenta neste caso particular clareza.

O plano belga conforme compilação da « Ordre des Experts Comptables » em 1996⁴, classifica o capital próprio, ou seja FONDS PROPRES em

Capital
Primes d'émission
Plus values de reevaluation
Reserves
Benefice reporté
Subsides en capital

Com diferente terminologia em francês mas com o mesmo conceito de capital próprio em pano de fundo.

Relativamente aos subsídios de investimento todos os três planos são concordantes: o valor ainda por apropriar pelos titulares de partes sociais, antes de passar pelos resultados, faz parte do capital próprio da entidade.

A solução portuguesa, POC de 1991, enquadrando os subsídios ao investimento depois dos créditos, entre os valores de ajustamentos, nada tem a ver com o regime resultante da IAS 20, que é igualmente acolhido em qualquer dos três outros planos citados. Traduz uma tomada de posição, relativamente ao entendimento de passivo e de apropriação, que se afasta surpreendentemente do entendimento mais generalizado e não é coerente com o tratamento dos interesses minoritários no plano de balanço consolidado. Há contradições conceptuais entre as suas prescrições. Quando estiverem em causa valores materiais a imagem resultante nem é fiel nem apropriada; compete aos responsáveis pela informação adoptar solução que devem justificar, dado que não respeita a letra da norma POC se esta estiver a ser invocada.

Em conclusão: o conceito de apropriação não tem resposta profissional única; depende da referência que qualifica os FUNDOS PRÓPRIOS, do proprietário – titulares de partes do capital – ou da entidade. É característico dos “verdadeiros” subsídios, objecto da IAS 20, poderem ser apropriados pelos titulares de partes do capital. Mas com uma ou outra referência, com qualquer delas, os “verdadeiros” Subsídios ao Investimento antes de passarem pelos resultados, tal como as Prestações do Concedente, não são nem passivo externo nem passivo exigível; são capital próprio da entidade. Esta classificação, que não põe em causa as restrições à apropriação de tais subsídios pelos titulares do capital social, regulada na IAS 20, nem a especial natureza das Prestações do Concedente, excluídas da

⁴ “Le Plan Comptable Général Belge”; Editions Comptabilité et Productivité, ABSL ; 1996 ; Bruxelles.

aplicação da IAS 20, encontra arrumo adequado na lista de contas POC se lhe for atribuído o código 58, mas não é conciliável com o enquadramento no modelo POC de balanço dos acréscimos e diferimentos.

As prestações do concedente não são exigíveis enquanto a concessão continuar a operar, por característica legal, não são passivo. Também não são acréscimos e diferimentos. Como não estão expressamente reguladas no POC, nada obsta a que, coerentemente com o tratamento dos interesses minoritários no balanço consolidado, sejam seriados em balanço de forma a possibilitar a totalização do capital próprio da entidade, e as contas que lhe respeitam sejam codificadas dentro da classe 58.

Os subsídios e a sua apropriação legal e fiscal

Procuremos clarificar melhor a problemática dos subsídios.

Em linguagem corrente o termo subsídio é de emprego corrente por exemplo em “subsídio de refeição”, “subsídio de Natal”, “subsídio de férias”. O termo subsídio destaca, nestes casos como em muitos outros, a atribuição focada na situação de quem recebe, e não no trabalho prestado ou outra vantagem do lado do pagador. É esta aceção que tem correspondência no termo inglês “grant”.

Quando relacionado com atribuições do Estado a empresas, o termo subsídio carrega a ideia de valor recebido em razão de interesses públicos, o que é suportado pelo condicionamento da apropriação ao cumprimento dum contrato em que os fins públicos são traduzidos por objectivos a atingir (modernização tecnológica, criação de postos de trabalho, localização, etc). É normal distinguir entre subsídios à exploração, e ao investimento ou equipamento. Enquanto os primeiros se traduzem em proveito imediato, logo que são recebidos ou se tornam certos (até porque muito vezes posteriores ao apuro de perdas), os referidos a investimento ou a equipamento são atribuídos na presunção de efectiva utilização dos meios subsidiados, e só a verificação da utilização os qualifica como proveitos realizados e, consolidando a apropriação pela entidade, efectiva a apropriação pelos titulares do capital social.

O subsídio ao investimento, mesmo quando eventualmente já recebido na totalidade pela empresa, até à execução do contrato é um valor ainda não ganho pelos titulares de partes do capital. Este entendimento é corroborado pelos termos do acordo frequente entre o Estado e a entidade beneficiada, prevendo a sua restituição, com ou sem juros, no caso de incumprimento.

Mesmo a fiscalidade absorve esta ideia da pendência da apropriação do valor, ao aceitar que a empresa registe o proveito correspondente à parte já cumprida do contrato e, assumindo como situação normal o cumprimento do contrato, trate o valor recebido como se fosse (não é) um proveito antecipado, portanto a ratear por exercícios futuros em função da realização das condições impostas, muitas vezes traduzida pelas amortizações do imobilizado cuja aquisição foi financiada. O valor recebido acresce aos interesses reconhecidos dos titulares do capital gradualmente, à medida que se realiza a justificação do subsídio.

A solução operacional, mesmo para efeitos fiscais, é o reconhecimento dos proveitos correspondentes a um subsídio de investimento em proporção às amortizações relacionadas, e também reconhecidas para efeitos fiscais.

Pode haver uma parte dum subsídio já apropriada, dentro da presunção do total cumprimento final, e outra por apropriar, representada necessariamente por saldo no segundo membro do balanço. Se for interrompido o processo de apropriação, a restituição do subsídio total corresponde a restituir o valor em saldo, valor ainda em aberto, mais os valores já apropriados, refazendo o valor inicial. Mas enquanto a restituição não corresponder à melhor estimativa não é ajustado o valor em aberto, esse que gradualmente se vai extinguindo.

A pendência e gradual apropriação poderia não ter a visibilidade adequada, para os utentes das contas, se o valor total pudesse ser levado directamente a uma conta relacionada com o capital social, como são as de Reservas, especialmente nos casos em que a entrega efectiva, ou o assegurar a sua disponibilização, completa o ciclo de atribuição e entrega dos subsídios. Faz portanto todo o sentido que as normas contabilísticas internacionais condicionem a contabilização deste tipo de valor, com características definidoras relativamente à apropriação, imediata ou gradual, pelos titulares do capital, à passagem pela conta de resultados. Isso acontece na IAS 20, objecto da SIC 10.

A apropriação, quando referida aos detentores do capital, traduz-se, em termos contabilísticos, pela inclusão do lado dos proveitos no balanço de resultados, ou seja da Demonstração de Resultados. Na medida em que os "proveitos" originados em subsídios são incluídos na conta de resultados, apaga-se a sua origem e passam a fazer parte da riqueza dos que beneficiam com os resultados, titulares de partes do capital e eventualmente outros, por exemplo, pessoal com participação em resultados. Os resultados podem ser, ou não, distribuídos de imediato, e, se consignados a reservas, podem vir a ser aplicados em aumentos de capital.

Das observações supra também resulta que terá que ser mantido no segundo membro do balanço um valor, enquanto exista saldo por apropriar, que nunca se confunde com propriedade dos accionistas, embora desde o

recebimento esteja à disposição da empresa. Tal valor integrará sempre o capital da entidade enquanto houver continuidade do processo de investimento, embora não pertença ao conjunto de valores tradutores dos direitos dos sócios ou accionistas enquanto tais.

Este tipo de valor é mal acomodado pelos modelos contabilísticos que não reconhecem a diferença entre capital próprio da entidade e capital próprio do proprietário. O capital da entidade, além dos valores já afectos aos titulares do capital, pode abarcar outros valores que, por lei ou contrato, não podem ser reconhecidos como valores passivos. Por exemplo eram capital da entidade e não eram apropriadas pelos titulares do capital, dos bancos, e de outras empresas então nacionalizadas, as Unidades de Participação quando não reembolsáveis e remuneradas por critérios em que nem os juros a taxas fixas, nem participação em resultados, eram dominantes.

A realidade actual, especialmente em empresas relacionadas com interesses públicos, aponta para a maior clareza de qualificar a empresa como entidade que tem um fundo de recursos enquanto existe, fundo que comporta valores cuja afectação, por quebra de continuidade, aos diversos titulares, se baseia em critérios específicos de cada etapa do processo de partilha.

Salvo quando seja objectivo, ou obrigação, respeitar o modelo de balanço POC a seriação dos subsídios ao investimento e seu posicionamento em balanço, em conjunto com receitas antecipadas verdadeiras, só pode ser tolerada se respeitar a valores sem materialidade, designadamente para efeitos de análise de balanços. A pendência de apropriação pelos titulares do capital social não é, só por si, base para excluir os subsídios ao investimento do capital próprio da entidade.

A caracterização dos subsídios tem especial interesse na medida em que evidencia que a realidade que lhes corresponde nada tem a ver com a realidade que corresponde às Prestações do Cedente, correspondentes a valores que nunca deixam de estar afectas ao cedente e não são apropriáveis pelos titulares do capital.

Modelo de informação sobre "subsídios ao investimento"

Anotem-se alguns dos entendimentos, conforme o POC, respeitantes ao código e conta 2745 – Subsídios para Investimentos:

- POC – Balanços – (modelo geral)

A conta em análise é parte da conta 274 Acréscimos e Diferimentos: Proveitos Diferidos, que aparece enquadrada no PASSIVO, precedida das Provisões, Dividas a terceiros : Médio e Longo prazo e Dividas a terceiros: curto prazo.

- POC – Considerações técnicas – ponto 2.8.

“Especial cuidado mereceu à CNC o tratamento das situações que dificultam uma correcta determinação no final de cada período contabilístico, criando para o efeito uma conta única que as enquadrasse.”

- POC – Notas explicativas

– conta 274 – Proveitos diferidos

“Compreende os proveitos que devam ser reconhecidos nos exercícios seguintes”.

– conta 2745 – Subsídios para investimentos

“Incluem-se nesta conta os subsídios relacionados com activos que deverão ser transferidos numa base sistemática, para 7983 «Proveitos e ganhos extraordinários – Outros proveitos e ganhos extraordinários – Em subsídios para investimento» à medida que forem contabilizadas as amortizações do imobilizado a que respeitam.”

