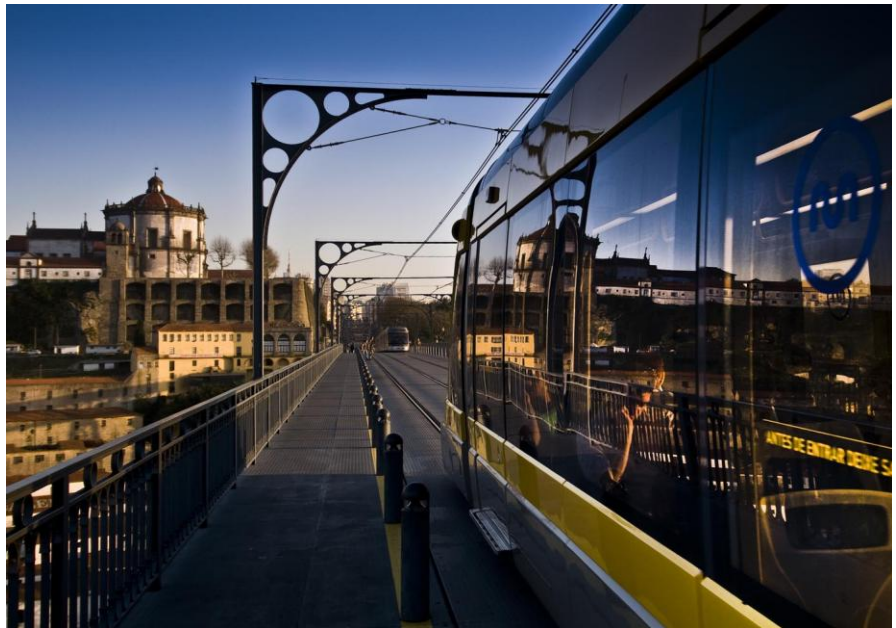




Auditoria ao Metro do Porto, SA

Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto







Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto

METRO DO PORTO, SA



Ficha Técnica

EQUIPA AUDITORIA

Conceição Botelho dos Santos
Sofia Ferreira dos Santos

COORDENAÇÃO GERAL

Gabriela Ramos
(Auditora Coordenadora do DA IX)
António Garcia
(Auditor Chefe do DA IX)

CONCEPÇÃO, ARRANJO GRÁFICO E TRATAMENTO DE TEXTO

Ana Salina

FOTOGRAFIAS

Cortesia do Metro do Porto, SA

*Este Relatório de Auditoria está
disponível no sítio do Tribunal de Contas
www.tcontas.pt*

*Para mais informações sobre o Tribunal
de Contas contacte:*

TRIBUNAL DE CONTAS

*Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA*

*Tel: 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt*





COMPOSIÇÃO DA 2.ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU ESTE RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro José Manuel Monteiro da Silva

Adjuntos:

Conselheiro Manuel Henrique de Freitas Pereira

Conselheiro Raúl Jorge Correia Esteves

ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I Sumário Executivo

II Corpo do Relatório

III Recomendação Final, Destinatários, Publicidade e Emolumentos

IV Anexos







ÍNDICE

I	SUMÁRIO EXECUTIVO	5
1.	INTRODUÇÃO	5
1.1.	Natureza e âmbito	6
1.2.	Objectivos da acção	6
1.3.	Metodologia	6
1.4.	Exercício do Contraditório	6
2.	CONCLUSÕES	7
3.	RECOMENDAÇÕES	14
II	CORPO DO RELATÓRIO	17
4.	A METRO DO PORTO	17
4.1.	Constituição	17
4.2.	Os Conselhos de Administração	20
4.3.	Desempenho Económico-financeiro.....	21
4.3.1.	Evolução do Capital Próprio.....	21
4.3.2.	Evolução do Volume de Negócios.....	23
4.3.3.	Estrutura de Resultados.....	24
4.3.4.	Indicadores económicos e financeiros.....	29
4.4.	Endividamento.....	30
4.5.	Custos com Pessoal.....	32
5.	FINANCIAMENTO PÚBLICO	33
6.	CONTRATUALIZAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO	36
7.	O SERVIÇO PÚBLICO DA METRO DO PORTO.....	38
7.1.	Evolução da Rede e Exploração	39
7.2.	O Material Circulante.....	42
7.3.	A Oferta	43
7.4.	A Procura	44
8.	AVALIAÇÃO DO SERVIÇO PRESTADO	46



9.	A QUALIDADE DO SERVIÇO	49
9.1.	Universalidade e Continuidade	50
9.2.	Conforto	53
9.3.	Acessibilidade Informativa	56
9.4.	Acessibilidade a Preços e Tarifários	59
9.5.	Segurança e Higiene.....	64
9.6.	Protecção dos Utilizadores	65
III	RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	69
10.	RECOMENDAÇÃO FINAL	69
11.	DESTINATÁRIOS	69
12.	PUBLICIDADE.....	69
13.	EMOLUMENTOS.....	69
IV	ANEXOS.....	71



SIGLAS

ACAPO	Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal
ACE	Agrupamento Complementar de Empresas
AMP	Área Metropolitana do Porto
CARRIS	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.
CP	Comboios de Portugal, E.P.E.
CS	Capital Social
DGTTF	Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais
DL	Decreto-lei
EBITDA	<i>Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization</i>
EGP	Estatuto dos Gestores Públicos
EP	Empresa Pública
EPE	Entidade Pública Empresarial
ESCI	European Satisfaction Customer Index
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
IC	Indemnizações Compensatórias
IEP	Instituto de Estradas de Portugal, I. P.
INTOSAI	<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i>
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres
Km	Quilómetro
MVA	Máquina de Venda Automática
MP	Metro do Porto, S.A.
PIDDAC	Programa de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
REFER	Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.
RLE	Resultado Líquido do Exercício
S.A.	Sociedade Anónima
SEE	Sector Empresarial do Estado
SLA	Several Level Agreements
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats</i>
TC	Tribunal de Contas
TIP	Transporte Intermodais do Porto, A.C.E.





I SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO

Nas áreas metropolitanas, o congestionamento do tráfego motivado, sobretudo, pela necessidade de acesso aos empregos concentrados nas principais cidades do país, como Lisboa e Porto, tem contribuído, decisivamente, para embaraçar a mobilidade, aumentar os níveis de dióxido de carbono na atmosfera e de ruído e, conseqüentemente, para a diminuição da qualidade de vida local.

A implementação de sistemas de mobilidade urbana, integrando o transporte pendular, com ênfase nos transportes colectivos de passageiros, revela-se, assim, vital nas políticas de desenvolvimento sustentável das cidades, porque, para além do descongestionamento, concilia desenvolvimento económico com a crescente protecção do ambiente. A existência de redes integradas e eficientes de transportes colectivos cumpre, ainda, um papel preponderante por garantir equidade e inclusão social, seja dos economicamente mais desfavorecidos, seja daqueles que apresentam mobilidade reduzida.

Nessa medida, têm sido realizados fortes investimentos públicos com vista à melhoria da oferta do serviço de transportes colectivos urbanos de passageiros consubstanciados, mormente, na construção e expansão de redes de metro e no incremento da qualidade do material circulante das frotas de autocarros pertencentes às empresas públicas.

Neste quadro **revela-se não só oportuno, como socialmente exigível, avaliar se a aplicação daqueles recursos financeiros está a ter um efeito positivo na melhoria dos impactos ambientais, na qualidade da oferta dos transportes colectivos e na captação de mais clientes conquistados ao transporte individual e, com isso, se se está a alcançar um pendor favorável na análise custo-benefício.**

Com esse intuito, o Tribunal deliberou executar auditorias às empresas do Sector Empresarial do Estado que **prestam serviço público de transporte urbano de passageiros, nos segmentos metro e autocarro, nas cidades do Porto e de Lisboa: Metro do Porto, S. A., STCP, S. A., Metropolitano, E. P. E. e CARRIS, S. A.**

Após conclusão daquelas quatro auditorias verticais, e sem prejuízo dos relatórios mais pormenorizados resultantes de cada uma delas, o Tribunal de Contas elaborará um relatório horizontal do qual constarão as principais conclusões e recomendações, bem como a mensagem principal do Tribunal quanto a este subsector de actividade.

O presente documento expõe os resultados da auditoria realizada à **Metro do Porto, S. A. (doravante Metro do Porto)**, a qual detém a concessão da exploração, em regime de serviço público, do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto que se estendia, em 2008, ao longo de 59,6 km por seis concelhos: Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia.

Desde que o metro ligeiro entrou em funcionamento, em 2003, e até 2006, a Metro do Porto foi sempre expandindo a sua rede (1ª fase) e, conseqüentemente, aumentando a sua oferta, o que se consubstanciou em acentuados impactos positivos na procura. Aliás, este era o modo de transporte que conquistava mais passageiros no país, também por transferência de outros modos, sobretudo da STCP, S. A. Em 2008, no seu sexto ano de actividade, transportou 51 milhões de passageiros.



A Metro do Porto, conjuntamente com a STCP, S. A, a CP, E.P.E. e cinco empresas privadas de transporte rodoviário, foi promotora da criação do sistema de intermodalidade urbana, em marcha naquela região, considerado pioneiro no país, e do qual já se colhem impactos positivos, já que esta é a região onde a procura de transportes colectivos se tem apresentado, em termos globais, sempre crescente, desde a entrada em funcionamento do metro ligeiro.

1.1. Natureza e âmbito

A acção ora em apreço consiste em uma **auditoria operacional** realizada junto da empresa Metro do Porto, com ênfase no seu serviço público de transporte. O **âmbito temporal** incidiu nos exercícios económicos de 2003 a 2007, havendo referências até Outubro de 2008, momento da realização do trabalho de campo da auditoria.

1.2. Objectivos da acção

Atentas as características da presente auditoria, o seu objectivo focalizou-se nas condições de prestação do serviço público pela Empresa, seu desempenho e qualidade, tendo os seus objectivos genéricos consistido na:

- Caracterização das componentes do serviço público de transporte local prestado.
- Apresentação do desempenho económico-financeiro da Empresa.
- Apreciação do financiamento público junto da Metro do Porto.
- Aferição da qualidade do serviço prestado, considerando as orientações do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral¹.

Sobre a Metro do Porto, o Tribunal tinha aprovado o Relatório de Auditoria n.º 33/06 – 2ª. Secção, de 26 de Outubro de 2006, o qual incidiu, preferencialmente, nos exercícios económicos de 2003 e 2004 e teve como objectivos *apreciar a génese e evolução da empresa (...); a legalidade e regularidade de situações diversas relacionadas, nomeadamente, com o cumprimento das bases da concessão, a 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 diversos fluxos financeiros de e para a empresa; e, de um modo geral, aferir o resultado obtido com a sua criação.

Não obstante, o Tribunal de Contas decidiu levar a cabo a presente auditoria, não só porque os seus **objectivos são, globalmente, diversos dos daquela, mas, sobretudo, porque sendo, esta, uma auditoria temática, destinada a cobrir o serviço público de transportes urbanos de passageiros nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, a Metro do Porto não podia dela ser excluído, por razões óbvias.**

1.3. Metodologia

A preparação e o desenvolvimento dos trabalhos desta auditoria foram orientados segundo critérios, técnicas e metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, tendo em conta o disposto no Regulamento da sua 2ª Secção e no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos, pelas organizações internacionais de controlo financeiro, como é o caso da INTOSAI, da qual o Tribunal de Contas português é membro.

Foi, também, testado, na prática, durante o trabalho de campo, realizado em Outubro de 2008, o funcionamento do sistema de metro ligeiro, em regime de serviço público, prestado pela Empresa aos seus clientes.

Acresce que os valores constantes dos quadros e gráficos, apresentados ao longo deste relatório, tiveram como fonte as demonstrações financeiras e outros documentos fornecidos pela Metro do Porto.

Seguidamente, dar-se-á conta do que de mais relevante se apurou nesta auditoria que integrou o Plano de Fiscalização do Tribunal de Contas de 2008.

1.4. Exercício do Contraditório

Nos termos da Lei 98/97, de 6 de Agosto (com a redacção dada pela Lei 48/2006, de 26 de Agosto), que vincula o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o Juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas, o relatório preliminar com os resultados e conclusões da auditoria, para que aquelas

¹ Comissão das Comunidades Europeias; Bruxelas, 21-05-2003.



entidades, querendo-o, se pronunciassem sobre o mesmo:

- Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças;
- Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
- Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A.

Com o mesmo intuito, enviou, ainda, a parte pertinente daquele relatório preliminar para as seguintes entidades:

- Presidente do Conselho de Administração da Estradas de Portugal, S. A.;
- Presidente da Câmara Municipal do Porto;
- Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.

As respostas recebidas foram devidamente analisadas e ponderadas pelo Tribunal e, em tudo o que contribuíram para aclarar e fixar a matéria de facto e de direito, foram tidas em conta na redacção final deste relatório.

Não obstante o que precede, o Tribunal entende, ainda, fazer figurar, em anexo a este seu relatório, e dele fazendo parte integrante, as respostas que recebeu, na sua versão integral e, bem assim, dar-lhes a mesma publicidade que a este seu documento, tendo em vista contribuir para o mais amplo esclarecimento possível da opinião pública e dos contribuintes.

Preliminarmente, deve referir-se que, nas alegações produzidas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, expressou aquele membro do Gabinete que *«muitas das observações feitas no presente Relato de Auditoria do Tribunal de Contas dizem respeito à política dos transportes que, nos termos constitucionais, é da responsabilidade do Governo. Como é natural, esta política é susceptível de avaliação por parte dos cidadãos e dos órgãos constitucionalmente competentes para o efeito. Não nos parece, por isso, e salvo melhor opinião, caber no âmbito das atribuições do Tribunal de Contas, enquanto tal, uma avaliação dessa política.»*

A este propósito, o Tribunal entende esclarecer que nada, neste relatório, permite concluir que o TC ajuíza sobre **decisões políticas**, em si mesmas, ou propõe **decisões políticas alternativas** para as que o Executivo tomou.

O que o TC fez, aliás no estrito respeito pelo que dispõe a sua Lei Orgânica², bem como pelo que é recomendado pelas normas de auditoria e boas práticas internacionais³ foi, isso sim, apreciar os **impactos**, as **consequências**, o **mérito qualitativo** e, sobretudo, as **consequências financeiras** das decisões políticas adoptadas pelo Governo. Isto mesmo resulta com mediana clareza quer dos **objectivos** fixados para a presente auditoria, quer das **observações**, **conclusões** e **recomendações** constantes do presente relatório.

2. CONCLUSÕES

A implementação de sistemas de mobilidade nas cidades mais populosas do país é de grande valia para o crescimento sustentável das mesmas e, conseqüentemente, para a qualidade de vida das populações que nelas vivem, mas constitui também um potente contributo para a reorganização desses espaços urbanos e, igualmente relevante, para a minimização dos custos totais com transportes colectivos, porque elimina redundâncias e, nessa medida, contribui para a eficiência das despesas a cargo do Orçamento do Estado, já que se trata de um sector de actividade financiado pelo Estado, Administração Central.

Para tal muito contribuiria a concretização de medidas que satisfizessem quatro factores: intermodalidade entre os vários operadores de transportes colectivos, melhoria dos impactos ambientais, incremento continuado da qualidade

² Vide, designadamente, artigos 1.º e 2.º e 5.º n.º 1, alínea f), 50.º, 54.º, 55.º e 78.º da Lei 98/97, de 26 de Agosto, sendo de destacar que o referido art.º 55.º até comete ao Tribunal a competência para realizar “auditorias de qualquer tipo ou natureza”.

³ Atente-se o teor do texto inserto nas *“Directrizes para aplicação de normas de auditoria operacional”*, INTOSAI, Julho de 2004 (tradução brasileira do TC do Estado da Bahia, Julho de 2005): *“De maneira geral, as decisões políticas e os objectivos estabelecidos pelo poder Legislativo constituem o marco de referência que serve de base aos critérios de exame utilizados na auditoria operacional. Não é função de uma ISC julgar esses objectivos e decisões. Entretanto, a ISC — como consequência de seus trabalhos — pode efectuar comentários críticos sobre os objectivos; por exemplo, questionar se são coerentes ou se é possível aferir em que medida são alcançados. Por conseguinte, um relatório de auditoria operacional pode colocar em avaliação os méritos das políticas ou decisões actuais”*. Ainda, no Cap. 1.7, atente-se na afirmação de que *“também se tem concordado que a avaliação de programas constitui uma tarefa importante para uma ISC que tenha a autoridade legal e a qualificação requeridas para realizar tais estudos”* que é o caso do Tribunal de Contas português, por força do disposto na al.) f), n.º 1, do art.º 5.º da LOPTC.



do serviço dos transportes colectivos e desincentivo à utilização dos transportes individuais.

No enalço daqueles pilares, e tendo por referência a data do trabalho de campo (Outubro de 2008), indica-se, sucintamente, o que de mais relevante se apurou, no âmbito da auditoria, no que respeita quer à mobilidade por transportes públicos na região, quer à actuação da Metro do Porto.

Importância do metro ligeiro.

1. Na área metropolitana do Porto (AMP), a **introdução do metro ligeiro aportou relevantes melhorias ao nível da mobilidade local, do descongestionamento e da reabilitação urbana e, conseqüentemente, da melhoria ambiental.** Aliás, a sua entrada em funcionamento, em 2003, para além de constituir uma nova alternativa de transporte, diversificando a oferta dos transportes públicos, foi promotora da criação do sistema de intermodalidade daquela região. Em 2008, o sistema de transportes públicos da AMP transportou 186 milhões de passageiros⁴ (validações), mais 23 milhões do que em 2004.

Pode afirmar-se que **a entrada em funcionamento do metro ligeiro foi estratégico para que o transporte público passasse, naquela área metropolitana, a ganhar clientes ao transporte individual.**

Em 2008, a Metro do Porto através da exploração do metro ligeiro e do Funicular dos Guindais, e após inaugurar uma nova estação, transportou 51,9 milhões de passageiros, o que representou um crescimento de 33%, face a 2006, ano em que tinha estabilizado a sua oferta, o que revela que a Empresa está, ainda, numa fase de crescimento do seu negócio.

Dimensão e origem do investimento.

2. **O investimento no sistema de metro ligeiro da AMP tinha custado, até 2007, 2,1 mil milhões de euros, sendo que o passivo remunerado que o financiava totalizava, naquele ano, 1,6 mil milhões de euros.**

Até Julho de 2008, 24% daquele investimento tinha sido financiado por dinheiros públicos, no montante de **513 milhões de euros**, dos quais **132,4 milhões de euros provenientes do Orçamento do Estado, 375,9 milhões de euros do Orçamento Comunitário e 4,7 milhões de euros dos accionistas** (autarquias locais e empresas públicas). Assim, **76% do investimento realizado na construção do sistema de metro ligeiro da AMP foi financiado com recurso a endividamento.**

Intermodalidade entre os operadores de transportes colectivos.

3. **Na AMP estava implementado um sistema de intermodalidade** que agregava as redes do metro ligeiro e da STCP, o maior operador de transporte público local, bem como linhas da CP e de cinco operadores rodoviários locais, **tendo-se, assim, naquela região, privilegiado a satisfação dos interesses de mobilidade dos clientes de transportes públicos, e a captação de novos clientes, em detrimento dos interesses corporativos individuais das empresas, sobretudo das empresas públicas envolvidas.**

Tal sistema resultou da adequação, mais eficiente, do serviço de transporte público prestado por aquelas empresas, com ênfase na complementaridade e diminuição de redundâncias, do aumento de pontos de conexão, em número e eficácia, e da criação de um tarifário comum intermodal, assente num modelo eficaz de repartição da receita, factores essenciais que terão, certamente, potenciado, a oferta individual da Metro do Porto, já que esta não foi a única operadora daquele sistema a ganhar passageiros, em 2008.

4. Com a 1ª fase de expansão do sistema de metro ligeiro, concluída em Maio de 2006, **este modo de transporte chegou a seis concelhos da AMP, permitindo, assim, conexões, com outros operadores de transporte, urbanas e interurbanas.** Sendo de realçar a **ligação que o metro ligeiro proporciona, com conforto, rapidez e sem transbordos, entre o aeroporto e a estação principal de comboios daquela cidade (Campanhã), esta com ligações para o resto do país.**

⁴ In pág. 19 do Relatório de Gestão e Sustentabilidade de 2008 da STCP.



5. Apesar do incremento qualitativo que o sistema de intermodalidade introduziu na oferta de transporte colectivo na AMP, o mesmo apresenta, ainda, as debilidades a seguir indicadas, mormente por não existir uma estratégia de desenvolvimento comum às empresas públicas que integram aquele sistema.

5.1. O zonamento tarifário intermodal é excessivamente fragmentado e complexo.

Abrange 46 zonas diferentes e revela-se de difícil apreensão para os clientes, sendo, ainda, promotor de infracções decorrentes da utilização de tarifários incorrectos e, bem assim, uma barreira à entrada de novos clientes no sistema de intermodalidade.

5.2. Nem todos os clientes do metro ligeiro usufruem da intermodalidade, cujo serviço, porém, pagam, sempre que utilizam aquele modo de transporte.

A expansão do metro ligeiro para os concelhos de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim não foi acompanhada pelas empresas rodoviárias do sistema de intermodalidade, pelo que os clientes que usam, exclusivamente nesses concelhos, o metro ligeiro, e que para tal têm de adquirir um título intermodal, o único válido, pagam um serviço, a intermodalidade, do qual não podem beneficiar, por não existir, sendo prejudicados face aos restantes.

5.3. Os locais de rebatimento e as frequências das ofertas da Metro do Porto e da STCP apresentam, ainda, insuficiências que podem ser mitigadas.

Aquelas duas empresas públicas, fundamentais ao sucesso continuado do sistema de intermodalidade, não partilham uma estratégia de transporte comum, nem possuem uma gestão perfeitamente articulada dos serviços que prestam, daí resultando desarticulações entre as respectivas ofertas. De facto, nem sempre os locais de rebatimento da STCP são os preferíveis para os interesses da Metro do Porto e, em determinados pontos e horários críticos, os autocarros não conseguem, razoavelmente, acompanhar as frequências registadas pelo metro ligeiro, enfraquecendo o elo da distribuição e da recolha de passageiros daquele sistema.

5.4. Existem paragens na Linha Vermelha (ligação à Póvoa de Varzim) e na Linha Verde (ligação à Maia), em locais rurais, afastadas dos pólos habitacionais, de emprego ou lazer, que não são condicentes com este modo de transporte pesado, vocacionado, face aos avultados investimentos que absorve, para o transporte de massas. Todavia, deve ser salvaguardada a conexão daquelas localidades com outros modos de transporte público.

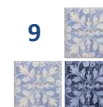
5.5. O sistema de intermodalidade não é hegemónico, já que, com excepção da Metro do Porto, as empresas operadoras de transporte público que integram o sistema de intermodalidade da AMP continuam a utilizar, simultaneamente, tarifários monomodais.

5.6. Com excepção do “Guia Intermodal”, produzido pelo TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, a Informação sobre a tarifação do sistema de intermodalidade mostra-se fragmentada e desarticulada e, conseqüentemente, nem sempre eficaz.

Efectivamente, cada empresa operadora do sistema intermodal mantém a sua política comunicacional, nomeadamente no respeitante ao serviço intermodal do sistema, a qual acresce, também, à comunicação efectuada pelo TIP, ACE, a empresa que gere o sistema de bilhética intermodal, procedimento contrário à rentabilização de meios, à eficiência económica e, muito importante, à clareza comunicacional. Aliás, **junto às Máquinas de Venda Automáticas, localizadas nas estações de metro, locais privilegiados para a aquisição dos títulos de transporte, a informação sobre tarifários serve a rede de metro, mas é insuficiente, ou de difícil compreensão, no que respeita à intermodalidade.**

Melhoria dos impactos ambientais.

6. **Os transportes colectivos, no Grande Porto, estão, gradual, mas consistentemente, pelo menos desde 2004, a ganhar quota de mercado ao transporte individual,** com impactos no descongestionamento das cidades e consequentes melhorias ambientais, consubstanciadas na redução do ruído e da poluição atmosférica (de acordo com os dados de 2006 da Eurostat, os



automóveis eram responsáveis por 80,1% da poluição atmosférica das cidades da União Europeia).

Em 2008, o sistema intermodal Andante continuava a registar crescimento da procura: 24%, face a 2006, e 597%, relativamente a 2004.

7. **O metro ligeiro é o modo de transporte mais eficiente, em termos de consumo energético.** A utilização dos veículos Eurotram e Tram-train, pela Metro do Porto, permite o reaproveitamento da energia durante a frenagem, reduzindo o respectivo consumo. Relevante, ainda, é o facto de **o metro ser silencioso e não produzir gases poluentes.**
8. **A implementação do metro ligeiro na AMP também foi promotora de notória reabilitação urbana e paisagística** que, entretanto, se operou nas cidades em que circula.
9. Com excepção dos títulos vocacionados para turistas, **a Metro do Porto só utiliza bilhética sem contacto recarregável, o que tem benefícios ambientais,** já que permite a poupança de papel, logo menor abate de árvores, e a significativa redução da produção de resíduos necessários à produção bilhética.

Incremento da qualidade do serviço prestado.

10. **O Estado, que concessionaria o serviço e que o financia, ainda não contratualizou, com a Metro do Porto, as respectivas obrigações de serviço público, nem o inerente financiamento, nem, bem assim, os parâmetros qualitativos do serviço de interesse geral a prestar pela Empresa quanto à universalidade e continuidade, conforto, segurança e higiene e protecção dos utilizadores.**

Já a **Metro do Porto,** quando subconcessionou a exploração do sistema de metro ligeiro da AMP e a operação do Elevador dos Guindais, **contratualizou pormenorizadamente, com as empresas suas concessionárias, as especificidades dos requisitos da oferta, nomeadamente no tocante à qualidade do serviço.**

11. **A Metro do Porto efectua um acompanhamento permanente e rigoroso dos requisitos de qualidade fixados nos contratos de subconcessão,** aplicando penalidades quando necessário, o que contribui para a manutenção dos padrões de qualidade que caracterizam o serviço de transporte público que presta.

12. Em termos globais, **a Metro do Porto presta um serviço atractivo e de qualidade, satisfatório em termos de higiene, possuindo, ainda, uma frota moderna, cómoda e 100% acessível.** Todavia, a Empresa deve melhorar alguns aspectos, nomeadamente os relacionados com a acessibilidade e o conforto informativo, destacando-se o que segue.

13. **As Máquinas de Venda Automática (MVA), existentes nas estações de metro para aquisição de títulos de viagem, não possuem informação acústica ou escrita em Braille** para possibilitar a aquisição desses títulos por cegos e amblíopes.

Aliás, **as MVA são causa de elevadas reclamações,** decorrentes de insuficiências quanto ao seu funcionamento, sobretudo no respeitante à retenção de valores e à não emissão da necessária nota de crédito.

14. **Não existe contraste táctil uniforme, nas faixas horizontais junto aos cais,** o que reduz a circulação segura de cegos e amblíopes.

15. **Os clientes do metro ligeiro não têm Provedor** para a defesa dos seus interesses e direitos, legalmente garantidos. Todavia, sempre se refere que o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto informou, em sede de contraditório, estarem a ser desenvolvidos trabalhos com a STCP, S. A. para partilhar com esta os seus serviços de Provedoria do Cliente.

16. **Os veículos do metro ligeiro não estão equipados com sistema de videovigilância,** aspecto negativo que assume especial relevância, dado que os seus clientes, quando chamados a pronunciarem-se sobre a qualidade do serviço, indicam a “Segurança” como um dos factores que lhes aporta menor satisfação. De notar que os casos de delinquência e vandalismo, identificados no sistema de metro ligeiro, são



em número crescente, tendo registado, entre 2006 e 2007, um incremento de 72%, apesar de circularem, diariamente na rede, equipas de segurança que custaram, em 2007, 4 milhões de euros à Metro do Porto.

Porém, e de acordo com as alegações apresentadas pelo Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, encontra-se, em curso, a execução de um processo concursal com vista à instalação de um sistema de segurança/videovigilância nos veículos do Metro do Porto.

17. A Metro do Porto apresentava **fragilidades**, ao nível da comunicação com os seus clientes, de que é exemplo a **sinalética nas estações**, respeitante à identificação das mesmas e ao encaminhamento dos passageiros às linhas. Acresce que a **obrigatoriedade de validação do título de transporte, sempre que ocorre mudança de linha, dentro do sistema de metro ligeiro, não está adequadamente divulgada**, aspecto relevante já que os passageiros têm de suportar uma sanção pecuniária, quando não adoptam esse procedimento.
18. Com excepção do pagamento de coimas por infracções detectadas pela fiscalização comercial, **o tratamento de reclamações e a resposta aos pedidos de informações dos clientes da Metro do Porto encontra-se disperso** por outras duas empresas: a subconcessionária da operação e o TIP, ACE. Ora, cada uma destas adopta um tratamento próprio para o efeito, **o que não só não dá garantias de equidade no tratamento dos clientes, como impede que a Metro do Porto usufrua dos benefícios de uma relação directa com os seus clientes.**
19. **De sublinhar, ainda, que a Lei n.º 28/2006, de 4 de Julho, referente ao Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas nos transportes colectivos apresenta insuficiências penalizantes para os clientes infractores não intencionais ou sem culpa**, descredibilizando, desse modo, os transportes colectivos e estorvando à fidelização de clientes.
20. **A Metro do Porto beneficia de trabalhadores em regime de trabalho temporário** porque nas estruturas de apoio aos clientes do metro ligeiro, sob a gestão do

TIP, ACE, os trabalhadores estavam em regime de trabalho temporário, pese embora fosse previsível que os correspondentes postos de trabalho se mantivessem no tempo, o que para além de não ser coadunável com a Lei n.º 19/2007, de 22 de Maio, que regulava aquele tipo de contratos, nem com as actuais disposições do Código do Trabalho aprovadas pela Lei 7/2009, de 12 de Fevereiro, também não facilita a identificação dos trabalhadores às empresas, logo menos adequado ao incremento da qualidade do serviço que prestam.

Desincentivo da utilização de transportes individuais.

21. **A introdução do metro ligeiro e a constituição do sistema de intermodalidade proporciona um serviço com comodidade e regularidades razoáveis**, em determinados horários e zonas da rede, **em percursos alargados da AMP, a preços ajustáveis, acompanhados por bons desempenhos em termos de qualidade** dos serviços de transporte público prestados pelas empresas, logo também pela Metro do Porto, o que está a contribuir para a conquista de quota de mercado à utilização dos transportes individuais, quer nas deslocações dentro das cidades, quer nos movimentos pendulares.
22. **A Metro do Porto construiu e reabilitou 24 parques de estacionamento**, ao longo da sua rede, sobretudo nos troços suburbanos, tendo, assim, proporcionado, com excepção do parque situado junto à estação Estádio do Dragão, um sistema de estacionamento livre e gratuito, o que se traduz em acréscimo de comodidade para os clientes e muito contribui para que, pelo menos parte dos percursos pendulares, seja efectuado com recurso ao transporte público.

Todavia, a concretização de investimentos **em interfaces**, com outros modos de transporte, para permitir o transbordo de passageiros em condições de conforto e segurança, bem como **em mais parques de estacionamento fora das cidades**, de fácil acesso e com boas ligações à rede de transportes colectivos, constituem aspectos estratégicos para a crescente captação de clientes para os transportes públicos da AMP.



Contas e situação económico-financeira da Empresa.

23. **A Metro do Porto**, sociedade anónima de capital social integralmente público, 60% do qual detido, directa e indirectamente, pela Administração Central, **é titular**, desde 1998, **da concessão para a construção e exploração do sistema de metro ligeiro da AMP, em regime de exclusividade, por um período de 50 anos.**

Através da realização de concurso internacional, e de acordo com as bases de concessão legalmente aprovadas, aquela Empresa **subconcessionou o projecto, a construção, o financiamento e a operação inicial** ao agrupamento complementar de empresas NORMETRO.

24. **Não são, como deveriam ser, suficientemente claras as fronteiras entre a Metro do Porto e o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE**, agrupamento constituído em 2002, detido em partes iguais, pela Metro do Porto, STCP, S.A. e CP, E.P.E, o qual tem como objecto a implementação e gestão do sistema bilhética Andante.