A conta “Proveitos Diferidos” mesmo quando, sob o código 2745, acolhe valores relativos a verdadeiros subsídios ao investimento, se a apropriação pelos titulares de partes do capital ficar dependente da amortização do imobilizado com vida útil implicando consideração de prazos longos, aparece no modelo geral de balanço POC dentro de seriação que não traduz minimamente a realidade que tem subjacente. A falta de transparência agrava-se quando a designação de Subsídios ao Investimento não corresponde à realidade que pretende alcançar. Como o “hábito não faz o monge”, o erro no uso da designação nada altera, e nesse caso não há justificação possível para a classificação como Proveitos Diferidos.

Supra já foi evidenciada a distorção de entendimentos sobre a caracterização contabilística POC dos “verdadeiros” (termo que empregamos e destacamos para evidenciar a necessidade da prévia qualificação) subsídios ao investimento, face aos entendimentos de todos os outros planos citados.

No plano francês encontramos esclarecimento adequado sobre a consideração de prazos e possibilidade de apropriação:

- PCG - 13. SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT

Le compte 131 " Subventions d'équipement " ou 138 " Autres subventions d'investissement " est crédité de la subvention par le débit d'un compte de tiers ou d'un compte financier.

Les subventions d'équipement dont bénéficie l'entité pour acquérir ou créer des immobilisations sont inscrites au compte 131.

Les autres subventions d'investissement dont bénéficie l'entité pour

financer des activités à long terme sont inscrites au compte 138.

Le compte 139 " Subventions d'investissement inscrites au compte de résultat " est débité par le crédit du compte 777 " Quote-part des subventions d'investissement virée au résultat de l'exercice ".

Les comptes 131 ou 138 et 139 sont soldés l'un par l'autre, lorsque le crédit du premier est égal au débit du deuxième.

É evidente a conformidade destes entendimentos com a IAS 20.

Para outros propósitos poderia justificar-se análise da distinção que é feita entre subsídios ao equipamento e subsídios ao investimento, mas só salientamos a seriação e classificação em balanço nos capitais próprios, mesmo quando se trata de "verdadeiros" subsídios, sendo claro que o total em balanço equivale a CAPITAIS PRÓPRIOS da entidade.

O modelo francês evidencia que o enquadramento nos capitais próprios da entidade não contraria de modo algum o respeito pela IAS 20, quando se trata de verdadeiros subsídios.

Âmbito e aplicação da IAS 20

A Ias 20 exclui expressamente do seu âmbito, alínea c) do § 2:

– os apoios do governo visando participação na propriedade (capital) da empresa,

e exclui da caracterização como apoios do governo para efeitos de aplicação da norma, § 38, o fornecimento de infra-estruturas de transporte:

– *"Nesta norma, o apoio do governo não inclui o fornecimento de infra-estruturas através da melhoria da rede de transportes e de comunicações gerais e o fornecimento de meios melhorados tais como irrigação ou rede de águas que fiquem disponíveis numa base contínua e indeterminada para o benefício de toda uma comunidade local."*

(Sublinhado para realce de ideia)

A não existência deste esclarecimento ao conceito conduziria à situação absurda de impor o rateio de valores por um período indeterminado, ou demasiado longo para que tal rateio tivesse um mínimo de significado. Seria igualmente absurda a apropriação total quando do recebimento, independentemente do tratamento fiscal de tal apropriação.

No texto desta norma também a exclusão resultante da alínea c) do § 2 justifica algumas considerações. Logo a redacção, conforme a tradução oficial, evidencia a necessidade de clarificar o que se entende por propriedade. O recurso à versão em inglês não ajuda muito, transcrevemos:

“(c) government participation in the ownership of the enterprise;”.

Os significados de “*participation*” e “*ownership*” não são facilmente esclarecidos, porque são função dos sistemas económico-sociais, dos sistemas legais aplicáveis e das realidades concretas de cada caso em apreço. Por exemplo: como classificar uma dotação em capital para fomento de uma cooperativa se a dotação de capital nem puder ser apropriada pelos sócios nem corresponda a qualquer interesse ou representação do governo? Com certeza que os fundos correspondentes a tal dotação podem ser a base da confiança dos fornecedores e até dos cooperantes, estes ficam assim com o seu esforço, a realização da sua parte, potenciado. Mas poderá ser considerada como “*participation*” do governo na cooperativa? Subsídio sujeito ao reconhecimento através da passagem por resultados não é.

Por nos parecer evidente que todos os preceitos da norma pressupõem a imediata ou gradual disponibilidade do valor dos apoios para os titulares do capital, inferimos que a exclusão visa os casos em que tal não acontece, mantendo-se os apoios com fim consignado e sempre controlado pelo governo.

Acresce o já citado acolhimento no plano francês em “*Autres capitaux propres*” de Prestações do Concedente, de Unidades de Participação, de Obrigações Convertíveis em Capital em data fixa e sem dar opção de reembolso ao titular. Estes valores têm de comum com os “verdadeiros” subsídios ao investimento o constituírem valores que não são passivo exigível para a empresa, e de diferente, pelo menos, o não serem apropriáveis pelos titulares do capital.

Parece-nos absurda outra interpretação, até por ser evidente que a norma internacional não visa entradas de capital a realizar pelo Governo enquanto sócio. Se o significado da exclusão fosse reduzido às entradas de capital na qualidade de subscritor de capital a alínea seria inútil dado que uma entrada para realização da parte de capital do Estado não é um apoio do governo (e muito menos algo compreendido no significado atribuível à expressão “*grant*” no contexto em que é a usada em inglês).

Produtos em curso, adiantamentos de clientes e contratos de construção

No modelo de informação POC as obras ou aquisições não destinadas ao imobilizado da empresa, destinadas ao exterior, assumem a qualidade de Produtos e Trabalhos em Curso, na codificação POC código 35. Quando ultimadas as obras ou produção, teremos Produtos Acabados, código 33,

dentro da mesma codificação. Os adiantamentos de clientes, qualificação que no modelo POC presume a não fixação prévia de preço, são objecto da conta Adiantamentos de Clientes, código 219. A entrega ao destinatário final, obrigando ao encerramento do custeio, e portanto a estimativas se este não estiver finalizado, em termos normais é documentada por factura de liquidação de preço, que não só documenta o encontro de contas e saldo final, como apoia a documentação das saídas de existências.

Nesta coordenação de contas assume-se a não compensação de débitos e créditos em qualquer fase intermédia, separam-se adiantamentos dos custos e dos lucros e perdas já incorridos. É evidente que este modelo de informação presume a qualificação como activo da produção em curso e como passivo dos adiantamentos do cliente. Estas presunções têm aderência à realidade quando o produto pode acabar vendido a outro cliente, e o adiantamento do cliente pode acabar afectado a outro lote ou produto.

Os contratos de construção não são objecto de modelo especial no POC e são normalmente representados decompondo as situações intermédias, antes da entrega final, em adiantamentos e em produção em curso.

É muito diferente a representação quando o modelo de base é o das normas internacionais, do IASB/IASC ou das IAS, nesse caso os contratos de construção são objecto da IAS 11 e a apresentação como activo e passivo dos valores relacionados é regulado nos termos seguintes (nr. 43):

“A quantia bruta devida por clientes relativa aos trabalhos do contrato é a quantia líquida de

- (a) custos incorridos mais lucros reconhecidos; menos*
- (b) o somatório das perdas reconhecidas e da facturação progressiva para todos os trabalhos em curso relativamente aos quais os custos incorridos mais os lucros reconhecidos (menos perdas reconhecidas) excedam as facturas progressivas.”*

O passivo é entendido em termos simétricos.

Este modelo corresponde a reduzir cada situação contratual a um valor activo ou a um valor passivo, em vez de assentar no reconhecimento simultâneo de uma situação activa e outra passiva. Neste modelo há encontro entre débitos e créditos.

Qual o racional desta solução?

Nas situações típicas dos contratos de construção é muito frequente, mesmo em defesa de interesses, não ser identificável utilidade da produção em curso a não ser para os fins presumidos pelo contrato efectuado, de facto a situação patrimonial reduz-se às obrigações/direitos resultantes do contrato com o cliente. Entenda-se que não estamos perante uma compensação entre valores activos e passivos mas sim perante uma situação que deve ser avaliada pelo saldo resultante do encontro de valores, tal como num contrato de conta corrente.

A análise da solução relativa a contratos de construção permite afinar o critério de identificação das situações do activo e do passivo, e é nesse contexto que merece atenção. O modelo de informação para situações não expressamente reguladas, e pouco frequentes, deve ser procurado dentro das referências conceptuais das situações reguladas, tendo presente que a coerência é uma das principais bases para atingir o propósito de transmitir, nas demonstrações financeiras, o que é geralmente entendido como uma imagem verdadeira e apropriada.

METRO do PORTO, SA

A fundamentação do parecer sobre as situações objecto de consulta implica necessariamente considerar a realidade tal como existe na METRO do PORTO, SA face às referências da representação contabilística, procurando para cada caso a solução que melhor corresponda ao propósito último de, acolhendo as IAS como referência, transmitir uma imagem verdadeira e apropriada. Nos números a seguir, depois de sumariamente caracterizar a instituição e seu enquadramento, analisam-se as situações objecto de consulta de forma a evidenciar a justificação cada uma das respostas.

Accionistas e financiamento

Conforme sugere a sua denominação, a METRO do PORTO, SA foi constituída com o objectivo expresso de desenvolver sistema de metro. Embora a sua constituição date de 6 de Agosto de 1993, na sequência do DL n.º 71/93 de 10 de Março, o enquadramento actual tem como principal fonte o Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de Dezembro e 3 anexos (I- Bases da Concessão do Metro Ligeiro do Porto, II – Acordo Parassocial dos Accionistas da METRO do PORTO, SA, III – Estatutos da METRO do PORTO, SA) sem prejuízo de algumas alterações pontuais em diplomas posteriores. Nos termos do acordo parassocial (anexo II do DL 394-A/98) o capital corresponde às seguintes participações:

Percentagem	Titular:
59,9993	AMP – Área Metropolitana do Porto
25,0000	STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
10,0000	Estado Português (por intermédio da Direcção-Geral do Tesouro)
5,0000	CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP
0,0001	CMGond – Câmara Municipal de Gondomar
0,0001	CMMaia – Câmara Municipal de Maia
0,0001	CMMat – Câmara Municipal de Matosinhos
0,0001	CMP – Câmara Municipal do Porto
0,0001	CMPV – Câmara Municipal da Póvoa de Varzim
0,0001	CMVC – Câmara Municipal de Vila do Conde
0,0001	CMVNG – Câmara Municipal de Vila nova de Gaia
100,0000	

A transmissão de acções está muito condicionada: a AMP ficou autorizada a distribuir acções do seu lote pelos municípios abrangidos na implantação do

sistema e os restantes accionistas, CP, STCP e Estado, podem livremente transmitir acções entre si..

Pelo mesmo acordo o accionista Estado sujeitou à sua aprovação específica as deliberações sociais relacionadas nas três alíneas do art. 5.º.

O estatuto (anexo III) prevê no artigo 10.º a realização de prestações acessórias cujo valor resulta do atribuído às espécies entregues e não têm relação com a participação no capital, e ainda, em circunstâncias especificadas a realização de prestações acessórias por entradas em dinheiro em montantes proporcionais às participações no capital social.

Qualquer accionista pode ainda, fora das hipótese já referidas, realizar prestações acessórias até ao quádruplo do valor da sua participação.

Merece realce a clausula social estatuinto que: *“As prestações acessórias, qualquer que seja a natureza da entrada ou o seu regime, serão sempre feitas a título gratuito”.*

Também merecem realce alguns textos das bases da concessão — anexo III — focados no financiamento.

Do corpo do n.º1 da base XIII consta que o financiamento é assegurado:

“pelo Estado, através de dotações do Orçamento do Estado, de fundos de origem comunitária e através de garantias a empréstimos contraídos pela concessionária”.

No texto do n.º 4 do mesmo artigo é esclarecido o papel essencial do financiamento por dotações do Estado, a que se equiparam expressamente fundos de origem comunitária:

“Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a concessionária deverá também afectar ao financiamento das actividades aí referidas os proventos por si auferidos no exercício da sua actividade e as contribuições de capital, suprimentos e prestações acessórias prestadas pelos sócios”.

O termo “também” só pode ser interpretando como tendo o propósito de impedir a interpretação de que todo o financiamento dependeria das dotações do estado — ou expressamente equiparadas. Embora dominante este tipo de financiamento não é único.

A redacção legal supra citada afasta expressamente qualquer confusão entre as dotações do Estado para financiamento, acordadas desde início, e os eventuais, embora possíveis, subsídios ao investimento visando desenvolvimento regional, modernização industrial ou qualquer outro fim típico de políticas de fomento.

Acresce outro esclarecimento sobre a caracterização das dotações para financiamento, o no n.º 4 da base XVII que, embora visando a determinação de indemnização por resgate antes do final da concessão, reconhece o valor das dotações do Estado como Prestações do Concedente ao deduzir o

respectivo valor à importância resultante do resto do activo quando deduzido o passivo:

“deduzida do valor das dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária, e dos bens e activos transferidos ou cedidos, a título gratuito, para a concessionária”.

(sublinhado para realce de ideias)

A base XV da concessão, prevendo indemnizações compensatórias, em dotações pecuniárias ou outras medidas, a ser objecto de contratos especiais, pelo regime de funcionamento como serviço público, acentua a especialidade das soluções encontradas.

Em síntese das observações anote-se que os diplomas que enquadram a METRO DO PORTO, SA expressamente indicam como fontes de financiamento o capital, as prestações acessórias cuja realização é feita a título gratuito e sem proporcionalidade com a participação no capital, os resultados da actividade da sociedade e, aparentemente como fonte principal, as “dotações do Orçamento do Estado e fundos de origem comunitária”, valores que parecem poder enquadrar-se no conceito de PRESTAÇÕES DO CONCEDENTE. Dado o esclarecimento sobre a natureza do valor que resulta do n.4 da base XXVII sugere-se como designação “Prestações do Concedente (n.4 da base XXVII)”, expressão em que se inclui a citação legal porque esta contribui para precisar os valores em causa.

Normas internacionais de contabilidade

Na sequência do Regulamento (CE) n.º 1606/2002, publicado no JO L n.º 243 de 11.9.2002, o Regulamento 1725/2003 da Comissão de 25 de Outubro de 2003 adoptou as normas internacionais de contabilidade relacionadas num anexo, e que correspondem às normas internacionais em vigor a 14 de Setembro de 2002 exceptuando as IAS 32 e 39, e que devem ser aplicadas por certas sociedades nas prestações de contas referidas a exercícios que terminem depois de 1 de Janeiro de 2005.

Só para facilidade de referências anote-se que, na tradução oficial, da OROC, a expressão IAS, equivalendo a International Accounting Standard, foi anteriormente traduzida por NIC, equivalendo a Norma Internacional de Contabilidade. A última versão em português das normas mencionadas identifica as normas com o acrónimo, IAS, o baseado na versão inglesa, embora esteja prevista a designação de NIRF em correspondência com Normas Internacionais de Relato Financeiro.

As referidas normas devem ser adoptadas em determinadas condições pelas sociedades regidas pela legislação dos estados membros cujos títulos sejam

negociados publicamente. Só pode ser invocada conformidade com as normas internacionais quando se verifique a conformidade com todas as exigências de cada norma e interpretações aplicável.

Das referidas normas fazem parte a IAS 11 relativa a Contratos de Construção e a IAS 20 que respeita à “Contabilização dos Subsídios do Governo e de apoios do Governo (reformatada em 1994), normas que devem ser especialmente analisadas no contexto da METRO do PORTO, SA.

Note-se que o modelo POC a partir de 1991, o que tem vindo a ser adoptado, se baseia em soluções em que há forte ponderação das normas internacionais nas soluções de valorimetria, mas há diferenças significativas nos modelos de balanços, situação e de resultados, e desenvolvimento das notas anexas.

Registe-se também que o modelo de empresa que é a METRO do PORTO,SA, em que o formato de sociedade anónima e a especialidade de empresa concessionária coexistem com deveres e capacidades só próprias de instituições governamentais, implica sempre um cuidado especial na interpretação das normas.

O recurso da METRO do PORTO a financiamento internacional bastaria como justificação para a adopção das referidas normas, mas não é menos relevante a vantagem em imagem de empresa. Quando da prestação de contas inclui-se necessariamente o ano anterior para comparativo, o que implica que as contas de 2004 teriam que existir no novo modelo, quando da prestação das de 2005. Face às implicações da entrada parcial da METRO do PORTO em regime de exploração em 2003, o que implicou reanálise de várias situações, sou do parecer que deve a prestação de contas de 2003 aproximar-se tanto quanto possível do novo modelo, facilitando assim a comparabilidade futura.

Prazos de amortização

Como sempre acontece quando há infra-estruturas de longa duração ou mesmo duração indeterminada, facto acentuado quando tais infra-estruturas correspondem a bens públicos disponibilizados para exploração dum concessão, as necessidades de ratear custos e determinar os valores que transitam dum exercício para o seguinte correspondem a dificuldades agravadas.

São referências fundamentais a continuidade da exploração, a determinação de valores com base na melhor estimativa, e opção por valor mais prudente. Os valores em balanço, valor inicial menos amortizações acumuladas, devem ser justificáveis face a eventuais alternativas de substituição e aos proveitos

para que o uso das infra-estruturas contribui. Por outro lado a amortização reconhecida em cada exercício deve resultar de critério formal, oferecendo possibilidade de verificação, e em correspondência com modelo conduzindo à total amortização no período de utilidade previsível.

Quando o período de amortização não resulte de saber acumulado e divulgado na indústria, deve ser estimado com base em parecer técnico; ao técnico deve ser solicitado que procure determinar a duração com base na sua melhor estimativa. Se o resultado do parecer técnico não corresponder a um valor mas sim a um intervalo sem que possa caracterizar-se qualquer ponto do intervalo como melhor estimativa deve tomar-se como referência, com base em critério de prudência, o limite inferior do intervalo.

Como já foi referido esta base de aproximação ao problema conduz a dificuldades especiais nas concessões sempre que em final há reversão de imobilizado para o concedente sem pagamento, ou a valores inferiores aos correspondentes em continuidade de exploração. A solução com melhor racional corresponde a manter a base normal para determinação das amortizações e considerar separadamente a perda de valor por virtude da reversão, providenciando adequadamente não só em termos contabilísticos como de gestão.

Entretanto a legislação fiscal, e má interpretação da justificação de soluções com o argumento de operacionalidade, conduziu ao acolhimento profissional e fiscal da solução que corresponde a proceder ao cálculo das amortizações tomando como limite de vida útil o prazo da concessão. Foi essa a solução adoptada pela CNC na DC n. 4, conforme já foi referido supra.

Aliás a solução adoptada no plano francês é semelhante, embora também tenham sido consideradas as hipóteses de providenciar especificamente sobre a perda quando da reversão e a de não se justificarem amortizações, conforme resulta dos seguintes textos:

Le droit exclusif d'utilisation de biens du domaine public ou le droit exclusif d'exploitation est porté pour mémoire à l'actif du bilan de l'entité concessionnaire.

Exceptionnellement, lorsque le droit du concessionnaire sur les immobilisations non renouvelables mises en concession par le concédant a fait l'objet d'une évaluation, soit dans le contrat de concession, soit à l'occasion d'un transfert, son montant constitue un élément amortissable sur la durée de la concession. Dans ce cas, la valeur des biens en pleine propriété est portée au pied du bilan.

Le maintien au niveau exigé par le service public du potentiel productif des installations concédées est assuré par le jeu des amortissements ou, éventuellement, par des provisions adéquates et en particulier les provisions pour renouvellement. Dans la mesure où la valeur utile d'une installation peut être conservée par un entretien convenable, l'installation ne fait pas

L'objet de dotations aux amortissements pour dépréciation au compte de résultat du concessionnaire.