Acresce que, **desde 2006, a Assembleia Geral do TIP, ACE, cujo Presidente é o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto, não elege os seus órgãos sociais, e o Administrador Delegado do TIP, ACE, que é, também, o director financeiro da Metro do Porto, apresentou, em Março de 2008, renúncia ao cargo, a qual não chegou, no entanto, a produzir efeitos. Aspectos que, para além de poderem prejudicar o bom funcionamento do agrupamento, revelam, ainda, falta da necessária transparência, bem como inércia e exemplo não adequado da actuação de gestores públicos.**

25. Durante o período coberto pela presente auditoria e até Dezembro de 2008, **o accionista Estado, Administração Central, não tinha celebrado contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto**, em violação do DL 71/2007, de 27 de Março.

26. Em 2007, **a Metro do Porto, se excluídas as prestações do concedente relativas a subsídios ao investimento, estava em falência técnica, consequência da perda total do seu Capital Próprio.** Medido deste modo, este ascendia a **401 143 milhares de euros negativos**, o que significa que **já havia perdido o seu Capital Social em mais de 80 vezes.**

27. **A Empresa, com a anuência dos seus accionistas, entre os quais o Estado, Administração Central, contabilizou incorrectamente, os subsídios ao investimento, o que empolou o seu Capital Próprio, mantendo-o artificialmente positivo até 2007.** Este procedimento mostra-se em frontal oposição à Recomendação do Tribunal de Contas, constante do Relatório de Auditoria n.º 33/06-2ª Secção, bem como às orientações específicas da Comissão de Normalização Contabilística e da Inspeção-Geral de Finanças.

Todavia, é de realçar que com a entrada em vigor, em Janeiro de 2010, do novo Sistema de Normalização Contabilística aquela contabilização de subsídios em Capital Próprio deixou de ser incorrecta.

28. **Entre 2003 e 2007, a Metro do Porto tinha acumulado Resultados Líquidos do Exercício negativos**, que transitaram, no montante total de **402,7 milhões de euros.**

A Metro do Porto registou, em 2007, o pior RLE, igual a 145,2 milhões de euros negativos e, desses, 85,4 milhões respeitavam a Resultados Operacionais e 60,7 milhões correspondiam a Resultados Financeiros. Tal significa que, em termos médios, **por passageiro, isto é, por cada vez que um cliente utilizou, em 2007, o metro ligeiro, a Metro do Porto teve um prejuízo de 3,014 euros.** E sem o subsídio compensatório do Estado, aquele prejuízo por passageiro ascenderia a 3,229 euros, o que significa que **o esforço do Orçamento do Estado, em 2007, se traduziu em 0,215 euros por passageiro.**

29. **Para a situação deficitária e de descapitalização em que a Metro do Porto se encontra concorrem, mormente:**



29.1. 76% do montante dos investimentos totais, concretizados até 2007, foram financiados por passivo remunerado, sobretudo por empréstimos bancários, que acarretaram pesados encargos financeiros.

29.2. A exploração do sistema de metro ligeiro vem originando crescentes resultados operacionais negativos. **O défice operacional acumulado, entre 2003 e 2007, alcançava os 243,4 milhões de euros negativos.**

Embora os Proventos Operacionais se tenham revelado tendencialmente crescentes, em virtude do aumento das prestações de serviço, facto é que os correspondentes custos cresceram, em termos globais, mais acentuadamente, agravados pelas amortizações, dado que o investimento da Metro do Porto se encontra em plena vida útil.

Dos **Custos Operacionais** totais, contabilizados em 2007, 57%, isto é, **79,2 milhões de euros**, foram utilizados quer **para remunerar a empresa subconcessionária da operação** (45,6 milhões de euros), quer **para pagar as rendas de *leasing* dos veículos** (15,3 milhões de euros), quer, ainda, **para pagar a fiscalização da Operação Comercial** (2,7 milhões de euros), o que **excedeu, largamente, os 26,6 milhões de euros arrecadados pela Metro do Porto pelo transporte de passageiros.**

29.3. Consequentemente, a Metro do Porto depende do endividamento para pagar os investimentos concretizados e sustentar os défices anuais de exploração, sendo, sobretudo, à custa daquele que o metro ligeiro continua a operar na AMP.

Em 2007, o passivo remunerado da Metro do Porto totalizava 1,6 mil milhões de euros e, desses, 1,2 mil milhões de euros respeitavam a endividamento bancário de médio e longo prazo.

Quase 80% do endividamento bancário de médio e longo prazo (**993,7 milhões de euros**, em 2007) **estava avalizado pelo Estado.**

Entre 2003 e 2007, **o financiamento resultou num custo, traduzido em encargos financeiros, para a Metro do Porto, na cifra de 217,6 milhões de euros.**

Daquele montante, 73 milhões de euros foram despendidos em 2007 (27 milhões decorrente de empréstimos BEI, 32 milhões de outros empréstimos bancários, 11 milhões do *leasing* operacional e 3 milhões de outros encargos), ano em que **o Volume de Negócios totalizou 31 milhões de euros**, ou seja, **a receita total arrecadada pela Empresa, nesse ano, não suportou, sequer, 50% dos encargos financeiros da dívida**, tendo o restante sido pago com recurso a mais endividamento.

29.4 O Estado tem atribuído à Metro do Porto **indenizações compensatórias (IC) tardiamente e muito aquém das necessárias para fazer face aos défices de exploração.**

Os tarifários praticados pela Metro do Porto, que são balizados pelo Estado, são insuficientes para cobrir os custos de funcionamento do metro ligeiro, daí resultando défices anuais de exploração, os quais não são, suficientemente, compensados pelas IC atribuídas, pelo que a Empresa, também nesta situação, tem de recorrer a novo endividamento.

Em 2007, as IC pagas à Metro do Porto, no montante de 10,7 milhões de euros, aliás o valor mais elevado de sempre, cobriram 11,2% do défice operacional desse ano.

29.5. À data do trabalho de campo da auditoria, Outubro de 2008, e desde 2003 **estavam por realizar, pelos accionistas da Metro do Porto, prestações acessórias de capital, no montante de 64,7 milhões de euros**, sendo 49,9 milhões da responsabilidade do accionista Estado, Administração Central.

29.6. Naquela mesma data, **o Estado, Administração Central, também não havia cumprido o Protocolo assinado em 1998** sobre a assunção dos encargos que a Metro do Porto custeou com pré-reformas e a integração de trabalhadores da CP e da REFER, o que perfazia, em 2008, **15 milhões de euros.**

29.7. Parte do ónus da política tarifária social, imposta pelo Estado foi transferida para as empresas transportadoras do sistema intermodal, nomeadamente para a Metro do Porto que, tal como as restantes, assumiu 15% dos inerentes descontos, **o que, face à**



insuficiente subsídição pública, **acentuava a sua situação deficitária**, podendo, todavia, estimular a procura.

30. **Pese embora não possua nem a titularidade dominial, nem a responsabilidade formal de intervenção no domínio da manutenção e conservação no tabuleiro inferior da Ponte D. Luís I e na Ponte Infante D. Henrique, a Metro do Porto está a custear a respectiva manutenção e conservação, porque nem as Estradas de Portugal, S. A, nem as autarquias do Porto e de Vila Nova de Gaia assumem essa responsabilidade na proporção que lhes compete.**

A Empresa despendeu, entre 2004 e 2007, com a manutenção daquelas pontes 2,1 milhões de euros.

De referir que a **Ponte D. Luís I, não tendo sido celebrado protocolo de transição do bem, continua a integrar a Rede Rodoviária Nacional, sendo, por conseguinte, da alçada da EP-Estradas de Portugal, S. A..**

Já as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia assinaram, respectivamente, em Janeiro de 1999 e em Maio de 2000, um protocolo no qual assumiam que, após a conclusão das obras de construção da **Ponte Infante Dom Henrique** (o que ocorreu em Outubro de 2002), receberiam o respectivo domínio e manutenção, o que nunca veio a ocorrer, pese embora esta ponte esteja inscrita em vias municipais não classificadas no Plano Rodoviário Nacional, logo, da responsabilidade dos municípios.

Ademais, a **Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia deliberou em Março de 2005, por unanimidade e unilateralmente, revogar o ponto do protocolo em que havia assumido aquela responsabilidade, decisão ratificada pela Assembleia Municipal.**

Avaliação do serviço prestado e da situação económico-financeira da Empresa.

31. Finalmente, refira-se que a Metro do Porto presta, globalmente, um muito satisfatório e eficaz serviço público de transporte de passageiros e com ele a AMP está a conseguir conquistar, em número crescente, clientes para o transporte público, com os inerentes impactos na qualidade de vida local. Todavia, **a Empresa encontra-se**

descapitalizada, numa preocupante situação deficitária, com o crescimento exacerbado da sua dívida, porque a construção do sistema de metro ligeiro da AMP e o seu funcionamento assentam, maioritariamente, no endividamento, o qual, se não for contido dentro de limites razoáveis e comportáveis, empurrará a Metro do Porto para uma situação económica e financeira insustentável, podendo pôr em causa os parâmetros de qualidade com que o serviço público a seu cargo tem vindo a ser prestado e, bem assim, a eficácia da aplicação dos dinheiros públicos já empreendidos neste sistema de transporte.

3. RECOMENDAÇÕES

Tendo em atenção o conteúdo e as conclusões do presente relatório, bem como as respostas das entidades que se pronunciaram em sede de contraditório, o Tribunal de Contas formula as seguintes recomendações:

Ao Governo, enquanto titular da função legislativa, que:

- ☞ Promova a revisão da Lei n.º 28/2006, de 4 de Julho, referente ao Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros, corrigindo as suas ineficiências e adequando-a às circunstâncias reais da actuação da generalidade das empresas operadoras de transporte público, com vista a alcançar um regime sancionatório mais justo e eficaz.

Ao Governo, enquanto accionista e entidade tutelar da Empresa, que:

- ☞ Impulsione a formalização de um plano estratégico para a mobilidade na área metropolitana do Porto, que não se esgote na intermodalidade entre modos de transporte, mas que considere, igualmente, medidas com ênfase no planeamento e na gestão eficiente do espaço, integrando, ainda, medidas com vista à restrição directa do uso do transporte individual e à maior fluidez do trânsito nas redes viárias dentro das cidades, contribuindo, dessa forma, para potenciar, ainda mais, os dinheiros públicos já empreendidos no aumento e na melhoria do transporte público de passageiros oferecido.



- ☞ Contribua, formalmente, para que as empresas públicas que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto partilhem, nas situações em que possam ser complementares, o planeamento e a definição das estratégias empresariais de desenvolvimento, no sentido de incrementar a qualidade da intermodalidade da oferta do serviço de transporte público que prestam.
 - ☞ Diligencie para que sejam avaliados a necessidade e os benefícios de concessionar carreiras de autocarros que integrem o zonamento tarifário intermodal Andante nas regiões onde o metro ligeiro actua, mas onde não existe sistema de intermodalidade tarifária.
 - ☞ Contratualize com a Metro do Porto, S. A. as obrigações de serviço público desta, em cumprimento do DL 167/2008, de 26 de Agosto, e das Bases de Concessão do Estado português à Empresa, aprovadas pelo DL 394-A/98, de 15 de Dezembro, (e suas alterações). Contrato esse que especifique com clareza, rigor e pormenor, os critérios qualitativos mínimos dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos da Empresa, e respectivas percentagens, que devem ser, legitimamente, suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a actual dependência crescente do endividamento.
 - ☞ Celebre contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto, S. A de acordo com o Estatuto do Gestor Público aprovado pelo DL 71/2007, de 27 de Março.
 - ☞ Contribua para que a Metro do Porto, S. A., em geral, e os futuros projectos de expansão da sua rede, em particular, se escorem em taxas de cobertura dos custos operacionais e em modelo de financiamento que viabilizem claramente, no médio e longo prazo, o respectivo negócio, favorecendo, desse modo, os dinheiros públicos entretanto aplicados.
- Ao Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A. que:**
- ☞ Alicerce a expansão da sua rede em projectos económica e financeiramente viáveis, sustentados, nomeadamente, em fontes de financiamento variadas e que redundem, com elevada certeza, na tendencialmente crescente independência do endividamento.
 - ☞ Fundamente os futuros projectos de expansão da sua rede nos percursos e estações com notável densidade populacional que justifiquem os avultados investimentos e financiamentos públicos que este modo de transporte pesado exige, em detrimento de outros menos onerosos, como o modo autocarro.
 - ☞ Compartilhe, sempre que adequado e exequível, com as restantes empresas públicas que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto a definição do planeamento do serviço prestado, potenciando a respectiva complementaridade.
 - ☞ Promova a concepção de um modelo de comunicação empresarial comum e partilhado com as restantes empresas operadoras que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, no que respeita ao serviço intermodal por elas prestado.
 - ☞ Intente esforços, em cooperação com as Autarquias Locais e com outras empresas de transporte colectivo de passageiros, no sentido de serem fomentados investimentos na construção de melhores interfaces e na construção de parques de estacionamento, especialmente fora dos centros urbanos mais congestionados, com boas ligações à rede de transportes públicos.
 - ☞ Defenda a definição de contornos claros entre as actividades desenvolvidas pela Metro do Porto, S. A. e as que são executadas pelo TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, para que esta entidade possa gozar de plena individualidade, garantido, nomeadamente, a efectiva segregação de funções, a todo o momento, entre elas.



- ☞ Enquanto detentor da presidência da Assembleia-Geral do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, dê cumprimento ao art.º 6 do DL 430/73, de 25 de Agosto, nomeando os administradores deste agrupamento.
- ☞ Contribua, formalmente, para a atempada repartição da receita entre os operadores do sistema intermodal da área metropolitana do Porto à guarda do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, evitando os avultados saldos por repartir há mais de um ano.
- ☞ Diligencie para que a Metro do Porto, S. A, ainda que indirectamente, apenas usufrua de situações de trabalho temporário no estrito cumprimento da lei aplicável e quando outra solução menos desfavorável para o trabalhador não houver.
- ☞ Defina os critérios e procedimentos necessários para que os contratos de prestação de serviço que celebra garantam, continuamente, economia, eficiência e eficácia à Empresa.
- ☞ Diligencie junto do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da área metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais perceptível aos utilizadores da rede de transportes públicos.
- ☞ Incremente a qualidade da divulgação da informação sobre tarifação existente nas estações de metro, no sentido de também servir a intermodalidade.
- ☞ Proceda, quando oportuno, aos investimentos necessários juntos das Máquinas de Venda Automáticas de títulos de viagem, existentes nas estações de metro, para que facilitem a aquisição de títulos por cegos e amblíopes e que tenham um melhor desempenho técnico, com menos avarias, nomeadamente no que respeita à retenção de valores sem a emissão da respectiva nota de crédito.
- ☞ Proceda, assim que oportuno, às intervenções necessárias nas barras horizontais junto aos cais, com vista a que as mesmas apresentem um contraste táctil uniforme, face ao restante pavimento, aumentando as condições de segurança.
- ☞ Melhore a sua sinalética, sobretudo a que respeita à identificação das estações e ao encaminhamento dos passageiros às linhas.
- ☞ Insista na informação redundante para que todos os passageiros, nomeadamente os ocasionais, apreendam rapidamente a necessidade de validarem o seu título de transporte sempre que mudam de linha.
- ☞ Centralize o tratamento de reclamações dos seus clientes e garanta que as mesmas são sempre do conhecimento da Empresa, assegurando que delas resulta, quando apropriado, medidas correctivas.
- ☞ Diligencie pela celeridade na criação do Provedor do Cliente do metro ligeiro do Porto.
- ☞ Produza uma análise custo-benefício formal e sustentada para aferir se existe mais valia em mater a externalização da fiscalização da operação comercial da Empresa.
- ☞ Pondere sobre a oportunidade e os benefícios de actuar sobre a generalidade dos aspectos identificados, neste relatório, como “a melhorar”.

Aos Conselhos de Administração da Metro do Porto, S. A. e da Estradas de Portugal, S.A. que:

- ☞ Determinem, através da assinatura de um protocolo, a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luís I, bem como qual das entidades deve assumir a responsabilidade pela execução desses trabalhos em ambos os tabuleiros da ponte, já que a sua concretização parcelar por entidades distintas não é conveniente do ponto de vista da segurança.

Às Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia que:

- ☞ Cumpram ou renegociem o protocolo que celebraram, de livre e espontânea vontade, com a Metro do Porto (em 20/01/1999, a CM Porto e, em 02/05/2000, a CM Vila Nova de Gaia), assumindo a titularidade dominial da Ponte Infante D. Henrique e respectiva responsabilidade pela sua manutenção e conservação.