Tudo ponderado, e aceitando afastamento do modelo mais correcto, pela atribuição de forte peso às normas fiscais em vigor, sugiro que se adopte como limite máximo do período de amortização o limite do prazo da concessão, sem considerar os eventuais prolongamentos.

Dotações financeiras para investimento

Os valores referidos nos textos legais anexos ao Decreto-Lei n.º 261/2001 por (BASE XIII-1) “dotações do Orçamento do Estado e fundos de origem comunitária”, e por (BASE XXVII-4) “dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia” foram depois referidos, não só nos procedimentos contabilísticos internos como em documentos externos relacionados, por subsídios ao investimento.

Analisemos as alternativas de caracterização contabilística face aos procedimentos adoptados e fins visados. Poderão ser subsídios enquadráveis nos “apoios do governo” abrangidos na IAS 20?

Parece-nos claro que, quer a designação, quer o objecto social da METRO do PORTO, SA, quer os objectivos declarados em justificação dos valores demonstram, para além de qualquer dúvida razoável, evidenciam que é objectivo em destaque das dotações para investimento, qualquer que seja a designação para referir essa realidade (texto do § 38 da IAS 20):

“fornecimento de infra-estruturas através da melhoria da rede de transportes”

“que fiquem disponíveis numa base contínua e indeterminada para o benefício de toda uma comunidade local”.

Além da designação, repetimos *METRO do PORTO*, consideremos o objecto tal como consta do estatuto da sociedade:

“§ 2 do art.3.º: Para a prossecução do seu objecto incumbe especialmente à sociedade a realização de estudos, concepção, planeamento, projectos e construção das infra-estruturas necessárias à concretização do empreendimento, bem como o fornecimento de equipamentos e material circulante.”

(sublinhado introduzido como chamada de atenção)

Em corroboração note-se o texto de toda a Base VIII e toda a Base IX, e ainda o do nr. 1 da Base X, que se transcreve, conforme o diploma com as bases da concessão:

"O Estado poderá facultar à concessionária o direito de utilização do domínio público para efeitos de implantação e exploração das infra-estruturas, mediante despacho dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território."

(sublinhado introduzido como chamada de atenção)

Mas é porventura mais significativa a justificação utilizada nos processos de pedido e justificação das dotações de financiamento.

Transcrevemos do dossier de Apresentação ao PIDAC, pág.s 14/35:

"As autoridades locais tem a intenção de dotar a Área metropolitana do Porto de um modo de transportes de alta capacidade ... e funcione como uma estrutura regente de todo o Sistema de transportes"

(sublinhado introduzido como chamada de atenção)

Transcrevemos do dossier de candidatura ao FEDER, pág 8:

"Nesta segunda fase, a que esta candidatura diz respeito, vai continuar a construir-se o sistema de metro ligeiro e estão previstos os seguintes trabalhos..."

Pensamos não se justificar maior análise para concluir que a hipótese, em nosso parecer errada como infra justificaremos, de qualificar os valores em causa como subsídios, não resultaria no regime de reconhecimento expresso na IAS 20, porque esta exclui expressamente, § 38, do âmbito de aplicação o

fornecimento de infra-estruturas ... que ficarão disponíveis numa base contínua e indeterminada para uma comunidade local.

e portanto, por força da letra e espírito da norma, esta não se aplica aos apoios governamentais que expressamente exclui (abertura do § 38): *"Nesta Norma, o apoio do governo não inclui o fornecimento de infra-estruturas ..."*

Mas não podemos qualificar as dotações financeiras em análise como subsídios, os que seriam excluídos da aplicação da norma pelo §38, porque estamos perante

"government participation in the ownership"

(cita-se o texto em inglês para evitar dificuldades resultantes da não total equivalência)

que, não tendo qualquer relação com a participação do governo no capital social, são participação no capital próprio da entidade em correspondência com cláusulas contratuais com significado especial numa concessão:

compromisso de financiamento do investimento por dotações do Estado e equiparadas, e reversão final do objecto financiado sem indemnização ou, no caso de remissão antecipada, dedução à indemnização do valor das dotações financeiras em análise. O valor das dotações nunca é apropriado pelos titulares do capital enquanto tais e não é exigível sem quebra de continuidade da concessão, portanto não é capital dos sócios (não é apropriado) e também não é passivo (não é exigível), mas representa fundos ao dispor da concessão de forma permanente e sem juros ou quaisquer encargos (capital próprio da entidade). Havendo quebra de continuidade manifesta-se a propriedade do governo, o concedente. Estamos perante Prestações do Concedente, portanto pertença do concedente que é o Governo, que só abriu mão do seu uso pela METRO do PORTO, SA enquanto durar a concessão.

As dotações financeiras para construção da Ponte do Infante, que obviamente não é objecto nem de apropriação nem de amortização pela METRO, também foram rotuladas de subsídios ao investimento e, unicamente porque o assunto é objecto de análise especial noutro passo deste parecer, anote-se que também foram chamadas de subsídios. Quer no caso das Prestações do Concedente quer no financiamento da Ponte do Infante as dotações foram arrumadas até final do ano de 2002 na conta Proveitos Diferidos, em Acréscimos e Diferimentos. Dado que nenhum destes valores é enquadrável no conceito de Proveitos diferidos nem tão pouco Acréscimos e Diferimentos há que reclassificá-los.

O modelo de representação correspondente à normalização internacional, cuja adopção se recomenda já na prestação de contas de 2003, não fixa o posicionamento em balanço. Tomando como referência países cuja tradição de normalização se baseia num plano de contas só encontramos expressamente tratado o caso no plano francês, já citado. No plano português os títulos das contas gerais dentro da classe do capital próprio têm significados que não convém distorcer, mas está livre o código 58, pelo que se sugere a seguinte classificação em balanço:

	Capital				
	Prestações Acessórias				
	Resultados transitados				
	Soma				
	Resultado líquido do exercício				
	Soma				
58	Prestações do Concedente (al.4 da Base XXVII)				
	Total da Situação Líquida				

Não obstante a não existência da conta de Prestações do Concedente justificar, como supra foi observado, a existência duma conta que poderia ser designada por Reservas para Reversão, e este título sugerir o enquadramento no código 57, deve prever-se a coexistência de valores na

hipótese de insuficiência de cobertura do valor do património reversível pelas Prestações do Concedente, e por isso se prefere o código 58. Embora sem interesse imediato, anota-se que mesmo para conta de Reservas de Reversão se considera melhor prática enquadrá-la no código 58, dado que não corresponde a reserva relacionada com as participações em capital.

Dotações para reversão ou resgate

A reversão e o resgate antecipado são objecto de referência nas Bases da Concessão, conforme os textos que a seguir se transcrevem:

Base VII

5 – Durante a vigência da concessão, a concessionária será titular do direito de propriedade dos bens que lhe estejam afectos e não pertençam ao domínio público ou privado de entidades públicas.

6 – No termo da concessão, os bens a que se refere o número anterior reverterão, sem qualquer indemnização, para o Estado, livres de quaisquer ónus ou encargos e em perfeitas condições de operacionalidade, utilização e manutenção.

Base X

1 – O Estado poderá facultar à concessionária o direito de utilização do domínio público abrangido pelo sistema para efeitos de implantação e exploração das infra-estruturas, mediante despacho dos Ministros das Finanças e do equipamento Social.

2 – O Estado e os municípios cuja área seja abrangida pelo sistema de metro poderão, na qualidade de sócios da concessionária, transferir para esta bens dominiais e outros bens e direitos a título de entradas em espécie, nos termos regulados no acordo parassocial.

Base XXVII

4 – Pelo resgate, a concessionária terá direito a uma indemnização não superior à soma do valor contabilístico do imobilizado corpóreo e incorpóreo líquido de amortizações, com base em critérios de amortização geralmente aceites, do valor contabilístico do valor dos activos por ela custeados e afectos à concessão, com referência ao último balanço aprovado, deduzida do valor das dotações financeiras para investimento feitas pelo Estado e pela União Europeia à concessionária e dos bens e activos transferidos ou cedidos, a título gratuito, para a concessionária.

Em final do prazo de concessão o património afecto reverte para o concedente sem qualquer indemnização. Merece atenção o facto de que tal património compreende bens e activos transferidos ou cedidos a título gratuito, e ainda os que foram adquiridos com base nas Dotações do Estado e União Europeia, isto é, Prestações do Concedente.

Tudo se passa como se o concessionário só tivesse o usufruto destes "bens e activos", recebeu-os ou recebeu meios financeiros para os obter, e em final da concessão tem que os devolver. A eventual perda final de valores pelos titulares do capital do concessionário respeita à parte do património afecto que, na vigência da concessão, tenha sido adquirido à custa de capital e de meios gerados pela empresa. Essa perda, se vier a ser prevista, deve ser acautelada retendo meios através duma conta de Reservas para Reversão cujas dotações devem ter tratamento semelhante, para efeitos fiscais, ao das dotações para provisões. Nesse caso também deve ser obtida em tempo adequada cobertura legal.

Embora correspondendo a uma solução de expediente, só justificável pela facilidade operacional, de facto a amortização tomando como limite o prazo da concessão conduz a uma aproximação aos resultados de procedimento mais correcto. Acresce que tal solução tem acolhimento quer nas normas contabilísticas quer pelo direito fiscal. Como parte muito significativa do imobilizado é financiada pelo concedente, e considerando os valores relativos das Prestações do Concedente e património objecto de reversão não se recomenda de imediato qualquer procedimento adicional.

Instalações e mobiliário urbano

Tipicamente, mas não exclusivamente, quando da construção de estações de metro são, por acordo com a autarquia afectada ou por conveniência da concessão, construídas instalações e também mobiliário urbano que se torna pertença da autarquia, quer pela inserção urbana quer por acordo expresso. O financiamento destas construções ou aquisições não é específico, está integrado no conjunto do imobilizado financiado. O sistema de custeio adoptado na METRO produz informação sobre o custo imputável a estas obras ou aquisições.

Enquanto em construção, os valores já custeados estão incluídos em obras em curso – imobilizado corpóreo.

O primeiro passo para determinar o adequado tratamento contabilístico consiste em responder à questão: quando acabados estes elementos fazem parte do activo da METRO, embora propriedade das autarquias?

A resposta está condicionada pelo reconhecimento de utilidade directa ou indirecta face à exploração. Tal como acontece com os bens públicos expressamente utilizados na exploração também os elementos do imobilizado em análise podem não ser propriedade, em sentido jurídico, da METRO, mas fazem parte do activo se a sua existência e disponibilidade para a METRO contribui directa ou indirectamente para a produção e receitas. A caracterização como “pertença da autarquia” não tem relevância suficiente. Mas existe de facto dificuldade de julgamento sempre que a utilidade seja indirecta e algo vaga, por exemplo instalações de alindamento da vizinhança duma estação. Note-se que até a existência duma rua ou o estado do piso dos passeios podem influenciar, atraindo ou afastando passageiros, as receitas da exploração. A rua está à disposição do público mas não da actuação da gestão da METRO. Não é possível evitar certo grau de arbítrio ao não atribuir qualquer utilidade ou considerá-la demasiado vaga. Também não é possível evitar certo grau de arbítrio ao considerar, ou não, sujeição aos serviços da METRO. Quando for reconhecida utilidade, mesmo indirecta, e sujeição administrativa estamos perante elementos activos, isto é, imobilizações.

Mas quando não estamos perante “activos” representados pela construção efectuada. Nesse caso como tratar o custo que lhes corresponde? Começamos por notar que a decisão de construir só pode ter resultado da inserção num plano global, de utilidade reconhecida, ou de imposição contratual da autarquia.

De facto parece poderem esquematizar-se três situações diferentes:

- Foi efectuada uma construção em resultado dum acordo com a autarquia a que fica pertencendo, e que depois de construída a toma a seu cargo, não é evidente qualquer utilidade suficientemente definida para a concessão. O encargo com a construção para a autarquia qualifica-se ou como custo do imobilizado que a arrastou ou como custo de aquisição da concessão. Quando entregue a obra, em cumprimento do acordo, o custo respectivo deve ser acrescido ao imobilizado corpóreo relacionado, ou ao incorpóreo como custo do direito à concessão.
- Houve ou não um acordo expresso com a autarquia, mas a construção insere-se nas obras necessárias, embora relativas a complementos, dum item das infra-estruturas. O custo respectivo deve ser atribuído ao item das infra-estruturas, mesmo que o resultado da construção complementar seja de facto entregue à autarquia. Foi custo necessário do item das infra-estruturas, foi essa a essencial justificação da decisão sobre a construção.
- O custo não pode ser qualificado como necessário relativamente a item do imobilizado próprio da exploração, o item construído em acréscimo não fica a identificar-se com instalações da METRO, então a construção corresponde a imposição da autarquia no processo

negocial global. O custo respectivo deve ser acrescido ao do direito à concessão.

Em qualquer das hipóteses há que providenciar sobre o reconhecimento e aceitação da construção pela autarquia. Quando o valor deva ser reclassificado como incorpóreo há que produzir folha de custeio complementada com os elementos que justifiquem a reclassificação (de obras em curso de imobilizado corpóreo para imobilizado incorpóreo).

Construção objecto de financiamento específico

Para disponibilizar o tabuleiro superior da Ponte D. Luís para utilização pelo metro ligeiro foi construída a Ponte do Infante, aberta ao trânsito em 30 de Março de 2003, obra em que a METRO do PORTO, SA, actuando como prestador de serviços para uma cliente não identificado. A construção da Ponte do Infante foi objecto de financiamento específico que, dentro das rotinas contabilísticas, sob a designação de subsídio foi inscrito na conta de Proveitos Diferidos, antecipando a compensação quase total do valor dos subsídios com os custos específicos incorridos. Nos custos incluem-se valores originados em serviços internos da METRO. Em final de 2003 encontram-se registados em Proveitos Diferidos e em Imobilizações em Curso euros 34090940,85. Os procedimentos administrativos e contabilísticos foram os mesmos que seriam adoptados em obra para imobilizado da METRO. Não parece que neste caso concreto haja relação entre o valor registado a disponibilização do tabuleiro superior da Ponte D. Luís, se a houvesse estaríamos perante valores a considerar no custeio da linha de metro respectiva e as dotações recebidas deveriam ser classificadas como Prestações do Concedente.

Face às informações recebidas a incumbência de construção da Ponte do Infante não fez parte dos custos da concessão, antes resultou do aproveitamento pelo Governo duma estrutura administrativa apropriada existente.

Antes de mais anotemos, sobre o financiamento recebido, que mesmo que o valor fosse um subsídio, que teria de assentar na presunção da ponte ser património da concessionária, a IAS 20 não seria aplicável, por ser evidente que estaria em causa financiamento de infra-estrutura abarcada no § 38 já citado e parcialmente transcrito; trata-se duma ponte rodoviária ligando o Porto e Gaia. É absurdo qualquer entendimento que conduza à possibilidade da concessionária, METRO do PORTO, SA transferir para os titulares do seu capital, embora ao longo de 50 anos, o valor da ponte.

Foram recebidos valores com destino consignado cuja aplicação deve ser justificada, mas que não sendo financiamentos do imobilizado da concessão também não podem ser caracterizados como adiantamento dum cliente. Os valores recebidos e a sua aplicação deveriam ter tratamento consistente com os conceitos de referência que enformam a normalização contabilística e que a IAS 11 parece esclarecer. À semelhança do que acontece com os contratos de construção não estamos perante um valor activo, a construção que vai sendo realizada, e um valor passivo, os adiantamentos recebidos; estamos perante um só valor que à medida que ocorriam recebimentos e obras poderiam ter sido um valor activo ou um valor passivo.

Muitos outros casos existem em que a METRO de facto produz obra complementar das infra-estruturas do metro, que depois de construída é automaticamente ou formalmente apropriada pelas autarquias. Como é observado noutro passo, nesses casos a totalidade dos custos ou os resultados do encontro entre financiamento recebido e custos incorridos, devem ser considerados como custos das infra-estruturas cuja construção lhes deu origem, por exemplo uma estação do metro. Sempre que haja financiamentos específicos é conveniente documentar o desempenho da incumbência e/ou a transferência da responsabilidade de conservação mediante auto vinculando o receptor.

Na medida em que os valores envolvidos tiverem valor material em termos de análise de contas, agrava-se o problema da adequação das contas de Obras em Curso e Proveitos Diferidos também para este tipo de realidade.

No caso da Ponte do Infante, e outros que sejam objecto de financiamento consignado, parece melhor solução para futuro segregar os valores numa conta de existências "Obras de conta Alheia". Em essência estamos perante situação equivalente à gestão, prestação de serviços a preço zero, de um contrato de construção: a obra é de conta alheia.

Entretanto, e atendendo em especial à necessidade prática de adoptar solução que não implique encargos fiscais, sugere-se que não se proceda a qualquer reclassificação até obter informação dos serviços fiscais que sirva de apoio aos procedimentos a adoptar.

Pensamos ter interpretado correctamente a consulta e ter justificado as respostas e parecer.

Porto, 8 de Março de 2004



(Hernáni O. Carqueja)

José Manuel Duarte Vieira
Rua Alfredo Keil 429 1DA
4150-049 Porto
Portugal

Para
Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage,61
1069-045 Lisboa

Porto, 30 de Janeiro de 2006

*A Senhora Auditora-chefe,
Dr. Maria João Laurence,
para os devidos efeitos.
06.02.06*

Ass: v/ carta ref. 
Proc n° 15/05-AUDIT - DAVIII.2 *Ass. Carlos*

Exmos Senhores

No seguimento da carta que V. Exas me enviaram, analisei o conteúdo do "Relato de Auditoria da empresa Metro do Porto SA", relativo aos exercícios de 2003 e 2004. Exerço e exercia, no período em referência, as funções de vogal da Comissão Executiva da citada sociedade.

Selecionei do relatório as situações que directamente me dizem respeito, por estar directamente mencionado. As restantes serão respondidas pela própria empresa, as quais subscrevo na sua totalidade. As observações levantadas pelo Tribunal de Contas, e que me são pessoalmente dirigidas, estão associadas ao contrato de gestão assinado por mim e pela empresa Metro do Porto SA em 28 de Julho de 2000. Assim a minha resposta aos artigos do Relato de Auditoria, nomeadamente, do 64 a 72 e do 82 a 87, estão contidas nos seguintes pontos:

1. Em Julho de 2000, exercia eu funções de administrador executivo na Efacec, Empresa Fabril de Máquinas Eléctricas SA, fui contactado pelo Prof. Oliveira Marques e pelo Prof. Vieira de Carvalho a propor-me a contratação como administrador executivo da Metro do Porto.
2. Após negociações que se desenvolveram durante alguns dias, aceitei essa contratação nos termos constantes do contrato de gestão, referenciado e junto aos autos.
3. Como no dia 28 de Julho de 2000, se realizava uma assembleia geral para a eleição de nova administração, de que fazia parte, foi assinado o contrato de gestão, como condição para a minha aceitação.
4. Nesse mesmo dia, antes da Assembleia, o Prof. Oliveira Marques telefonou ao Ministro dos Transportes, na minha presença, dando-lhe nota das condições

José Manuel Duarte Vieira
Rua Alfredo Keil 429 1DA
4150-049 Porto
Portugal

acordadas e da minha aceitação, pelo que iria fazer parte da lista. O Prof. Vieira de Carvalho, confirmou também, na minha presença, a aceitação das condições.

5. Fui assim eleito administrador da Metro do Porto mediante a aceitação das condições negociadas.

6. Não sou accionista, nem representante de nenhum accionista, mas mero administrador contratado, pelo que não participei, nem podia participar, na assembleia geral e, muito menos, redigir a acta.