II CORPO DO RELATÓRIO

4. A METRO DO PORTO

4.1. Constituição

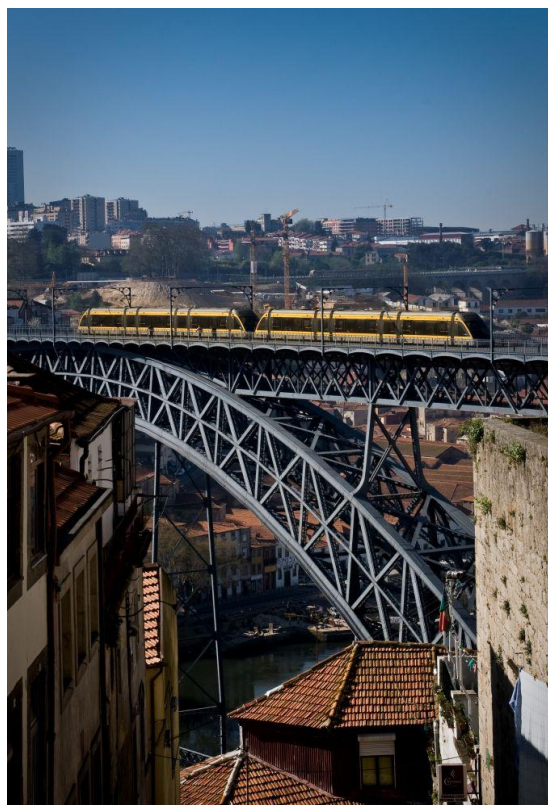
A Metro do Porto detém um contrato de concessão para explorar, em regime de exclusividade, durante 50 anos, o metro ligeiro da área metropolitana do Porto. Os trabalhos de concepção, construção e exploração inicial foram legalmente, por aquela, subconcessionados.

Em 2008, o Estado português detinha, directa e indirectamente, 60% do CS da Empresa.

A Metro do Porto é uma sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos, constituída em 6 de Agosto de 1993 com o objecto principal de explorar, em regime de concessão atribuída pelo Estado, o sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

Para a prossecução do seu objecto principal, também esteve a cargo desta Empresa a concepção e planeamento dos projectos, a execução das obras de construção das infra-estruturas e o fornecimento e montagem dos equipamentos, nomeadamente do material circulante.

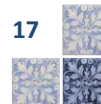
Através do DL 394-A/98, de 15 de Dezembro⁵, com a última redacção dada pelo DL 192/2008, de 1 de Outubro, para além dos Estatutos da Empresa, foram também aprovadas as Bases da Concessão da Exploração do sistema de metro ligeiro à Metro do Porto pelo Estado português, em regime de serviço público e de exclusividade e pelo prazo de 50 anos.



Também de acordo com aquele diploma legal, a Metro do Porto subconcessionou, após a realização de um concurso público internacional, o projecto, construção, financiamento e operação inicial do metro ligeiro ao agrupamento complementar de empresas NORMETRO, cuja minuta do respectivo contrato foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 142-A/98, de 25 de Novembro.

Desde a constituição da Metro do Porto, em 1993, que a sua estrutura accionista já se alterou quatro vezes. Inicialmente, com o intuito de potenciar os interesses das autarquias da área metropolitana do Porto e de acelerar a resolução das matérias das atribuições e competências autárquicas que influíam, directamente, no projecto da implementação do sistema de metro ligeiro, a Metro do Porto era detida, maioritariamente, pela Área Metropolitana do Porto.

⁵ Sucessivamente alterado pela Lei n.º 161/99, de 14-09, e pelos Decretos-lei n.º 261/2001, de 26/09, n.º 233/2003, de 27-09, n.º 249/2002, de 19-11, n.º 33/2003, de 24-02, n.º 166/2003, de 24-07.

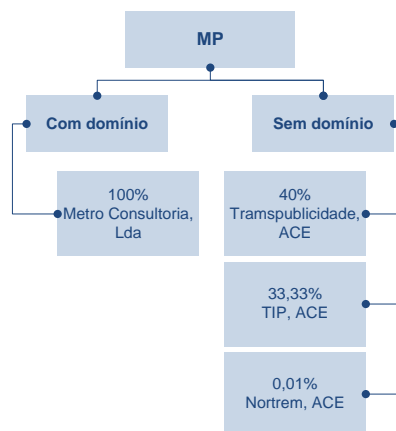


Em 2008, através de um aumento do Capital Social de 5 milhões de euros para 7,5 milhões de euros, o Estado português (Administração Central) passou a deter, directa e indirectamente, a maioria do Capital Social da Empresa: 60%. (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 1 - Evolução da Estrutura Accionista da Metro do Porto

Entre 1993 e 1998	Área Metropolitana do Porto	80%	CS (1993) = 998 mil euros ↓ CS (1998) = 4.988 mil euros		
	CP, E. P. E	15%			
	Metropolitano de Lisboa, E. P.	5%			
Entre 1999 e 2006	Área Metropolitana do Porto	59,9993%	CS (1999) = 4.988 mil euros ↓ CS (2006) = 5.000 mil euros		
	STCP, S. A.	25%			
	Estado Português	10%			
	CP, E. P. E.	5%			
	CM: Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e VN Gaia e Gondomar.	0,0007%			
Em 2007	Área Metropolitana do Porto	59,9993%	CS (2007) = 5.000 mil euros		
	STCP, S. A.	25%			
	Estado Português	10%			
	CP, E. P. E.	5%			
	CM: Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e VN Gaia e Gondomar,	0,0007%			
Em 2008	Estado Português	40%	60%	CS (2008) = 7.500 mil euros	
	STCP, S. A	16,67%			
	CP, E. P. E.	3,33%			
	Área Metropolitana do Porto	39,9995%			40%
	CM: Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde e VN Gaia e Gondomar,	0,0005%			

Constituíam empresas do grupo e associadas da Metro do Porto, as indicadas no gráfico seguinte, sendo de notar que todas elas estavam directamente relacionadas com o seu negócio.





A Metro do Porto apenas mantinha domínio na Metro Consultoria, Lda. que tinha como objecto desenvolver projectos na área dos transportes urbanos. Entre 2006 e 2008, esta empresa, apesar de manter o Capital Próprio positivo, apresentava crescente degradação dos seus resultados do exercício. (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 2 - Situação Económico-Financeira da Metro Consultoria, Lda.

Ano	Total Capital Próprio (€)	RLE (€)
2006	1.847	(53)
2007	1.786	(61)
2008	1.051	(722)

As fronteiras entre a Metro do Porto e o TIP, ACE eram ténues e desde 2006 que esta última entidade não elegia os seus órgãos sociais, o que revela alguma inércia por parte dos gestores públicos envolvidos e da respectiva tutela sectorial.

Ainda sobre o grupo da Metro do Porto, esta Empresa, a STCP, S. A. e a CP, E.P.E. eram sócios em partes iguais (33,33%) no Capital Social do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE (doravante TIP, ACE). O TIP, ACE foi constituído em 2002 e tinha a seu cargo a implementação e a gestão do sistema de bilhética sem contacto da área metropolitana do Porto, factor vital para o bom funcionamento do sistema de intermodalidade dessa região.

Ocorre que, durante a presente auditoria à Metro do Porto, constatou-se que:

■ **As fronteiras entre a Metro do Porto e o TIP, ACE, eram excessivamente ténues.**

Efectivamente, e pese embora sejam três os sócios, em partes iguais, do TIP, ACE, não se verificou rotatividade na respectiva presidência da Assembleia Geral, pertencendo aquela, desde a constituição da empresa, ao Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto.

Também o Administrador-Delegado do TIP, ACE era, simultaneamente, o Director do Departamento Administrativo e Financeiro da Metro do Porto, sendo esse precisamente o departamento que, por contrato, prestava, ao TIP, ACE, os respectivos serviços administrativos e financeiros, o que significava que o Administrador-Delegado tem sido,

simultaneamente, prestador e consumidor daqueles serviços.

Acresce que, quando questionada pelo Tribunal no decurso da execução da auditoria, via correio electrónico, a Linha Andante, que era a estrutura do TIP, ACE de apoio aos clientes, sobre a bilhética intermodal Andante, a respectiva resposta à questão foi reencaminhada para a Metro do Porto e para mais nenhuma das outras empresas aderentes, o que mostra a dependência do TIP, ACE, face à Metro do Porto.

Considera-se que, face à importância estratégica do TIP, ACE, para a implementação do sistema de mobilidade na área metropolitana do Porto, e para o saudável entendimento entre todas as empresas envolvidas, muito contribuiria se se garantisse, exemplarmente, a plena independência e equidistância do TIP, ACE, face às empresas que o constituem.

■ **O TIP funcionava sem Conselho de Administração eleito desde 2006.**

Face à expectativa de o TIP, ACE, vir a ser integrado na então anunciada Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, a Assembleia Geral desta entidade decidiu, em reunião de 20-02-2006, não deliberar sobre a eleição dos seus órgãos sociais para o triénio 2006-2008. Em 15-09-2006, de tal decisão foi dado conhecimento à Secretaria de Estado dos Transportes.

Mais tarde, em 10-05-2007, por ofício do Presidente da Assembleia Geral do TIP, ACE, aquela Secretaria de Estado era informada de que a inexistência de Conselho de Administração estava a ter no agrupamento um «(...) **impacto negativo no seu funcionamento** que se torna[va] progressivamente visível (...)», tendo, ainda, acrescentado: «(...) **venho reiterar junto de Vossa Excelência o pedido de orientação superior sobre esta matéria já expresso na minha carta de 15 de Setembro de 2006**». (Negrito nosso.)



Em 12-03-2008, o Administrador-Delegado do TIP, ACE, apresentou renúncia ao cargo, tendo nessa mesma data, através do ofício n.º MP-751601/08, disso sido dado conhecimento à Secretaria de Estado dos Transportes. No entanto, em sede de contraditório, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto informou o Tribunal que «o Administrador Executivo (...) que havia renunciado ao exercício do cargo retirou a declaração de renúncia, tendo mantido plenamente as suas funções, uma vez que essa declaração de renúncia não chegou a produzir efeitos».

Em suma, desde Fevereiro de 2006, isto é, há mais de três anos, que a Assembleia Geral do TIP, ACE, não nomeou, como lhe competia pelo n.º 2 do art.º 6º do DL 430/73, de 25 de Agosto, os órgãos sociais da empresa. Esta situação, que persistiu não obstante o conhecimento da tutela sectorial, para além de ter reflexos negativos no funcionamento da empresa, não constitui exemplo da transparência, eficácia, diligência e capacidade de decisão não só do Estado, mas também dos gestores públicos envolvidos e incumprimento da lei.

4.2. Os Conselhos de Administração

Até Dezembro de 2008 não tinham sido celebrados contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto em desrespeito pelo DL 71/2007, de 27 de Março.

Entre 2003 e 2008, a Metro do Porto foi conduzida por três Conselhos de Administração com a composição identificada no quadro seguinte.

Quadro n.º 3 - Conselhos de Administração no Período 2003-2008

Eleição para Julho 2002 a Março de 2004	AG de 10-03-2004 Eleição para 2004/2007	AG de 25-03-2008 Eleição para o triénio 2008/2010
<p>Presidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Major Valentim Loureiro <p>Vogais Executivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prof. Oliveira Marques ✓ Eng. José Duarte Vieira <p>Vogais:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dr. Rui Rio ✓ Sr. José Narciso Miranda ✓ Prof. Oliveira Marques 	<p>Presidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Major Valentim Loureiro <p>Vogais Executivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Prof. Oliveira Marques ✓ Eng. José Duarte Vieira ✓ Eng. Juvenal Silva Peneda <p>Vogais:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dr. Rui Rio ✓ Sr. José Narciso Miranda ✓ Prof. Oliveira Marques 	<p>Presidente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dr. Ricardo Fonseca <p>Vogais Executivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dra. Gorete Rato ✓ Prof. Jorge Delgado <p>Vogais Não Executivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Dra. Fernanda Meneses ✓ Dr. Rui Rio ✓ Eng. Mário de Almeida ✓ Dr. Marco António Costa

Sobre esta temática, o Tribunal realça que o n.º 2 do art.º 18º do Estatuto do Gestor Público, DL 71/2007, de 27 de Março, determinou que, nas empresas que prestam serviços de interesse geral (como é o caso da Metro do Porto), fossem celebrados contratos de gestão entre os gestores públicos, os titulares da função accionista e o membro do Governo responsável pelo respectivo sector de actividade.

Porém, até Dezembro de 2008, não havia sido celebrado qualquer contrato com os gestores públicos da Metro do Porto, em desrespeito por aquele normativo legal.

A não celebração de contratos de gestão, particularmente a não definição de orientações específicas traduzidas em objectivos e metas quantificáveis, mensuráveis, temporizáveis e controláveis, entre o Estado e o Conselho de Administração da Metro do Porto, obsta ao real prosseguimento de disposições inseridas em diversas iniciativas legislativas dirigidas ao Sector Empresarial do Estado, nomeadamente:

- A avaliação de desempenho de gestores públicos em observância às orientações específicas emanadas: ponto 1 do art.º 6º do DL 71/2007, de 27 de Março.
- A avaliação do desempenho individual da empresa.
- A apresentação de relatórios de acompanhamento e avaliação do grau de cumprimento das orientações de gestão definidas nos termos da lei: art.º 18.º F do DL 558/99, de 12 de Dezembro, e pontos 5 e 6 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008.

4.3. Desempenho Económico-financeiro

4.3.1. *Evolução do Capital Próprio*

Em 2007, a Metro do Porto, se excluídos os subsídios ao investimento contabilizados em prestações do concedente, encontrava-se em falência técnica, o seu Capital Social estava totalmente consumido e os seus Capitais Próprios negativos reflectiam crescente agravamento.

A Metro do Porto, em oposição às regras do Plano Oficial de Contabilidade, às orientações directas da Comissão de Normalização Contabilística e da Inspeção-Geral de Finanças e em desrespeito pela Recomendação do Tribunal de Contas, continuou a contabilizar, incorrectamente, os subsídios não reembolsáveis ao investimento provenientes do Estado, empolando, dessa forma, a sua Situação Líquida.

O Estado concedente tem vindo a atribuir, anualmente, subsídios não reembolsáveis à Metro do Porto para financiamento do investimento realizado, conforme DL 394-A/98, de 15 de Dezembro, diploma que aprovou as Bases da Concessão da Exploração do sistema de metro ligeiro.

No exercício económico de 2003, a Metro do Porto decidiu alterar o procedimento de contabilização daqueles subsídios, até então correctamente contabilizados como proveitos diferidos, passando a integrá-los no Capital Próprio da Empresa, como “Prestações do Concedente”. (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 4 - Evolução do Capital Próprio entre 2003 e 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Capital Social	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Prestações Acessórias	179.033	179.033	179.033	179.033	179.033
Prestações Concedente (PC)	273.025	332.128	408.883	463.561	471.561
Capital Próprio (CP)	248.573	269.726	269.146	207.669	70.418
CP – PC	(24.452)	(62.402)	(139.737)	(255.892)	(401.143)

Ocorre que, de acordo com o Plano Oficial de Contabilidade⁶, aprovado pelo DL 410/89, de 21 de Novembro, obrigatoriamente aplicável à Metro do Porto por força do seu art.º 2.º, a

⁶ O POC foi, pelo DL 158/2009, de 13 de Julho, substituído pelo Novo Sistema de Normalização Contabilística, o qual entrará em vigor para os exercícios que se iniciem a, ou após, 1 de Janeiro de 2010.

contabilização dos subsídios associados a activos amortizáveis deverão ser transferidos, numa base regular, para uma subconta dos Proveitos e Ganhos Extraordinários à medida que forem contabilizadas as amortizações do imobilizado a que respeitam, na proporção do financiamento, isto é, devem ser contabilizados como proveitos extraordinários e sem reconhecimento directo no Capital Próprio.

Esta, para além de ser a opinião do Tribunal já expressa no seu Relatório de Auditoria n.º 33/06-2ª Secção, é também a opinião da Inspeção-Geral de Finanças e da Comissão de Normalização Contabilística, entidades que já se pronunciaram sobre esta matéria, e em relação a esta Empresa, e que já recomendaram a correcção contabilística.

Ademais, por intermédio daquele relatório, o Tribunal recomendou, expressamente, ao Conselho de Administração da Metro do Porto que: «*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 (...)*».

E, em consequência daquela Recomendação, as Revisões Legais das Contas de 2007 e de 2008 da Metro do Porto passaram a ter uma Reserva quanto a esta matéria.

No entanto, apesar da opinião coincidente e consequentes recomendações daquelas entidades oficiais, a Assembleia Geral da Metro do Porto decidiu, na sua reunião de 7 de Março de 2007, por unanimidade, manter o registo contabilístico das dotações para financiamento recebidas do Estado e equiparadas (comparticipações do PIDDAC, Feder e Fundo de Coesão) na conta 58 – Prestações do Concedente.

Nessa reunião, o accionista Estado, Administração Central, apresentou a seguinte declaração de voto: «*O Estado reconhecendo o mérito técnico e a pertinência da recomendação do Tribunal de Contas considera que a mesma deverá ser equacionada no âmbito da definição do enquadramento estratégico futuro da empresa e de um eventual reforço dos capitais próprios em montante adequado*».

Sobre esta matéria, em sede de contraditório, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto referiu que «A Empresa procedeu de acordo com o parecer de peritos de renome e em harmonia com o normativo internacional» e que, após ter submetido o assunto aos accionistas, «(...) a Empresa tem-se limitado a dar cumprimento à deliberação unânime da Assembleia Geral».

Pese embora o referido, importa, acrescentar que entrou em vigor, em Janeiro de 2010, o novo Sistema de Normalização Contabilística, o qual, ao harmonizar as normas nacionais com as internacionais, aportará uma alteração significativa, na sequência da qual a mencionada errada contabilização, à luz das então normas nacionais, deixará, a partir dessa data, de se verificar.

O montante daqueles subsídios públicos ao investimento ascendiam, em 2007, a 471 561 milhares de euros, cuja contabilização provocou o empolamento do Capital Próprio da Empresa, já que quando expurgado desses subsídios verificava-se que a Metro do Porto havia, entre 2003 e 2007, perdido a totalidade do seu capital próprio, encontrando-se **em falência técnica**.

Naquele quinquénio, a Metro do Porto apresentava uma degradação sempre crescente dos seus Capitais Próprios, para os quais contribuiu, fundamentalmente, a incorporação dos cada vez mais acentuados resultados líquidos negativos do exercício.

Entre 2003 e 2007, o Capital Próprio do Metro do Porto degradou-se em quase 377 milhões de euros, sendo que **a sua Situação Líquida negativa ascendia, em 2007, a 401 143 milhares de euros negativos**. Isto é, nesta data, o Capital Social da Metro do Porto já havia sido perdido em mais de 80 vezes.

Em 2008, na sequência da alteração accionista da Metro do Porto, o accionista Estado, Administração Central, efectuou um aumento do capital social em 2,5 milhões de euros, valor muito aquém do necessário para inverter a situação de descapitalização da Empresa.

Desde 2003 que estão por realizar prestações acessórias de capital fixadas nas Assembleias Gerais da Metro do Porto no valor de 64,7 milhões de euros, dos quais, 49,9 milhões da responsabilidade do accionista Estado, Administração Central.

Entre outros, a Base da Concessão XIII da Exploração do sistema de metro ligeiro determina que o financiamento das obras de requalificação urbana, por via da realização de prestações acessórias de capital, seja assegurado pelos municípios da área metropolitana do Porto, tendo determinado, ainda, que o Estado, Administração Central, enquanto accionista, também pode assegurar esse financiamento pela mesma via.

Nessa medida, as Assembleias Gerais da Metro do Porto de 06 de Março de 2002 e de 28 de Fevereiro de 2003 fixaram as prestações acessórias de capital a realizar por cada accionista nos montantes indicados no quadro seguinte:

Quadro n.º 5 - Prestações Acessórias fixadas

(€)	Montante fixado	Montante pago
Estado	49.879.790	
STCP, S. A.	6.748.935	
CM Porto	6.100.163	179.033
CM Matosinhos	1.609.691	
CM Maia	529.329	
Total	64.867.908	179.033

Daqueles montantes de prestações acessórias de capital fixados pelas Assembleias Gerais, estavam por realizar, desde 2003 e pelo menos até Dezembro de 2008, 64 689 milhares de euros, dos quais apenas a Câmara Municipal do Porto tinha realizado uma parte da prestação fixada, no valor de quase 179 milhares de euros.

O valor da prestação acessória de capital fixado para o Estado, no montante de 49 880 milhares de euros, encontrava-se adequadamente sustentado no Despacho Conjunto dos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, de 28 de Junho de 2001.

Sobre esta matéria, e sem prejuízo de o Tribunal já se ter pronunciado e produzido uma Recomendação no seu Relatório n.º 33/06-2ª Secção, ainda assim sempre se acrescenta **que a não realização dessas entradas de capital por parte dos accionistas, que foram os que decidiram fixá-las, não só reflecte ineficácia da deliberação daquele órgão social**, uma vez que não redundou em concretização, **como também não contribuía para a Empresa reverter a sua situação de descapitalização.**

O Estado português ainda não tinha concretizado, em 2008, o compromisso assumido no Protocolo de 1998 de custear os encargos com a pré-reforma e a integração dos trabalhadores da CP e da REFER no quadro de pessoal da Metro do Porto, os quais perfaziam quase 15 milhões de euros, em Dezembro de 2008.

A construção da rede do metro ligeiro substituiu, nalgumas zonas, a infra-estrutura explorada pela CP – Comboios de Portugal, EPE. e pela REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE, pelo que, e em cumprimento do art. 7.º das Bases de Concessão, foi celebrado um Protocolo, em Setembro de 1998, no qual se procurou salvaguardar os trabalhadores da CP e da REFER cujos postos de trabalho foram afectados por essa substituição.

Na cláusula 10.ª daquele Protocolo, o Estado garantia assegurar os meios necessários para custear as acções de integração, de recolocação e de pré-reformas daqueles trabalhadores. Nesse âmbito, a Metro do Porto custeou, até 2008, 14 971 milhares de euros correspondentes a indemnizações por rescisões de contratos de trabalho e a integração de trabalhadores no seu quadro, valor que o Estado ainda não tinha entregado à Metro do Porto, conforme estava assumido naquele Protocolo.

Com este agir, o Estado impeliu a Metro do Porto a custear um conjunto de encargos, tardando, porém, em ressarcir-la, sem qualquer consequência, contribuindo, dessa forma, para agravar a situação económico-financeira daquela, já muito deteriorada.

4.3.2. Evolução do Volume de Negócios

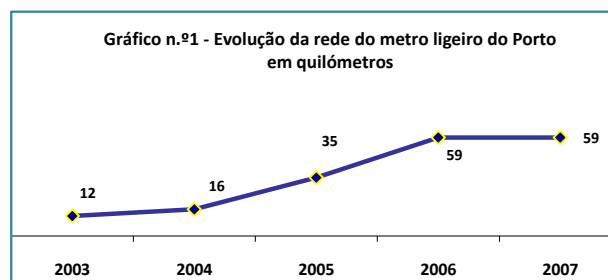
Entre 2003 e 2007, o Volume de Negócios da Metro do Porto tem sido sempre crescente, mesmo em 2007, ano em que não houve aumento da sua oferta. O exercício de 2007 foi o mais favorável ao alcançar quase 31 milhões de euros, mais 18% do que no ano anterior. Desse valor, 26,6 milhões de euros respeita ao serviço público prestado pelo sistema de metro ligeiro, o qual registou um crescimento de quase 25%, face a 2006, o que revela que o negócio da Metro do Porto ainda se encontrava, claramente, numa fase de crescimento.

Quadro n.º 6 - Evolução do Volume de Negócios 2003-2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Volume de Negócios Total (1)	4.862	9.068	14.790	26.251	30.995
Vendas	102	246	355	397	0
Prest. Serv.: Metro Ligeiro	2.752	5.235	10.212	21.096	26.344
Prest. Serv.: Funicular Guindais	0	122	138	176	211
Manutenção dos veículos	1.751	2.965	3.609	3.728	3.801
Publicidade espaços comerciais	202	325	183	269	366
Serv. Adm e Financeiros TIP	55	62	66	59	70
Prest. Serv.: Outros	0	113	227	526	203

(1) Volume de Negócios não inclui Trabalhos para a Própria Empresa, Subsídios à Exploração e Indemnizações Compensatórias.

Como se verifica no quadro anterior, no período em análise, 2003-2007, o Volume de Negócios da Metro do Porto tem sido sempre crescente e mais acentuadamente de 2005 para 2006, período em que a expansão da rede do metro ligeiro registava o crescimento mais elevado: 24 quilómetros. (Ver gráfico seguinte.)



Efectivamente, desde 2006, quando a extensão da rede do metro ligeiro alcançou os 59 quilómetros, que mais de 80% do Volume de Negócios da Metro do Porto provém das receitas arrecadadas pela prestação do serviço público de transporte prestado pelo sistema de metro ligeiro.

É de salientar, ainda, que, pese embora no ano de 2007 não tenha ocorrido qualquer crescimento da rede, as receitas provenientes da venda de títulos de transporte continuaram a aumentar quase 25%, face ao ano anterior, o que demonstra como a Metro do Porto ainda se encontrava numa fase de crescimento comercial.

Em 2007, a Metro do Porto alcançou um Volume de Negócios igual a 30 995 milhares de euros, o melhor de sempre, que correspondeu a um crescimento de 4,7 milhões de euros, face a 2006, resultado do aumento generalizado das receitas com prestações de serviços, mas, sobretudo, do aumento das vendas dos títulos de transporte, o qual atingiu, em 2007, 5,3 milhões de euros.

4.3.3. Estrutura de Resultados

A Metro do Porto tem registado uma acentuada e crescente degradação dos seus resultados, embora o défice operacional se apresente, tendencialmente, menos agravado. Os RLE negativos totalizavam, em 2007, 145 milhões de euros, dos quais (menos) 85 milhões respeitavam a Resultados Operacionais e (menos) 61 milhões correspondiam a Resultados Financeiros (essencialmente encargos com endividamento).

4.3.3.1. Quanto aos Resultados Operacionais

Quadro n.º 7 - Evolução dos Resultados Operacionais 2003-2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Operacionais	37.772	45.857	42.027	44.490	53.646
Custos Operacionais	47.446	66.537	88.261	125.924	139.064
Resultados Operacionais	(9.674)	(20.680)	(46.234)	(81.434)	(85.418)

Ao longo do período em análise (2003-2007), a Metro do Porto registou um crescente agravamento dos Resultados Operacionais negativos com uma desaceleração em 2007. Nesse ano, o Resultado Operacional totalizava 85 418 milhares de euros negativos.

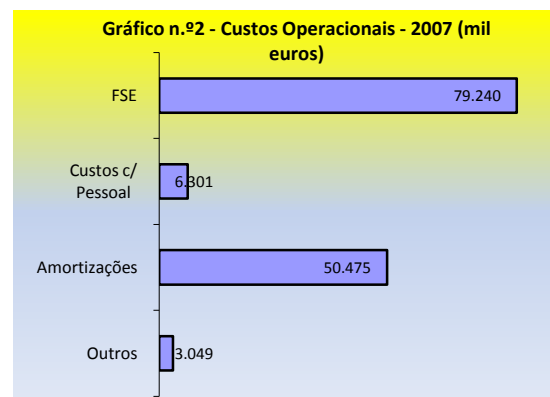
Pese embora os **Proveitos Operacionais** tenham sido tendencialmente crescentes ao longo do quinquénio, motivados pelo aumento das prestações de serviço, facto é que os correspondentes custos cresceram, em termos globais, mais acentuadamente.

De notar que a quebra desses proveitos em 2005, face a 2004, resultou da diminuição dos proveitos provenientes dos “Trabalhos para a própria empresa” que variaram de 32 milhões de euros para 25 milhões de euros e dos “Subsídios à exploração” que sofreram uma redução de 4,7 milhões de euros para 2,2 milhões de euros, naquele mesmo período.

Já quanto aos **Custos Operacionais**, sempre crescentes naquele quinquénio, as Amortizações do exercício foram, naturalmente face aos avultados investimentos que têm estado a ser concretizados na construção das infra-estruturas da rede, os custos mais pesados, no conjunto do quinquénio, os quais representaram 20% e 36% dos Custos Operacionais, respectivamente em 2003 e em 2006.

É, ainda, de salientar uma considerável redução crescente dos Custos Com Pessoal (31%), naquele quinquénio, os quais passaram de 8,3 milhões de euros, em 2003, para 5,7 milhões de euros, em 2006, tendência esta invertida no exercício de 2007, quando tais custos alcançaram 6,3 milhões de euros distribuídos por um efectivo médio de 123 trabalhadores.

Centrando a análise nos Resultados Operacionais de 2007, verificou-se que, embora estes resultados se tivessem agravado em 13 milhões de euros, face a 2006, foi o exercício em que essa deterioração foi menos significativa no quinquénio em análise.



No que respeita aos **Custos Operacionais**, que totalizaram, em 2007, **139 064 milhares de euros**, os mesmos **sofreram um acréscimo, face a 2006**, de 13 140 milhares de euros. Da estrutura de custos operacionais (ver gráfico anterior) destacam-se:

- os **Fornecimentos e Serviços Externos (FSE)**, que foram os que tiveram maior peso na estrutura de custos da Empresa. Em 2007, registavam 79 240 milhares de euros, representando 58% dos custos operacionais e **excedendo, por si só, em 25,6 milhões de euros os proveitos operacionais da Empresa**.

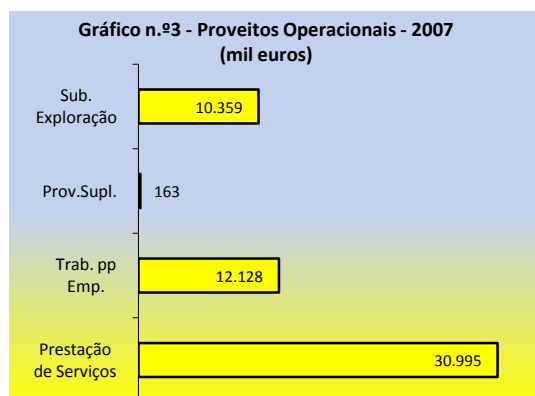
De notar que daqueles 79 240 milhares de euros:

- **45 628 milhares** de euros, isto é 60%, respeitavam à remuneração que a Metro do Porto pagou à Normetro, ACE, de acordo com o contrato de subconcessão da **exploração da operação comercial do sistema de metro ligeiro do Porto**;
- **2 690 milhares de euros** decorriam dos encargos com **fiscalização** e acompanhamento do cumprimento daquele **contrato de subconcessão** (“Fiscalização da Operação Comercial”).
- **15 328 milhares de euros**, o que representava 19%, correspondiam às **rendas de leasing** referentes ao aluguer dos **veículos metro ligeiro**;
- As **Amortizações do imobilizado** ascenderam, em 2007, a 50 475 milhares de euros, o que representava 36% da estrutura dos Custos Operacionais, montante elevado justificado pelo facto de o imobilizado corpóreo da Empresa (que ascendia, nesse ano, a quase 1,6 mil milhões de euros), encontrar-se em plena vida útil.

Quanto aos **proveitos operacionais**, que totalizaram, em 2007, **53 646 milhares de euros**, e **cobriram, em 2007, 39% dos custos operacionais**, os mesmos **cresceram, face a 2006**, 9 156 milhares de euros. Da sua estrutura destacam-se as seguintes componentes (ver gráfico anterior):

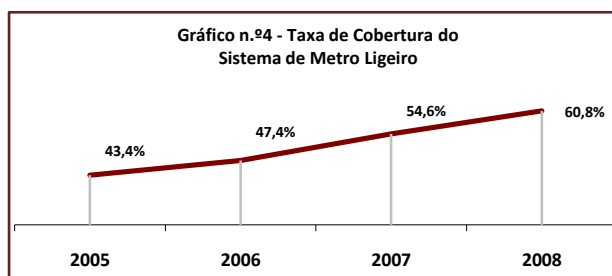
- As **Prestações de Serviços**, que cresceram continuamente devido, mormente, ao aumento das receitas provenientes do aumento do número de passageiros que utilizam o metro ligeiro e o Funicular dos Guindais. Em 2007, **o transporte de passageiros, que aportou para a Empresa 26 555 milhares de euros**, mais 5 283 milhares de euros do que em 2006, justificando 86% dos proveitos provenientes de prestações de serviços. É previsível que tais receitas se mantenham crescentes, no futuro próximo, já que o sistema de intermodalidade daquela região tem estado a ganhar clientes, desde a entrada em funcionamento deste modo de transporte.
- **Os Trabalhos para a Própria Empresa**, que ascenderam a 12 128 milhares de euros, menos 3 661 milhares de euros do que no ano transacto.
- **Os Subsídios à Exploração**, que respeitavam às indemnizações compensatórias entregues pelo Estado, e totalizavam, em 2007, 10 359 milhares de euros, representando um reforço significativo proveniente do Orçamento do Estado, face aos subsídios à exploração atribuídos nos anos anteriores e, concretamente, mais 7 956 milhares de euros do que em 2006.