7. Assim, a deficiência ou possível insuficiência da deliberação e sua forma não me são imputáveis.

8. Do contrato de gestão faz parte um prémio de gestão que não foi cumprido na parte final do 1º mandato e no 2º mandato, iniciado em 10 de Março de 2004, e que não obstante ter lembrado, por diversas vezes, a sua regularização formal, também por motivos que não me podem ser assacados, porque não sou accionista nem representante, ainda não teve lugar.

9. Desse contrato de gestão faz parte o direito ao uso de viatura.

10. O cartão de crédito é por mim utilizado nos termos contratuais e mediante despesas documentadas no exercício das minhas funções.

Espero que os esclarecimentos contribuam para um efectiva compreensão das situações em análise.

Com os melhores cumprimentos


Tribunal de Contas
DEPARTAMENTO DE AUDITORIA VIII
ENTRADA n.º 154
DATA 06 / 02 / 2006
JMF



José Manuel Duarte Vieira

02 FEB 05 0277E

Manuel de Oliveira Marques

Avenida Sacadura Cabral, 198
Miramar - 4410 - 463 Arcozelo - Portugal
Tel. (351) 22 753 9330
e-mail: omarques@mail.telepac.pt

Exmo. Senhor.
Director-Geral
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

1 de Fevereiro de 2006

A Senhora Auditora-Chefe,
Dr. Maria João Laurens,
para as devidas ações.
06.02.06

Exmo. Sr,

Serve a presente para, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 13º da Lei nº. 98/97, de 26 de Agosto, me pronunciar sobre as situações mencionadas no Relato de Auditoria realizada pelo Tribunal de Contas aos exercícios de 2003 e 2004 da Sociedade Metro do Porto, SA.

Em primeiro lugar, cumpre-me subscrever, na integra, o conteúdo do Relatório de Contraditório remetido pela Empresa, nesta data, ao Tribunal de Contas, dando por esclarecidas - e em múltiplos caso contraditas - ideias, afirmações e conclusões do Relato de Auditoria que, de outro modo, teria que tratar na presente carta.

Em acréscimo e apenas no respeitante à questão da remuneração dos órgãos sociais da sociedade Metro do Porto, SA, tratada a págs. 58 a 87 do capítulo III do Relato, por se tratar de matéria com origem em factos em que fui participante directo e por serem produzidas afirmações atentatórias do meu bom nome, como profissional e responsável pela gestão corrente da Empresa, permito-me submeter ao Douto Tribunal de Contas as considerações seguintes:

1. Após convite formulado para o efeito pelo então Ministro do Equipamento, Planeamento e Administração do Território, fui eleito Presidente do Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA, na reunião da Assembleia Geral realizada a 1 de Abril de 1997.

Exerci este cargo em dois mandatos sucessivos, o segundo dos quais concluído, por força de acta de renúncia realizado em 28 de Fevereiro de 2003 (vide carta anexa).

2. Em 2 de Agosto de 1999 fui nomeado, por cooptação do Conselho de Administração da sociedade Metro do Porto, SA, para exercer o lugar de vogal do mesmo Conselho (acta nº. 63), em substituição do Administrador representante da CP, após renúncia deste, em consequência da recomposição do elenco accionista da Sociedade, de que resultou a assunção, pela Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA, de uma posição de 25% no capital social da Empresa, em cumprimento de determinação governamental e nos termos de um novo Acordo de Accionistas entretanto celebrado. A nomeação veio a ser ratificada por deliberação da Assembleia Geral reunida a 5 de Junho de 2000 (acta nº. 12).

19
-19
Aug. 2006
As questões de
auditoria para
interrogar-se
anteriormente
conclusões
de 6.2.2006
do projecto

71

Manuel de Oliveira Marques

Avenida Sacadura Cabral, 198
Miramar – 4410 – 463 Arcozelo – Portugal
Tel. (351) 22 753 9330
e-mail: omarques@mail.telepac.pt

O exercício deste cargo foi assegurado em regime não executivo e não remunerado e em acumulação com o cargo de Presidente do Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA., este sim em regime executivo e remunerado.

3. À data da produção das referidas alterações, o Conselho de Administração da sociedade Metro do Porto, SA era constituído por três administradores não executivos, dois em representação do Accionista Área Metropolitana do Porto (incluindo o Presidente) e um em representação indirecta do Accionista Estado (via STCP). A gestão corrente da Sociedade era assegurada por um Director-Geral.

4. Na sua reunião de 7 de Julho de 2000 (acta nº. 13) a Assembleia Geral deliberou elevar para cinco o número de membros do Conselho de Administração e elegeu, para ocupar os novos lugares, o Senhor Major Valentim dos Santos de Loureiro e o Senhor Dr. Alberto Fernando de Paiva Amorim Pereira.

O modelo de gestão manteve-se em substância, com todo o Conselho de Administração integrado por administradores não executivos e a gestão corrente da Sociedade assegurada por um Director-Geral.

5. Em Julho de 2000, apesar de o contrato da empreitada do Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto haver sido assinado em 16 de Dezembro de 1998, a sociedade Metro do Porto, SA atravessava uma grave crise de gestão, em consequência da inoperância do seu modelo de gestão, instabilidade dos órgãos sociais e politização das actividades da Empresa.

Ao mesmo tempo, e por força do ambiente assim gerado, a execução do empreendimento encontrava-se bloqueada, as relações com o Consórcio Adjudicatário estavam gravemente deterioradas, a atitude dos Municípios de implantação da rede era hostil ao seu desenho geral e a opinião pública evidenciava o descrédito generalizado da Empresa e do projecto que lhe estava concessionado.

6. Foi neste contexto que a Assembleia Geral, de novo reunida a 21 de Julho de 2000 (acta nº. 14) deliberou alterar o governo da Sociedade, tendo sido constituída, por proposta do Accionista Estado e pessoalmente patrocinada pelo Ministro do Equipamento Social, presente na reunião, uma Comissão Executiva do Conselho de Administração.

A Comissão Executiva seria integrada por três profissionais, que exerceriam o seu cargo em regime executivo e remunerado, nas condições que viessem a ser determinadas pelo mercado de trabalho de gestores que se pretendia possuísem a qualidade requerida pela complexidade do projecto e pelas dificuldades do momento.

7. Na mesma reunião, fui indigitado para exercer o cargo de Presidente da Comissão Executiva, pelo que requeri de imediato a minha redução ao regime de administrador não executivo e não remunerado na Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA. Foi também indigitado, na mesma reunião, o Senhor Dr. Alberto Fernando de Paiva Amorim Pereira para exercer o cargo de vogal da Comissão Executiva.

8. Ainda na mesma reunião da Assembleia Geral, foram encarregados o Presidente do Conselho de Administração e o novo Presidente da Comissão Executiva de seleccionar e propor o terceiro vogal da Comissão Executiva, bem como de negociar as respectivas condições remuneratórias.

572

Manuel de Oliveira Marques

Avenida Sacadura Cabral, 198
Miramar – 4410 – 463 Arcozelo – Portugal
Tel. (351) 22 753 9330
e-mail: omarques@mail.telepac.pt

Foi então reconhecido pela generalidade dos Accionistas presentes e expresso, para registo em acta, pelo Accionista Área Metropolitana do Porto, que as referidas condições remuneratórias teriam que seguir as práticas do mercado de trabalho para gestores profissionais, dada a exigência de elevada qualidade dos administradores a indigitar para a Comissão Executiva.

9. Na reunião da Assembleia Geral de 28 de Julho de 2000 (acta nº. 15), foi concretizada a eleição do Senhor Eng. José Manuel Duarte Vieira como novo membro do Conselho de Administração, passando a integrar a Comissão Executiva. A eleição foi proposta pelos Presidentes do Conselho de Administração e da Comissão Executiva e aprovada por unanimidade.

As condições remuneratórias aplicadas a este novo administrador executivo foram previamente negociadas e posteriormente aplicadas com o acordo de todos os Accionistas, tendo acompanhado aquelas de que já usufruía enquanto administrador de uma empresa privada, cargo a que teve que renunciar para abraçar as novas funções na Metro do Porto, SA.

Estas mesmas condições foram vertidas em contrato de gestão e estendidas, por razões de equilíbrio determinadas pelos Accionistas, aos restantes membros da Comissão Executiva.

10. O Conselho de Administração formalizou a constituição da Comissão Executiva na sua reunião de 21 de Agosto de 2000 (acta nº. 79), em obediência ao decidido em Assembleia Geral.

11. Através do Decreto-Lei nº 261/2001, de 26 de Setembro, foram alterados os artigos 5º e 18º do Acordo Parassocial da Empresa, no sentido de contemplar a constituição de uma comissão executiva e fixação do respectivo âmbito de delegação de poderes, com a anuência obrigatória do Accionista Estado, o que efectivamente aconteceu.

12. No seu detalhe, as condições remuneratórias tiveram a génese seguinte:

- a) A remuneração base respeitou as condições de origem do último administrador eleito, Senhor Eng. José Manuel Duarte Vieira, pelo facto de este ter renunciado a funções similares em empresa privada assim remuneradas.
- b) A remuneração do Presidente da Comissão Executiva foi diferenciada da dos vogais, mediante uma majoração de 20%, que mais tarde veio a ser reduzida para 10%, por iniciativa do então Presidente do Conselho de Administração.
- c) Passou a atribuir-se remuneração base aos administradores não executivos, correspondente a 1/3 da dos administradores executivos.
- d) A atribuição de viatura para todo o serviço constituía benefício de que usufruía o Administrador Senhor Eng. José Manuel Duarte Vieira na sua empresa de origem, que se pretendeu respeitar, era benefício concedido ao Presidente da Comissão Executiva quando desempenhava as funções de Presidente do Conselho de Administração da STCP e era também benefício do Director-Geral da Sociedade Senhor Eng. João Nuno Lopes Porto, além de constituir prática corrente em todas as empresas de capitais públicos.
- e) O mesmo se diga com respeito ao uso de telemóvel.
- f) O mesmo ainda se diga, em termos gerais, com respeito ao uso de cartão de crédito.
- g) O prémio de gestão constituía benefício de que usufruía o Administrador Senhor

Manuel de Oliveira Marques

Avenida Sacadura Cabral, 198
Miramar - 4410 - 463 Arcozelo - Portugal
Tel. (351) 22 753 9330
e-mail: omarques@mail.telepac.pt

Eng. José Manuel Duarte Vieira na sua empresa de origem que se pretendeu respeitar e se procurou que servisse de incentivo para alcançar o imperioso objectivo de retirar a Empresa e o sistema de Metro Ligeiro do Porto, objecto da respectiva concessão, do estado de grave impasse em que se encontravam mergulhados, na mesma linha do estabelecido em diversas empresas do sector público.