Em suma, **o défice operacional da Metro do Porto é muito significativo**, 85,4 milhões de euros, em 2007, e a contenção **do respectivo agravamento ficará dependente da contratualização do financiamento público com o Estado, da capacidade de o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto**, e nessa medida também do metro ligeiro, **manter a conquista de clientes, mas também, e muito importante, da competência que a Metro do Porto demonstrar na negociação dos contratos de prestação de serviços que celebra**, já que esta Empresa se caracteriza por contratar a outras empresas a generalidade dos serviços.



Essa prática, que estimula a economia, **exige da Empresa um elevado rigor e diligência na negociação da generalidade dos seus contratos de prestação de serviços que se deve pautar pelos melhores parâmetros de economia e de eficiência.**

Ainda de notar que quando analisados os resultados directamente relacionados com a exploração do sistema de metro ligeiro, verifica-se que a respectiva taxa de cobertura alcançava, em 2008, os 60,8%.



Conforme se constata pela leitura do gráfico anterior, os custos directos da exploração do metro ligeiro ainda estão muito além das receitas provenientes da sua utilização, isto é, as receitas geradas pela actividade são insuficientes para fazer face aos custos que são necessários para proporcionar esse serviço.

Todavia, a tendência do défice de exploração tem vindo a desacelerar, factor sobretudo significativo nos exercícios de 2007 e de 2008, quando a expansão da rede estabilizou.

Tal evolução se, por um lado, resulta do aumento das receitas derivadas do aumento de passageiros, por outro lado, também é consequência da introdução de um novo modelo de exploração que permitiu otimizar a afectação do material circulante às oscilações da procura.

4.3.3.2. Quanto aos Resultados Financeiros

Como se aduz dos dados constantes no quadro seguinte, entre 2003 e 2007, os Resultados Financeiros da Metro do Porto apresentavam-se sempre negativos e tendencialmente mais negativos, atingindo, em 2007, o pior resultado: 60 692 milhares de euros negativos.

Quadro n.º 8 - Evolução dos Resultados Financeiros 2003-2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Financeiros	1.189	870	836	877	870
Custos Financeiros	17.380	19.291	26.532	42.334	61.561
Resultados Financeiros	(16.192)	(18.421)	(25.696)	(41.457)	(60.692)

Essa situação ficou a dever-se aos avultados encargos financeiros decorrentes do endividamento bancário da Empresa, o qual não visa apenas fazer face ao investimento, mas também cobrir o sistemático défice anual da sua actividade. Aliás, o passivo remunerado da Metro do Porto ascendeu, em 2007, a quase 1,6 mil milhões de euros.

No exercício económico de 2007, os juros suportados pela Metro do Porto ascenderam a 58 779 milhares de euros, mais 46% do que em 2006, o que reflectia o crescente endividamento e a subida das taxas de juros, desse ano.

4.3.3.3. Quanto aos Resultados Extraordinários

Quadro n.º 9 - Evolução dos Resultados Extraordinários 2003-2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Extraordinários	34	1.331	738	817	1.021
Custos Extraordinários	145	145	103	57	60
Resultados Extraordinários	(110)	1.186	636	759	960

Os Resultados Extraordinários foram os únicos a contribuir positivamente, desde 2004, para os Resultados Líquidos do Exercício da Metro do Porto devido aos subsídios recebidos do Orçamento do Estado (PIDDAC) para a construção da Ponte Infante Dom Henrique na sequência da decisão de afectação do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I ao sistema de metro ligeiro.

No total, a **Ponte Infante Dom Henrique, cuja construção ficou ao encargo da Metro do Porto, custou ao Orçamento do Estado 33 760 milhares de euros.**



Em Dezembro de 2008, era ainda a Metro do Porto quem se ocupava da manutenção das Pontes D. Luís I e Infante Dom Henrique porque nem a Câmara Municipal do Porto, nem a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, nem a Estradas de Portugal, S. A, quiseram assumir essa responsabilidade, facto que acarretou consequências financeiras que a Empresa teve de suportar.

Efectivamente, a Metro do Porto celebrou dois protocolos: um com a Câmara Municipal do Porto, assinado em 20-01-1999, e outro com a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, assinado em 02-05-2000, nos quais a Empresa assumia a responsabilidade de construir a Ponte Infante Dom Henrique, ficando, ainda, assente, em cada um daqueles protocolos, que **«após a sua conclusão, as obras situadas no município serão recebidas pela Câmara, passando o respectivo domínio e manutenção a ser da sua exclusiva responsabilidade em partes iguais (a negociar entre as Câmaras)»**⁷ (negrito nosso).

Ocorre que ainda antes da abertura ao trânsito daquela ponte, em 30 de Março de 2003, e, contrariamente ao protocolado com as mencionadas autarquias, a Metro do Porto propôs ao então IEP – Instituto de Estradas de Portugal, I. P, que fosse este a ocupar-se da manutenção e conservação quer da nova Ponte Infante Dom Henrique, quer da Ponte D. Luís I, cujo tabuleiro superior encontrava-se afecto à circulação do metro ligeiro.

Em resposta, por ofício de 01-09-2003, o IEP informou a Metro do Porto que a Ponte Infante Dom Henrique estava inserida nas vias municipais, logo não era da sua jurisdição, e que como a Metro do Porto tinha encerrado o tabuleiro superior da Ponte D. Luís I ao tráfego, com anuência das Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, mas sem que lhe tivesse sido solicitada a respectiva autorização, então o IEP considerava que a «Metro do Porto passou a assumir (...) todas as responsabilidades e consequências inerentes à tomada de posse, de facto, daquela infra-estrutura rodoviária», pelo que iria «formalizar a transferência da Ponte D. Luís I do IEP para a Metro do Porto, S.A.».

A Metro do Porto, não sendo titular do direito de propriedade de qualquer uma das pontes, nem estando, naturalmente, vocacionada para a

manutenção e conservação de tais infra-estruturas, a Metro do Porto, face àquela posição do IEP, pediu, por ofícios de 28-10-2003, orientações sobre a transferência da responsabilidade pela gestão e manutenção da Ponte D. Luís I e da Ponte Infante Dom Henrique à tutela sectorial, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação.

Em resposta, por Despacho n.º 18.8/2004/SETC, quase um ano depois, o Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, pronunciando-se sobre a **Ponte Dom Henrique**, determinou que **«(...) os protocolos celebrados entre as empresas e as autarquias estabelecem um quadro de actuação claro e inequívoco, cabendo por isso às partes dar-lhe cumprimento»**.

Nessa medida, a Metro do Porto oficiou, em 13-10-2004, às duas edilidades informando, entre outros, que *«(...) de harmonia com os termos (...) do mencionado protocolo, serve a presente para (...) proceder à recepção da Ponte Infante D. Henrique, em nome e representação dessa Câmara, passando o domínio, a gestão e a manutenção, a contar desta data, a ser da inteira responsabilidade dos serviços da Câmara Municipal [do Porto e de Vila Nova de Gaia], conjuntamente e em partes iguais (...)»*.

Porém, pelo ofício n.º 3192, de 9-03-2005, a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia informou a Metro do Porto que **«(...) na sua reunião de 7 de Março de 2005 deliberou “por unanimidade, revogar o ponto 3 do protocolo assinado entre a Câmara e o Metro do Porto, ratificado na reunião extraordinária de Câmara de 17 de Maio de 2000, não assumindo esta Câmara qualquer domínio e manutenção da Ponte D. Henrique”**».

Assim, até Dezembro de 2008, e desde a data da recepção provisória da obra de construção da Ponte Infante Dom Henrique, Outubro de 2002, que as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, contrariamente ao compromisso firmado nos protocolos assinados em 1999 e 2000, respectivamente, não assumiram a responsabilidade pela manutenção e conservação daquela Ponte.

⁷ Art. 5.º do Protocolo assinado em 29-01-1999 e art.º 3.º do Protocolo assinado em 2 de Maio de 2000.



Em sede de contraditório, o Presidente da Câmara Municipal do Porto referiu que dado que o «(...) Município de Gaia revogou, em 2005, de forma unilateral, o ponto do protocolo onde havia assumido aquela responsabilidade (...) esta deliberação (...) prejudica qualquer intervenção do Município do Porto, uma vez que para assegurar a manutenção da referida ponte será indispensável articular esforços e promover diligências conjuntas entre as duas câmaras municipais». Tendo, ainda, acrescentado que «o Município do Porto não dispõe dos meios técnicos necessários para assegurar a manutenção de estruturas como a da Ponte do Infante Dom Henrique».

Alegou, ainda, o Conselho de Administração da Estradas de Portugal, S. A. que «(...) esta nova ponte não integra a Rede Rodoviária Nacional, nem a sua construção foi da responsabilidade da Administração Rodoviária, pelo que nada liga esta EP, SA à Ponte do Infante».

Resta esclarecer que a Ponte Infante D. Henrique nunca fez parte do Plano Rodoviário Nacional, nem houve qualquer intervenção das autoridades rodoviárias nacionais, pelo que a titularidade dominial, bem como a responsabilidade pela sua gestão, manutenção e conservação é, *ab initio*, dos municípios intervenientes.

Já quanto à Ponte D. Luís I, aquele Conselho de Administração informou, em sede de contraditório, que esta «(...) não faz parte da Rede Rodoviária Nacional. De facto o tabuleiro superior estava integrado no troço da antiga EN. 1 que foi **desclassificado**, assim como o tabuleiro inferior estava integrado na antiga EN. 12, que também foi **desclassificada**.» (De notar que não foi referida a data dessa desclassificação.) Acrescentou, ainda, que « *muito embora exista esse impasse, a EP, S.A. tem cuidado de proceder, no âmbito do seu Sistema de Gestão de Obras de Arte, a inspeções de rotina no tabuleiro inferior da Ponte Luis I (...) e que «Quanto à titularidade dominial e responsabilidade em definitivo pela manutenção da Ponte Luis I, esta Empresa irá diligenciar também junto da Tutela no sentido da obtenção das orientações que forem necessárias à resolução deste problema jurisdicional (...)*».

Importa referir que, não tendo sido assinado protocolo de transmissão da Ponte D. Luís I para as autarquias nos termos do art.º 13.º, do DL 222/98, de 17 de Julho, aquela continua a ser bem dominial do Estado.

Todavia, a Metro do Porto deverá manter a responsabilidade pela gestão e efectuar os trabalhos necessários a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e de segurança, a expensas suas, o tabuleiro superior da Ponte D. Luís I, em cumprimento do n.º 2 da Base VII da Concessão de Exploração do Sistema de Metro Ligeiro (DL 394-A/98, de 15 de Dezembro).

Acresce relevar **que a Metro do Porto face à importância do que está em causa, a segurança pública, tem vindo a realizar e a custear os trabalhos de manutenção e conservação de ambas as pontes, os quais totalizavam, entre 2004 e 2007, 2 190 milhares de euros** (ver quadro seguinte).

Quadro n.º 10 - Custos de Manutenção com as Pontes Infante e D. Luís I

(mil €)	2004	2005	2006	2007
Ponte Infante Dom Henrique		1.499	290	27
Ponte D. Luís I	94	26	149	105
Total	94	1.525	439	132

4.3.3.4. Quanto aos Resultados Líquidos do Exercício

Quadro n.º 11 - Evolução dos Resultados Líquidos do Exercício 2003-2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
RLE	(26.032)	(37.949)	(71.335)	(122.155)	(145.189)

Desde 2003 que a Empresa tem evidenciado **Resultados Líquidos negativos continuamente crescentes, embora menos acentuados desde 2006**, os quais totalizavam, em 2007, 145 189 milhares de euros negativos, uma deterioração de quase 19%, face ao ano anterior.

A tendência de desagravamento daqueles resultados manteve-se em 2008, quando a Metro do Porto alcançou RLE de 148 619 milhares de euros negativos, isto é, um aumento de 2%, face a 2007.

A situação deficitária da Empresa, bem como a degradação dos seus Capitais Próprios, decorre, mormente, de estar, ainda, na fase inicial da sua actividade, caracterizada pela concretização de avultados investimentos, os quais têm estado a ser, essencialmente, suportados no



endividamento, o que acarreta para a Metro do Porto elevados encargos financeiros, para os quais as receitas arrecadadas pelo transporte de passageiros não chegam sequer a suportar em 50%.

Situação agravada pelo acentuado défice operacional gerado pela exploração da sua actividade de transporte de passageiros, o qual não tem sido suficientemente compensado pelas indemnizações compensatórias que o Estado tem vindo a atribuir à Metro do Porto.

Ainda de referir que, em termos médios, **por passageiro, isto é, por cada vez que um cliente utilizou, em 2007, o metro ligeiro, a Metro do Porto teve um prejuízo de 3,014 euros.** E sem o subsídio compensatório do Estado, aquele prejuízo por passageiro ascenderia a 3,229 euros, o que significa que **o esforço do Orçamento do Estado, em 2007, se traduziu em 0,215 euros por passageiro.**

4.3.4. *Indicadores económicos e financeiros*

A Metro do Porto apresentava indicadores económico-financeiros negativos embora assinalando uma ligeira melhoria em 2007, ano em que as IC atribuídas cobriram 23% do défice de exploração.

Ainda assim, a Metro do Porto encontrava-se numa situação deficitária preocupante, motivada pelo défice de exploração e pela forte dependência do endividamento que acarretavam encargos bancários avultados que lhe aportava permanentes problemas de tesouraria.

Quadro n.º 12 - Indicadores Metro do Porto

	2003	2004	2005	2006	2007
Rentabilidade do Activo Total (%)	(2,3%)	(2,6%)	(4%)	(6,1%)	(7,2%)
Liquidez Geral	1,7	1,3	0,6	0,7	0,6
Fundo de Maneio (mil euros)	150.739	82.554	(192.252)	(131.167)	(186.535)
Solvabilidade	0,3	0,2	0,2	0,1	0,04
Endividamento (%)	78%	82%	85%	90%	96%
Autonomia Financeira (%)	22%	18%	15%	10%	3%
Produtividade (mil euros)	40	(15)	(136)	(271)	(293)

Ao longo do quinquénio, as **rentabilidades do Activo Total** apresentaram-se sempre negativas, e tendencialmente mais negativas, decorrentes da obtenção sistemática de Resultados Líquidos negativos que agravaram o Capital Próprio da Empresa.

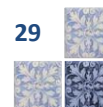
Ainda que se tenha registado, no quinquénio 2003-2007, um aumento de 42% dos Proveitos Operacionais, estes só conseguiram cobrir, em 2007, 39% dos respectivos custos. Situação que exige uma solução de financiamento urgente, pois os défices operacionais eram, em termos absolutos, muito significativos, 85,4 milhões de euros em 2007, pelo que a Empresa estava a sustentá-los à custa do endividamento, cujos encargos acentuam ainda mais a sua situação deficitária.

Naquele quinquénio, no que se refere à **liquidez**, verificou-se que a Metro do Porto entrou, desde 2005, em desequilíbrio de tesouraria, o que demonstra as suas dificuldades, desde então, em fazer face aos seus compromissos de curto prazo. No entanto, a Metro do Porto tem conseguido alguma estabilidade nos últimos três anos daquele período, sendo que, em 2007, 60% do exigível de curto prazo era coberto por activos da mesma natureza.

Pese embora a Situação Líquida do Balanço da Metro do Porto estivesse empolada, devido à contabilização dos subsídios públicos ao investimento, ainda assim o indicador **Solvabilidade** alcançava, ao longo do quinquénio 2003-2007, valores muito baixos, o que revelava, para além da falência técnica da Empresa, a sua fragilidade e dependência face aos credores.