13. Os objectivos subjacentes à concepção e atribuição de um prémio de gestão aos membros da Comissão Executiva foram alcançados, como é público e notório.

Por iniciativa e proposta do subscritor, suportado no entendimento de que a interferência política externa, de novo imposta à Empresa durante o exercício de 2004, a havia impedido de alcançar, na íntegra, os objectivos visados para esse ano, não foi atribuído o correspondente prémio de gestão, pese embora o carácter externo dos factores de obstrução criados.

14. Todas as decisões atrás descritas da competência da Assembleia Geral foram formalizadas, por ratificação, na reunião de 25 de Maio de 2001 (acta nº. 17).

Em momento algum dos meus mandatos, desde 21 de Julho de 2000, nos frequentes contactos mantidos com todos os Accionistas sem excepção e com os órgãos de fiscalização, tanto da Sociedade como do Estado, foi questionado o estatuto remuneratório de todos conhecido e cuja actualização anual tem sido sistematicamente verificada.

O mesmo se poderá dizer relativamente a Comissão de Acompanhamento, constituída nos termos do disposto na Base XVII das Bases da Concessão da Empresa aprovadas pelo Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro.

No contexto descrito dos factos efectivamente ocorridos, e que são demonstráveis, e também no momento em que se pode observar, por tão visíveis e sensíveis, os efeitos da alteração do modelo de governo da Sociedade, em boa hora levada a efeito em Julho de 2000, é no mínimo revoltante poder ler, em documento oficial de uma instituição tão credível como o Tribunal de Contas, a afirmação de que "os membros do conselho de administração se estiveram a remunerar a si próprios".

Semelhante afirmação, manifestamente atentatória do bom nome, difamando-o, só pode entender-se a partir de objectivos que ultrapassam os fins e a natureza de uma acção de fiscalização.

Com os meus melhores cumprimentos,



4/4

Exmo. Senhor
Dr. Carlos Alberto Freitas dos Santos
Fiscal Único da STCP, SA.
Rua do Campo Alegre, nº 606 – 2º salas 201 a 203
4150 Porto

Porto, 28 de Fevereiro 2003

Exmo. Senhor,

Na Assembleia Geral da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA. reunida a 28 de Maio de 2002, após dois adiamentos, o Accionista Estado deliberou não aprovar, além de outras propostas do Conselho de Administração, o Plano de Actividades e Investimentos para 2002, com o fundamento de que "não se encontravam devidamente consolidadas algumas das opções centrais nele assumidas".

Nesse mesmo momento, tive a oportunidade de alertar o representante do Accionista Estado, como consta da acta da reunião, para o facto de "a não aprovação do Plano de Actividades e Investimentos para o exercício de 2002, além de se afigurar algo insólita por ocorrer praticamente a meio do exercício, poder provocar a paralisação da Empresa e prejudicar gravemente a concretização de objectivos estratégicos importantes e essenciais para o saneamento económico e financeiro da Empresa, nomeadamente a redução de efectivos e a redução do investimento e do endividamento da STCP".

Além disso, o Accionista Estado deliberou também nada deliberar sobre a reposição dos capitais próprios, exigida nos termos do artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais.

Nenhuma destas situações foi sanada até ao momento da reunião de hoje da Assembleia Geral.

Por carta que, nos termos legais, me dirigiram a 3 de Outubro de 2002, apresentaram pedido de renúncia aos respectivos cargos os Administradores Prof. Álvaro Fernando de Oliveira Costa e Prof. Jorge Rui Guimarães Freire de Sousa.

O pedido de renúncia destes dois Administradores teve como origem o despacho negativo do Senhor Ministro da Ciência e do Ensino Superior relativamente ao pedido de acumulação das funções de Administrador da STCP e de Professor da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Este facto foi levado ao conhecimento do Senhor Ministro das Obras Públicas Transportes e Habitação em 4 de Outubro de 2002, a quem solicitei a intervenção possível no sentido de obstar à inesperada redução do elenco do Conselho de Administração, a meu ver muito lesiva para a Empresa.

Na mesma data, foi o facto formalmente comunicado ao Senhor Secretário de Estado dos Transportes, a quem solicitei audiência, a fim de expor as implicações da situação criada e assim contribuir para uma adequada ponderação das diligências a promover, nos termos legais e estatutários, no sentido de preservar a regular administração da Sociedade.

A audiência com o Senhor Secretário de Estado dos Transportes teve lugar a 22 de Outubro de 2002 e os Administradores renunciantes cessaram o exercício das suas funções a 30 de Novembro de 2002.

Desde então, e até à data, não me foi prestada qualquer informação a este respeito nem facultada qualquer orientação relativamente à precaridade em que foi colocado, por razões que me são alheias e que escapam ao meu controlo, o exercício da Administração da Sociedade.

Deste modo, o Conselho está reduzido a três elementos desde há três meses e não dispõe, desde há catorze meses, de Plano de Actividades e Investimentos regularmente aprovado em Assembleia Geral, como estabelecem os estatutos da Empresa.

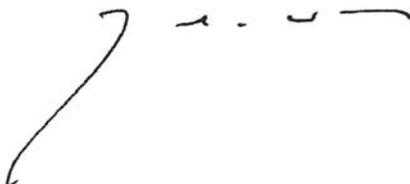
Verifico que, na Assembleia Geral reunida nesta data, o Accionista Estado não logrou sanar integralmente esta inacreditável situação, antes permitindo-se manter uma situação em que o Conselho de Administração e eu próprio se vêem coarctados nas condições mais básicas para exercer, com responsabilidade e rigor, a Administração da Empresa.

Por norma, procuro exercer as funções que me são confiadas com entusiasmo, a elas votando todas as capacidades de que sou possuidor. Por outro lado, jamais estarei disponível para ser conivente com situações que me pareçam revestir contornos de precaridade e se configurem como susceptíveis de me associar a modos eventualmente irresponsáveis de tratar uma questão tão séria como é a da administração de uma empresa de capitais públicos com elevada responsabilidade social, como é o caso da STCP.

Nas condições actuais, não é possível adoptar seriamente uma estratégia, prosseguir uma política de gestão nem fazer participar a Empresa, com eficácia, nos grandes desafios que se avizinham no domínio da reestruturação do sistema de transportes públicos na Área Metropolitana do Porto.

Pelo exposto, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 404º do Código das Sociedades Comerciais, apresento a V. Exa. a minha renúncia ao cargo de Presidente do Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA.

Com os melhores cumprimentos,



C.C.: Senhor Presidente da Mesa da Assembleia Geral
Conselho de Administração

Exmo. Senhor
Director-Geral do Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 LISBOA

01/02/2006

A Senhora Auditora-chefe,
D. Maria João Laurencço,
para os devidos efeitos.
06.02.06

ASSUNTO: AUDITORIA À SOCIEDADE "METRO DO PORTO, S.A"
PROCESSO N.º 15/05 - AUDIT - DA VIII-2
RESPOSTA NO EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

Eu, Mário Hermenegildo Moreira de Almeida, Administrador não executivo do Conselho de Administração da Sociedade METRO DO PORTO, S.A, tendo sido notificado para me pronunciar sobre as situações mencionadas no Relatório de Auditoria elaborado pelo Tribunal de Contas à Sociedade "METRO DO PORTO, S.A.", nos termos e para os efeitos do disposto no art. 13.º da Lei n.º 98/97 de 26/8, venho por este meio informar esse Venerando Tribunal, de que:

1 - Concordo na generalidade com o conteúdo da resposta elaborada e apresentada pela Administração da Sociedade "Metro do Porto, S.A".

2 - Em sede de especialidade do Relatório de Auditoria, entendo pronunciar-me quanto a:

2.1 - pontos 64 a 67: Relativamente à atribuições de cartões de crédito a membros do Conselho de Administração, entendi dispensar a sua utilização por exercer o cargo de Administrador não executivo, apesar da deliberação da Assembleia Geral de Accionistas de 25/05/2001, ter aprovado a concessão de cartões de crédito a todos os Administradores.

2.2 - pontos 68 a 72: Relativamente à atribuição de viaturas aos membros do Conselho de Administração, confirmo que o assunto foi discutido em sede de Conselho de Administração e em Assembleia Geral de Accionistas, sendo a vontade maioritariamente favorável à atribuição de viaturas aos Administradores Executivos, reconhecendo todavia não ter sido formalmente deliberada pelos órgãos sociais a vontade formada.

2.3 - pontos 73 a 81: Relativamente à atribuição de Prémios Anuais de Gestão aos Administradores Executivos, entendo realçar que, não tendo concordado com a assunção do compromisso de pagamento de prémios anuais de gestão aos Administradores executivos, e tendo expressado que "os valores em causa

Depois de
auditoria para
ultrapassar o
relatório
6.2.06

não se compaginam com o usualmente prosseguido na utilização de dinheiros públicos”, votei contra a Ratificação da deliberação do Conselho de Administração de 19/9/2001, na reunião Assembleia Geral de Accionistas de 6/3/2002.

2.4 – pontos 82 a 87: relativamente ao Contrato de Gestão do Sr. Administrador Eng.º José Manuel Duarte Vieira, celebrado em 28/07/2000, entendo realçar que as condições remuneratórias salariais do referido Administrador foram do conhecimento dos membros accionistas na Assembleia Geral da Sociedade de 28/07/2000, embora o seu estatuto remuneratório só tivesse sido aprovado e deliberado pela Assembleia Geral de Accionistas em 25/05/2001, em conformidade com o já praticado até essa data.

2.5 – pontos 88 a 95: Relativamente às obras de requalificação urbana, entendo concordar com os fundamentos de facto e os motivos invocados (bem como com o seu enquadramento legal), expressos na resposta elaborada e apresentada pelo Conselho de Administração da Sociedade “Metro do Porto, S.A”.