Como referido, a Metro do Porto encontrava-se fortemente **endividada** e gradualmente mais endividada devido aos pesados empréstimos bancários que contratualizava para financiar a sua actividade e sobretudo para fazer face aos elevados investimentos para a construção da respectiva infra-estrutura. **Em 2007, o seu Activo Total cobria 96% do Passivo Total.**

A **Autonomia Financeira** da Metro do Porto foi-se degradando ao longo do período, 2003-2007, devido à crescente acumulação de Resultados Líquidos do Exercício negativos resultantes, mormente, da contínua exploração deficitária e dos pesados encargos financeiros com o endividamento bancário. Em 2007, aquele indicador alcançou uma percentagem de apenas



3%, apesar de a Empresa estar a incorporar os subsídios ao investimento no seu Capital Próprio, os quais totalizavam, nesse ano, 471,6 milhões de euros.

Quadro n.º 13 - EBITDA e Indemnizações Compensatórias

(mil euros)	EBITDA	Indemnização Compensatória	EBITDA+IC
2003	(287)	0	(287)
2004	(8.811)	4.730	(4.081)
2005	(25.820)	2.246	(23.574)
2006	(43.022)	2.403	(40.619)
2007	(45.304)	10.359	(34.945)

Quando analisado o **EBITDA** (resultados antes de juros, impostos, depreciação e amortizações) expurgado das indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado, alcança-se um resultado fortemente negativo, embora demonstrando, desde 2006, uma desaceleração do seu agravamento. Em 2007, o EBITDA da Metro do Porto era de 45 304 milhares de euros negativos.

Importa considerar que as actividades prestadas pela Metro do Porto são, em forte maioria, de Serviço Público e que esse serviço é prestado, por imposição legal e decisão política do Estado, a preços que estão aquém dos que seriam necessários para fazer face aos custos inerentes, pelo que as indemnizações compensatórias (IC) que o Estado concede para compensar a actividade de serviço público são indissociáveis dos restantes fundos da Empresa, pois é no pressuposto da sua existência que a Empresa continua a operar.

Como se verifica pelo quadro anterior, **as IC atribuídas pelo Estado tiveram um efeito pouco significativo nos resultados da Empresa, pese embora se reconheça o esforço do Orçamento do Estado no aumento significativo de IC atribuídas em 2007: 10 359 milhares de euros**, face aos 2 403 milhares de euros atribuídas no ano anterior. Ainda assim, o EBITDA + IC ficava-se, em 2007, nos 34 945 milhares de euros negativos.

Em suma, mesmo sem se considerar os custos inerentes às avultadas amortizações do exercício, **as receitas geradas pela actividade acrescidas dos subsídios do Estado ao funcionamento eram consideravelmente insuficientes para cobrir os custos da actividade, défice que a Metro do Porto tem vindo a**

ultrapassar através do recurso sistemático ao endividamento bancário, agravando, desse modo, os seus Resultados Líquidos e degradando os seus Capitais Próprios. Situação agravada, ainda, pelo facto de aquelas IC não terem sido disponibilizadas, tempestivamente, à Empresa.

4.4. Endividamento

Em 31-12-2007, o passivo remunerado de médio e longo prazo da Metro do Porto totalizava 1,6 mil milhões de euros e desse montante, as dívidas bancárias de médio e longo prazo ascendiam a 1,2 mil milhões de euros.

Entre 2003 e 2007, a Metro do Porto despendeu 217,6 milhões de euros em encargos financeiros, pagando, em 2007, 58,8 milhões de euros respeitantes a juros por empréstimos bancários, o que se traduziu num crescimento de 18,5 milhões, face ao ano anterior.

Como já comentado, e tal como a generalidade das empresas públicas do sector dos transportes, a Metro do Porto, para colmatar os défices correntes da sua actividade – não suficientemente compensados pelos subsídios não reembolsáveis atribuídos pelo Estado – mas, sobretudo, para financiar os avultados investimentos que tem concretizado na implementação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, tem recorrido, invariavelmente, ao endividamento e a outros instrumentos financeiros, como fontes de financiamento permanentes.

Até 2007, em termos acumulados, a Metro do Porto havia realizado investimentos no montante de 2 113 milhões de euros, dos quais 1 405 milhões foram concretizados no quinquénio 2003-2007, sendo que despendeu, nesse período, 1 020 milhões de euros na construção da infra-estrutura do sistema de metro ligeiro e cerca de 149 milhões na aquisição de material circulante. (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 14 - Investimentos Totais realizados até 2007

(mil euros)	Total	Infra-Estruturas	Material Circulante	Outros
Até 2002	707.486	463.275	126.536	117.675
De 2003 a 2007	1.405.117	1.019.804	148.767	236.546
Total	2.112.603	1.483.079	275.303	354.221

Para financiar os seus projectos de investimento, a Metro do Porto beneficiou, até 2007, de subsídios ao investimento provenientes do **Orçamento Comunitário** (Quadro Comunitário de Apoio e Fundo de Coesão), no montante de **375 921 milhares de euros**, e do **Orçamento do Estado** (PIDDAC), no montante de **129 401 milhares de euros**. Tais valores representaram 23,9% dos investimentos realizados, pelo que, dado que até àquela data o Capital Social e prestações acessórias ascendiam a 5 179 milhares de euros (0,2% do investimento), **75,9% dos projectos de investimento concretizados pela Metro do Porto foram financiados com recurso a passivo, sobretudo empréstimos bancários.**

Assim, para financiar o investimento, mas também a sua actividade, isto é, para colmatar as suas insuficiências de tesouraria, a Metro do Porto tem vindo a recorrer ao endividamento bancário (de curto e de médio e longo prazo) e ao **leasing financeiro**, sendo que o saldo do passivo remunerado⁸ totalizava, em Dezembro de 2007, 1 556 milhões de euros.

Quadro n.º 15 - Saldos Anuais do Total do Passivo Remunerado

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Empréstimos curto prazo	0	17.432	284.988	265.372	311.653
Empréstimos Bancários	469.760	663.690	743.690	1.123.690	1.243.690
Leasing Financeiro	0	0	0	0	721
Total	469.760	681.122	1.028.678	1.389.062	1.556.064⁹

No que respeita ao endividamento, 80% do total contabilizado, em Dezembro de 2007, respeitava a **empréstimos de médio e longo prazo** que ascendiam a **1 244 milhões de euros**, dos quais 993,7 milhões avalizados pelo Estado. Os empréstimos de curto prazo ascendiam, naquela data, a quase 312 milhões de euros.

Em 2007, ano em que estavam concluídas as obras da primeira fase de construção do sistema de metro ligeiro, o endividamento bancário

⁸ Não se considera o *leasing* operacional, embora este também tenha gerado encargos financeiros.

⁹ Montante apurado de acordo com a informação constante das Notas 15 “Bens utilizados em regime de locação financeira” e 52 “Empréstimos bancários” do Relatório e Contas de 2007 da Metro do Porto, SA.

acentuou-se 12%, face a 2006, devido à contracção de três operações de refinanciamento

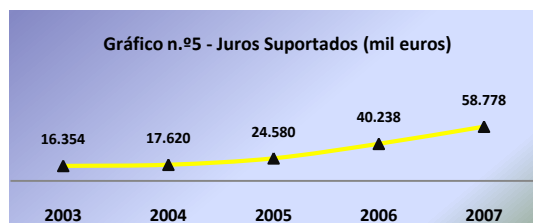
da dívida existente no montante de 200 milhões de euros.

O recurso ao passivo (incluindo *leasing* operacional) pela Metro do Porto para financiar a sua actividade (investimento e financiamento) **tinha custado em encargos financeiros 217 592 milhares de euros, entre 2003 e 2007.** (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 16 - Encargos Financeiros da MP

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Empréstimos Bancários BEI	14.032	16.093	20.162	21.851	26.894	99.032
Restantes Empréstimos Bancários	2.322	1.527	4.418	18.387	31.884	58.538
Leasing operacional	4.863	10.625	11.434	12.044	11.527	50.493
Outros	1.026	1.672	1.952	2.097	2.782	9.529
Total	22.243	29.917	37.966	54.379	73.087	217.592

Finalmente, nos últimos 5 anos (2003-2007), o recurso ao crédito bancário custou à Metro do Porto juros no valor de **157 570 milhares de euros**. E como se constata no gráfico seguinte, o valor dos encargos decorrentes do endividamento bancário da Empresa era tendencialmente crescente, acentuando-se esse crescimento a partir de 2006. **Em 2007, a Metro do Porto havia despendido quase 58,8 milhões de euros em juros de empréstimos, mais 18,5 milhões de euros do que em 2006.**



Ainda sobre esta matéria, recorda-se o corte do *rating* do Estado português, em Janeiro de 2009, atribuído pela Standard&Poors, que provavelmente se repercutirá no aumento do custo de financiamento junto da banca para as empresas do Sector Empresarial do Estado.



A situação preocupante do elevado endividamento da Metro do Porto e do montante dos encargos financeiros, exacerbados anualmente, foi consequência de a execução do projecto metro ligeiro ter sido alicerçada, sobretudo, no endividamento, não se tendo garantido um modelo de financiamento assente em fontes de financiamento alternativas e em percentagens suficientes para que aquele projecto fosse financeiramente viável.

Este sistema de metro ligeiro foi eficazmente construído e funcionava com elevados padrões de qualidade, capitalizava melhorias ambientais e conquistava, continuamente, mais clientes, mas acumulava, anualmente, resultados negativos inquietantes, o que lhe impunha dificuldades na captação de novos financiamentos, deteriorava os seus encargos financeiros e, conseqüentemente, punha em causa a sustentação futura do seu negócio.

Problema que poderá agravar-se, se os novos projectos de expansão não forem associados a um modelo de auto-financiamento. **Na verdade, não basta decidir o quê e onde construir, é igualmente importante saber quanto vai custar e como se vai pagar, bem como o custo da respectiva manutenção.**

Acresce que a dívida entretanto contraída pela Metro do Porto, sem suporte nos seus Capitais Próprios, terá, inevitavelmente e mais cedo ou mais tarde, de ser paga e o adiar do problema, que se agrava continuamente, não é solução porque só o empurra para as gerações futuras.

4.5. Custos com Pessoal

Ao contrário do que se passa nas outras empresas prestadoras de serviço público de transportes urbanos de passageiros pertencentes ao Sector Empresarial do Estado (Metropolitano de Lisboa, E. P. E, STCP, S. A. e CARRIS, S. A.), a rubrica “Custos com Pessoal” da Metro do Porto não é a mais pesada da estrutura de custos operacionais. Efectivamente, em 2007, aqueles custos representavam 4,5% do total dos custos operacionais, porque esta Empresa não era operadora do serviço, antes gestora do contrato de concessão da exploração do sistema de metro ligeiro, logo exigindo-lhe um quadro de pessoal bastante mais exíguo.

Ainda assim, e à semelhança do efectuado nos Relatórios do Tribunal sobre esta mesma temática, aprovados especificamente a propósito de cada uma das empresas antes mencionadas, apresenta-se uma breve referência aos Custos com Pessoal e respectivos benefícios sociais praticados pela Metro do Porto, dado que **importa conhecer que parte desses custos o Estado**, aquando da necessária e urgente contratualização das obrigações de serviço público, **vai considerar adequado cobrir com o Orçamento do Estado, corrigindo**, dessa forma, a **situação actual em que as indemnizações compensatórias, atribuídas às empresas, cobrem, ainda que insuficientemente, todos os custos indiscriminadamente e, até, as eventuais ineficiências de gestão.**

Como se constata nos gráficos seguintes, o efectivo médio da Metro do Porto decresceu entre 2003 e 2007, mormente devido à resolução da situação dos trabalhadores originários da CP e da REFER que haviam ficado sob a responsabilidade da Metro do Porto, quando o metro ligeiro substituiu o comboio nalgumas zonas. Resolução, essa, que passou pela readmissão dos trabalhadores nas empresas de origem ou por situações de reforma e pré-reforma. Ainda assim, em 2007, dos 123 trabalhadores da Metro do Porto, 16 eram originários daquelas duas empresas.

Gráfico n.º6 - Efectivo Médio

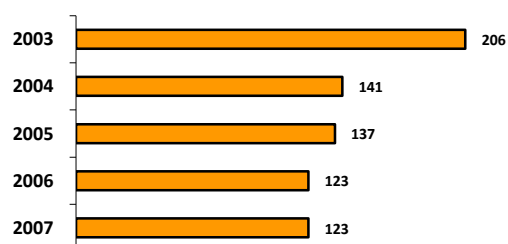
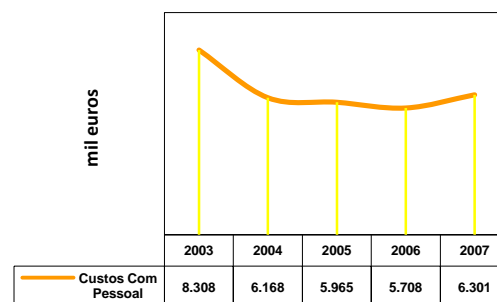


Gráfico n.º7 - Evolução Custos Com Pessoal



Entre 2003 e 2007, os custos com pessoal diminuíram 31%, acompanhando a redução de 40% do efectivo médio. Todavia, em 2007, apesar de se ter mantido o mesmo número de trabalhadores, os respectivos custos aumentaram 10%, face ao ano anterior.

Os benefícios sociais dos trabalhadores da Metro do Porto circunscrevem-se à fruição de:

- **Transporte gratuito nos transportes que integram o sistema de intermodalidade do Porto.**

A Metro do Porto concede aos seus trabalhadores títulos de transporte, Andante Pró, válidos para as zonas necessárias às deslocações casa-trabalho e ao respectivo agregado familiar o Andante Pró limitado a três zonas.

Tal benefício, como se verifica no quadro seguinte, representou, em 2007, uma receita sem lugar a cobrança, de quase 52 milhares de euros.

Quadro n.º 17 - Receita não arrecadada pela atribuição de Títulos de Transporte

	2004	2005	2006	2007
N.º títulos atribuídos a colaboradores (inclui polícia e equipas de fiscalização comercial) e funcionários cedidos ao TIP, ACE	119	130	158	144
N.º de títulos atribuídos a Familiares	112	123	129	130
Custo (euros)	nd	29.801	32.121	51.981

- **Seguro de saúde a todos os trabalhadores e respectivo agregado familiar.**

A Metro do Porto garante um seguro de saúde a todos os seus trabalhadores, excepto Administradores não executivos, e respectivo agregado familiar, que cobre despesas de hospitalização, ambulatório e medicamentos.

Em 2007, os encargos com o seguro de saúde totalizaram 74 milhares de euros.

Quadro n.º 18 - Custos com Seguro de Saúde

(€)	2003	2004	2005	2006	2007
Custos com Seguro de Saúde	54.946,79	98.502,55	115.653,72	71.650,73	74.237,07

5. FINANCIAMENTO PÚBLICO

Até Junho de 2008, a Metro do Porto beneficiou de 152,5 milhões de euros provenientes do Orçamento do Estado, o que financiou 7,1% do défice de exploração e 6,2% do investimento realizado, o qual totalizava, até Junho de 2008, 2,1 mil milhões de euros.

O esforço de financiamento que o Estado português tem concretizado junto da Metro do Porto visou dois objectivos: financiar a operação de serviço público e os investimentos realizados.

Quanto ao financiamento à operação, o DL 394-A/98, de 15 de Dezembro, que aprovou as bases da concessão em regime de serviço público do sistema de metro ligeiro, prevê na sua Base XV que o Estado atribua compensações financeiras pela prestação de serviços de interesse geral.

Nessa medida, do seu Orçamento, o Estado transferiu para a Metro do Porto, anualmente desde 2004, indemnizações compensatórias, as quais, como se sabe, se destinam a compensar custos de exploração resultantes de prestação de serviços de interesse geral¹⁰.

Todavia, **esses subsídios não reembolsáveis atribuídos pelo Estado à Metro do Porto, embora relevantes em termos absolutos, têm sido exíguos, face aos défices de exploração gerados, anualmente, pelo serviço público prestado**, obrigando a Empresa a financiá-los, mormente, à custa do endividamento, o que, como já referido, tem tido impactos no agravamento dos encargos financeiros, contribuindo, dessa forma, para a contínua degradação dos Capitais Próprios da Empresa.