2.6 – pontos 213 a 226: Relativamente à análise sumária das empreitadas, entendo também concordar com a fundamentação de facto e de direito expressas na resposta elaborada e apresentada pelo Conselho de Administração da Sociedade: “Metro do Porto, S.A”.

Nestes termos e no exercício do direito ao contraditório, apresento a minha resposta ao Relatório de Auditoria realizada pelo Tribunal de Contas à Sociedade “Metro do Porto, S.A” aos exercícios de 2003 e 2004 - Processo n.º 15/05 – Audit.-DA VIII.2.

Com os melhores cumprimentos *l. condemp*

O Administrador não Executivo,


Mário Hermenegildo Moreira de Almeida, eng.º



367C 02FEB'06 02770

José Narciso Rodrigues Miranda
Praça Cidade S. Salvador, 312 8ªA
4450 Matosinhos

Ex.mo Sr.,
Director-Geral do Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage
1069-045 Lisboa

Assunto: Processo nº 15/05 – AUDIT-DAVIII – 2

A Senhora Auditora-Chefe,
Dr.ª Maria João Lourenço,
p. feitos.
08.02.06


Ana Cardoso.
9.2.2006


Correspondendo à solicitação feita por V. Exa., em cumprimento do Despacho do Ex.mo Sr. Juiz Conselheiro relator exarado nos autos do "Relatório de Auditoria da Empresa Metro do Porto S.A.", relativo aos exercícios de 2003 e 2004, tomo a liberdade de esclarecer o seguinte:

- 1- O Relatório de Auditoria foi analisado pelos Serviços Técnico-Jurídicos da Metro do Porto, S.A., sob orientação da Comissão Executiva e posteriormente trazido ao conhecimento do Conselho de Administração, abordando todas as questões aí referenciadas, e hoje enviado a V. Exa.
- 2- No que se relaciona às questões que directamente me dizem respeito, por me serem pessoalmente dirigidas, saliento:
 - 2.1. O signatário reduziu o seu vencimento de Presidente de Câmara a tempo inteiro a 50% do estabelecido na Lei e em consequência da remuneração auferida pelo exercício de funções de vogal do Conselho de Administração da Metro do Porto S.A. e de acordo com o parecer da Procuradoria Geral da República, homologado pelo Secretário de Estado da Administração Autárquica.
 - 2.2. A fixação dos vencimentos e da atribuição de cartões de crédito, bem como do respectivo plafond, foi feita em Assembleia Geral, pelos accionistas da Metro do Porto S.A., realizada em 26/04/01 e aprovada em reunião do mesmo órgão em 25/05/01.



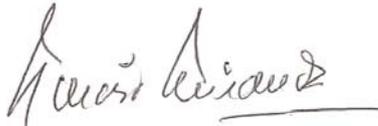
O signatário, nesta data, não estava em funções autárquicas, não representava nenhum dos accionistas nem pertencia a qualquer órgão social da empresa Metro do Porto. S.A..

2.3. Só na Assembleia Geral de accionistas realizada a 10 de Março de 2004, o signatário foi eleito vogal do Conselho de Administração para o quadriénio 2004/2005.

2.4. Em consequência do início de funções na administração da Metro do Porto S.A., foram-lhe comunicadas as condições daí resultantes.

Espera o signatário, desta forma, ter contribuído para o esclarecimento das situações contidas no relatório que lhe são pessoalmente dirigidas.

Com os melhores cumprimentos, *e a elevada estima e consideração*


(Narciso Miranda)

Matosinhos, 01 de Fevereiro de 2006.

 Tribunal de Contas DEPARTAMENTO DE AUDITORIA VIII	
ENTRADA 159	
DATA	8 / 2 / 2006
	<i>S. F. Silva</i>

DCIC 07FEB'06 03054

EXM.º SENHOR
ESCRIVÃO DE DIREITO DA SECÇÃO CENTRAL
DO TRIBUNAL DE CONTAS
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

Porto, 7 de Fevereiro de 2006
Assunto – Relatório de Auditoria/Metro do Porto
Proc. n.º 15/05-AUDIT-DAVIII.2

*A Senhora Auditora-Chefe
de Maria João Laureano,
p/ efeitos,
14.02.06*
[Assinatura]
Amo. cont.

Exmo. Senhor:

Solicito a V.Exa, o favor de dar entrada do Requerimento, junto em anexo.
Mais solicito a V. Exa. o favor de providenciar no sentido de me ser remetida cópia do documento, em envelope devidamente selado e endereçado, que igualmente junto.

Com os melhores cumprimentos, subscrevo-me com toda a consideração,

Miguel Neiva de Oliveira
(Miguel Neiva de Oliveira)



DGTC 13 FEB 06 03278

Proc. n.º
15/05-AUDIT-
DAVIII.2

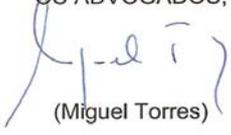
Ex.mo Senhor Juiz Conselheiro
Relator do Tribunal de Contas

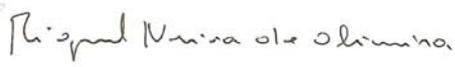
ALBERTO FERNANDO DE PAIVA AMORIM PEREIRA, melhor identificado nos autos do processo referenciado em epígrafe, tendo sido notificado para se pronunciar sobre o Relatório de Auditoria realizado pelo Tribunal de Contas, vem informar que subscreve integralmente a resposta apresentada pela Metro do Porto, dando-a aqui, por uma questão de economia, por totalmente reproduzida.

JUNTA-SE: Duplicados legais.

**“TELLES DE ABREU E ASSOCIADOS
- SOCIEDADE DE ADVOGADOS, R.L.”**

OS ADVOGADOS,


(Miguel Torres)


(Miguel Neiva de Oliveira)

16TC 13FEB'06 03278

Juvenal Silva Peneda
Av. Fernão Magalhães, 1862 - 13º
4350-158 PORTO

134
te

A equipa. Acção desta
Contraditório para efeito de
cobrança do projecto
de relatórios.

Tribunal de Contas
Direcção Geral
Avenida do Bocage, 61
1069-045 Lisboa

9.1.2006
es

Porto, 4 de Janeiro de 2006

Processo 15/05 - AUDIT - DAVIII.2

A Senhora Auditora - Chefe,
Dr.ª Maria João Laurence,
para os devidos efeitos.
06.01.06
A. Silva
AUD. COORD.

Juvenal Silva Peneda, na qualidade de Vogal do Conselho de Administração e membro da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A., notificado do Relato de Auditoria produzido no Processo acima identificado, vem exercer o princípio do contraditório, que lhe é conferido ao abrigo artigo 13º da Lei 98/87, de 26 de Agosto, nos termos seguintes:

1. O visado foi nomeado para o cargo de Vogal do Conselho de Administração e membro da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A., em Assembleia Geral de accionistas dessa Sociedade, realizada em de 10 de Março de 2004;
2. Assim, relativamente à generalidade dos factos mencionados no Relato de Auditoria, verifica-se que, quando o visado tomou posse como membro da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A., ou seja, em 10


Tribunal de Contas
DEPARTAMENTO DE AUDITORIA VIII

ENTRADA →
ATA 2006/01/12
J. Silva

M

135
AC

de Março de 2004, já aqueles tinham ocorrido, ou estavam em execução, ou estava já concluído o respectivo processo de decisão, restando apenas, nalguns casos, a sua formalização - vejam-se os exemplos das condições remuneratórias dos membros do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, ou da empreitada da linha da Boavista, na envolvente Casa da Música e Praça Mouzinho Albuquerque, onde a actuação do visado se cingiu, em representação da Metro, à assinatura do contrato relativo à 2ª fase da empreitada, ou da solução adoptada para o funicular dos Guindais.

3. No que respeita às remunerações auferidas pelo visado enquanto membro da Comissão Executiva da Metro do Porto, importa evidenciar, tal como consta do quadro 3 a fls. 25 do sobredito Relato de Auditoria, que em momento algum do seu mandato auferiu do uso de viatura para qualquer fim, nem, tão pouco, recebeu qualquer verba a título de Prémio de Gestão.

4. Espera o signatário ter contribuído para o esclarecimento das situações contidas no Relato e, de algum modo, coincidentes com o período das suas funções, e permanece à disposição para quaisquer esclarecimentos que sejam havidos por convenientes.

Com os melhores cumprimentos.



Exmo. Senhor
Director-Geral
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

04 de Maio de 2006

Assunto: Tribunal de Contas - Relato de Auditoria 15/05 à Metro do Porto, S.A.

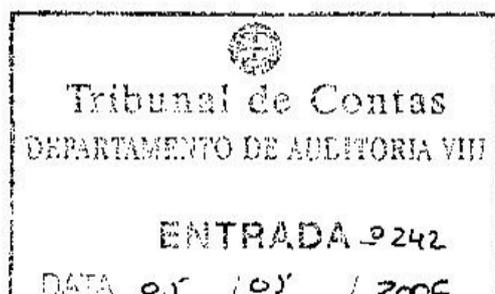
**V/Ref.^{as}: Proc. 15/5 - AUDIT - DA VIII.2 - SPEA - 03886, de 06 de Abril de 2006
Proc. 15/5 - AUDIT - DA VIII.2 - SPEA - 04599, de 24 de Abril de 2006**

Exmo. Sr,

Em resposta à carta em referência, informo que não poderei satisfazer o solicitado, uma vez que só o subscritor do contrato de gestão, o Senhor Eng.º José Manuel Duarte Vieira ou a sua anterior entidade empregadora - EFACEC - têm acesso à documentação ora pedida.

Tratando-se de um pressuposto contratual observado na ocasião em que foi celebrado o contrato de gestão em análise, foi a respectiva documentação conferida pelos advogados envolvidos na elaboração do documento, não se vislumbrando, da minha parte, qualquer motivo para não tomar como verdadeiras as declarações dele constantes.

Com os melhores cumprimentos,



[Handwritten signature]
2006 5 5 2006 5676