Como se verifica pelos dados constantes no quadro seguinte, nos cinco anos em análise (2003 a 2007) as indemnizações compensatórias (IC) atribuídas pelo Estado totalizaram 20 123 milhares de euros, o que suportou 7,1% do défice gerado e, como tal, os Resultados Operacionais acumulados ascendiam, em 2007, a 243 440 milhares de euros negativos.

Ainda assim, é de realçar o crescimento em termos absolutos e relativos do subsídio atribuído em 2007 pelo Estado, face aos anos anteriores. Em 2007, as IC atribuídas totalizaram 10 744 milhares de euros.

¹⁰ Art.º 3 do DL 167/2008, de 26 de Agosto.

Quadro n.º 19 - Indemnizações Compensatórias versus Resultados Operacionais

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Indemnizações Compensatórias	0	4.730	2.246	2.403	10.744
Res. Operacionais - IC	(9.674)	(25.410)	(48.480)	(83.837)	(96.162)

Para além de o **financiamento público à exploração** ser em **montantes insuficientes**, há ainda a **acrescer a demora na sua disponibilização**, o que obriga as empresas beneficiárias, em geral, e a Metro do Porto, neste caso, a recorrer ao endividamento de curto prazo, no mercado bancário, para antecipar tais receitas, situação que tem um duplo efeito negativo, já que se, por um lado, agrava os encargos financeiros, por outro lado, como uma parte das IC, quando auferidas, vai imediatamente para pagar os custos financeiros da sua antecipação, **há sempre uma percentagem desses dinheiros públicos, originários no esforço contributivo dos contribuintes, que é desaproveitado por perder o seu efeito produtivo.**

Importa, no entanto, relevar que não deve ser peremptório afirmar que o Orçamento do Estado deva assumir todo o déficit de exploração gerado pela exploração do sistema de metro ligeiro porque o **Estado, embora tenha concessionado a exploração do serviço à Metro do Porto, não definiu com rigor e pormenor as especificidades e requisitos da oferta, os quais são decididos pela Metro do Porto.**

É certo que **a oferta prestada, tal como a Metro do Porto tem determinado, revela-se eficaz, porque se caracteriza por elevados padrões de qualidade e crescente intermodalidade, com os restantes operadores, que se traduzia em impactos positivos no aumento constante da procura. Todavia, tal estava a gerar pesados resultados negativos, não sendo firme que o Estado, através do seu Orçamento, esteja disponível para os custear na sua totalidade.**

Circunstância muito incómoda para a Metro do Porto que tem, por um lado, de decidir o serviço que presta, o qual tem de ser suficientemente atractivo para a contínua captação de clientes e daí colher, simultaneamente, benefícios

económicos para a Empresa e quota de mercado conquistada ao transporte individual, contribuindo, dessa forma, para o desenvolvimento sustentável da região. Mas, por outro lado, **não tem garantias de como os inerentes défices de exploração serão financiados, sendo certo que a solução imediata, o endividamento, não é a mais benéfica, nem para a Empresa, nem para os accionistas públicos.**

Para acautelar, em parte, aquela situação, a Base XV daquele DL 394-A/98 previa que a atribuição de IC estivesse sustentada em contratos-programa a celebrar (o primeiro em Junho de 2002) entre o Estado concedente e a Metro do Porto concessionária. **No entanto, apesar das propostas formais apresentadas pela Empresa, em Setembro de 2002 e em Dezembro de 2005, o Estado ainda não tinha, até Dezembro de 2008, nem concretizado aquele requisito legal que havia imposto, nem dado qualquer resposta às propostas da Metro do Porto.**

Sucede, assim, a importância e a necessidade imperiosa de o Estado contratualizar com a Metro do Porto as obrigações de serviço público prestado, suportando-o num adequado modelo financeiro de compensações, onde estejam, nomeadamente, claramente identificadas as componentes, e respectivas percentagens, da estrutura de custos subvencionados, conforme parece apontar o DL 167/2008, de 26 de Agosto, que entrou em vigor em Janeiro de 2009.

Ademais, no âmbito dos exercícios analisados, é manifesto que a generalidade das IC atribuídas carece de critérios pré-definidos e rigorosos quanto à respectiva forma de cálculo dos montantes a conceder às empresas, de forma a compensá-las do ónus da prestação de serviços sem interesse comercial e da prática de tarifas economicamente inviáveis, desconhecendo-se, assim, quais os parâmetros justificativos para os valores do Orçamento do Estado transferidos.

Espera-se que a entrada em vigor do aludido DL 167/2008 que, entre outras, regulamenta e disciplina a atribuição de indemnizações compensatórias e a sua publicitação corrija as ineficiências do modelo de financiamento, até então sentidas, a par da esperada contratualização da prestação do serviço público.



Em sede de contraditório, sobre esta matéria, o Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e o Chefe de Gabinete do Ministro do Estado e das Finanças referiram que o crescimento das indemnizações compensatórias atribuídas têm sido superiores à inflação. Todavia, o Tribunal acrescenta que embora assim tenha sido nos anos de 2006 e 2007, esse efeito positivo é pouco significativo, face ao aumento anual dos custos com encargos financeiros decorrente do recurso ao endividamento bancário para colmatar o insuficiente financiamento público.

Quanto ao financiamento dos investimentos realizados, a Metro do Porto tem beneficiado de dinheiros públicos provenientes das dotações do seu **capital social**, das dotações do **PIDDAC**, provenientes do Orçamento do Estado, dos **subsídios comunitários** e, ainda, de **garantias pessoais do Estado** sobre os empréstimos bancários.

No total, desde a sua génese, a **Metro do Porto consumiu 513 001 milhares de euros de dinheiros públicos**, o que representou 24% do investimento total realizado até Julho 2008, **dos quais 132 401 milhares de euros provenientes do Orçamento do Estado, ou seja, 6,2% do investimento total**, sendo os restantes respeitantes a: 375 921 milhares de euros de contribuições do Orçamento Comunitário e 4 679 milhares de euros dos accionistas (empresas públicas e autarquias locais).

Quadro n.º 20 - Fontes de Financiamento da Metro do Porto

(mil euros)	Até 2002	2003 a 2007	Até Julho 2008	Acumulado
Fontes de Financiamento	666.383	1.649.460	78.689	2.394.532
Dinheiros Públicos	189.401	321.100	2.500	513.001
Capital Social	5.000	0	2.500	7.500
Prestações Acessórias	179	0	0	179
PIDDAC	74.757	54.644	0	129.401
FEDER e Fundo Coesão	109.465	266.456	0	375.921
Leasing Operacional	97.222	152.778	0	250.000
Outros	10.000	301.652	(122.561)	189.091
Endividamento	369.760	873.930	198.750	1.442.440
Investimento realizado	707.485	1.405.118	24.086	2.136.689

É de enfatizar que **a maioria do investimento tem sido concretizada com recurso ao endividamento bancário, o qual suportou, até Julho de 2008, 67,5% das necessidades de financiamento da Metro do Porto**. Endividamento esse que também é necessário, como referido, para suportar os acentuados défices anuais da exploração.

Acresce que o Estado avalizava, em 2008, quase 80% dos contratos de empréstimo de médio e longo prazo da Metro do Porto, sendo que o saldo em dívida das garantias concedidas totalizava 993 690 milhares de euros. Ainda que as garantias não constituam, no momento em que são concedidas, despesa pública, o facto é que representam um risco, já que, caso a Empresa incorra em incumprimento, é o Estado quem será chamado a pagar, via Orçamento do Estado, os respectivos passivos financeiros.

Quadro n.º 21 - Garantias do Estado aos Contratos de Empréstimo

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Garantias Concedidas	121.528	231.250			
Garantias Concedidas (saldo em dívida)	762.440	993.690	993.690	993.690	993.690

Face à situação de crónico défice e de descapitalização das empresas públicas do sector dos transportes, sem esta “almofada” do Estado seria muito difícil que as mesmas se conseguissem financiar continuamente, nomeadamente para amortizar os empréstimos entretanto vencidos.

Quanto a esta matéria, em sede de contraditório, o Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações referiu que o «(...) *esforço, traduzido em elevada intensidade de investimento e em políticas de preços fomentadoras da utilização de um serviço de interesse económico geral, tem sido desenvolvido em paralelo com a política de contenção orçamental, razão pela qual o esforço financeiro do Estado de apoio directo às empresas de transporte público não tem sido proporcional ao acréscimo das suas necessidades de financiamento.*»



Refere, ainda, em sede de contraditório, o Chefe de Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças que «a decisão quanto ao modelo e à intensidade de recapitalização da empresa deve ser remetida para o momento em que for definido o modelo de financiamento a contratualizar do serviço de transporte por metropolitano de passageiros prestado pela MP, ou seja, quando estiverem criadas as condições de equilíbrio da função operacional da empresa».

No que respeita ao sistema tarifário Andante, o Estado transferiu parte do ónus da sua política social para as operadoras de transporte urbano, entre elas a Metro do Porto.

Importa, ainda, referir o Acordo celebrado¹¹, em 29-06-2006, entre o Estado português, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, e as operadoras de transporte público de passageiros aderentes ao sistema intermodal Andante, entre elas a Metro do Porto, respeitante ao tarifário social a praticar nesse sistema, no qual foram fixadas as taxas de desconto, face ao tarifário normal em vigor no sistema intermodal Andante, a conceder aos títulos de transporte correspondentes às assinaturas mensais para reformados, pensionistas, maiores de 65 anos, crianças e estudantes. Descontos esses que, como se constata pelo quadro seguinte, são suportados em conjunto pelo Estado e 15% pelas operadoras aderentes.

Quadro n.º 22 - Descontos Sociais no Tarifário Andante

	Desconto Tarifário	Comparticipação Estado	Comparticipação Operadoras
Reformados, Pensionistas e 3ª Idade	47%	32%	15%
Crianças e Estudantes	25%	10%	

Ora, como visto, não gerando a Metro do Porto excedentes financeiros que lhe permitam suportar ainda mais 15% dos tarifários sociais, sem que tal agrave o seu défice de exploração e endividamento, considera-se que essa **transferência de compromissos de política social dos governos**, para além de **ser exemplo claro de desorçamentação**, é prejudicial para as empresas porque acentua o respectivo desequilíbrio económico da exploração, ao não lhes ser assegurado o adequado ressarcimento por parte do Estado.

6. CONTRATUALIZAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

A Metro do Porto não tinha contratualizado com o Estado as suas obrigações de serviço público, nem o inerente financiamento, o que influenciava o agravamento do défice desta Empresa.

As bases de concessão do Estado português à Metro do Porto do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo DL 394-A/98, de 15 de Dezembro, que incluía a concessão da respectiva exploração, contemplavam (Base VI) as seguintes características:

- o sistema deveria garantir condições de interface com os restantes modos de transporte, utilizar energia de tracção eléctrica ou outra tecnologia ambientalmente equivalente e manter elevados padrões de segurança e de qualidade;
- o serviço deveria ser prestado de forma regular e contínua e os clientes, instalações e material circulante sujeitos a vigilância e protecção.

Também na Base XVI estava assente que a concessionária, a Metro do Porto, elaboraria um documento contendo o **Sistema da Qualidade** da operação e um sistema integrado de segurança a entregar ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

Finalmente, a Base XV, na redacção dada pelo DL 192/2008, de 1 de Outubro, determinava *que as compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral teriam de ser objecto de contratos-programa ou contratos de serviço público.*

Todavia, é de notar que:

- **As bases de concessão eram incipientes e excessivamente genéricas no que respeita à objectivação dos parâmetros de qualidade do serviço público prestado pela Metro do Porto.**
- **O Estado concedente não negociou, nem formalizou a sua opinião sobre as características do Sistema de Qualidade proposto pela Metro do Porto.**

¹¹ Só produziu efeitos a partir de Fevereiro de 2009, após a obtenção do Visto prévio do Tribunal de Contas.



Assim, os actuais parâmetros de qualidade do serviço prestado pelo metro ligeiro do Porto são da responsabilidade e foram determinados pela Metro do Porto, sendo que os mesmos estão a ser seguidos por terem sido contratualizados entre a Empresa e a subconcessionária, a Normetro, ACE, conforme o 7º Aditamento ao “Contrato de Projecto, construção, equipamento e operação do sistema metro ligeiro da área metropolitana do Porto”, datado de Setembro de 2005.

■ **O Estado concedente não celebrou com a Metro do Porto os aludidos contratos-programa, ou outro documento contratual, necessários à atribuição de subsídios públicos à exploração,** pese embora, como anteriormente referido, a Empresa lhe tenha apresentado duas propostas de contratualização: em Setembro de 2002 e em Dezembro de 2005.

Em suma, **o Estado concedente não tinha, até Dezembro de 2008, contratualizado com a Metro do Porto as suas obrigações de serviço público, nem o método matemático de financiamento público subjacente. Todavia, a Metro do Porto, por sua vez, havia contratualizado com a subconcessionária as características qualitativas do serviço prestado, a qual cumpria-as, genericamente, com qualidade reconhecida, mas gerando avultados défices operacionais que o Estado concedente não estava a financiar adequadamente, não havendo garantias de que pretende fazê-lo no futuro.**

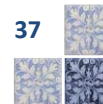
Ainda a este propósito, recorda-se o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2003, que determinou, entre outros, que os concedentes públicos, ao *imporem obrigações de serviço público ou ao celebrarem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores de serviços públicos pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público.* E regulamentava, ainda, as regras que os Estados-Membros deveriam aplicar aquando da atribuição e cálculo das compensações, evitando situações de sobre ou subcompensação.

Determinação comunitária que teve acolhimento nas medidas legislativas emanadas pelo Governo, durante o ano de 2008, a saber:

- A Resolução do Conselho de Ministros nº 70/2008, de 22 de Abril, que emanou as Orientações Estratégicas destinadas ao Sector Empresarial do Estado, nas quais ficou determinado que **as empresas encarregues da prestação de serviço público devem elaborar e apresentar ao Estado propostas de contratualização da prestação desse serviço, associando metas quantitativas a custos auditáveis e que reflectissem um esforço de comparação permanente com as melhores práticas de mercado.** Acrescentando, ainda, que *os contratos devem ser equilibrados e estabelecer direitos e obrigações recíprocos entre Estado e empresas, bem como as correspondentes penalizações em caso de incumprimento.* (Negrito nosso.)
- O Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de Agosto, – Regime Jurídico Aplicável à Concessão de Subvenções Públicas – que foi peremptório ao determinar que *a prestação de serviço de interesse geral deve ser confiada à entidade em causa mediante contrato celebrado com o Estado, através do ministro responsável pela área das finanças e do ministro que tenha a responsabilidade pelo sector em que se insere a entidade.* Acrescenta, ainda, que *o pagamento das indemnizações compensatórias contratualizadas é efectuado nos termos do contrato, mediante autorização prévia do ministro responsável pela área das finanças.* (Negrito nosso.)

Logo, encontravam-se reunidas as condições legislativas para que, **a partir da entrada em vigor daquele Decreto-Lei, Janeiro de 2009, o serviço de interesse geral prestado pelas empresas, e como tal também o prestado pela Metro do Porto, fosse adequadamente contratualizado com o Estado.**

Como já referido neste relatório, desde que o metro ligeiro iniciou a exploração e até 2007, as indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado apenas compensaram 7,6% do défice de exploração, o que era insuficiente para a saúde económico-financeira da Empresa que financiava o remanescente com recurso ao endividamento bancário.



Daí ser imprescindível que o Estado concedente contratualize as características do serviço público de transporte colectivo urbano que deve, quer e pode proporcionar aos cidadãos e, simultaneamente, o sustente num eficiente e justo modelo de financiamento, permitindo, assim, que também a Metro do Porto adeque as características do seu serviço de transporte público de forma a tender para o equilíbrio económico e reverter, gradualmente, a sua dependência do endividamento.

Considera-se, ainda, que aquando da contratualização do serviço público entre o Estado e a Metro do Porto seria de acautelar o seguinte.

- **Celebração de contratos transparentes e equitativos**, nos quais fossem definidos, claramente, os padrões mínimos em termos de qualidade. Contratos, esses, assentes em modelos económicos justos na medida em que haja coerência e uniformidade, nomeadamente ao nível da estrutura de custos e da remuneração dos accionistas, **acautelando-se eventuais sub-financiamentos que prejudicariam as empresas concessionárias, mas também sobrecompensações, nomeadamente através da assumpção de custos que não são claramente de interesse público, o que muito prejudicaria os contribuintes do Orçamento do Estado de onde provêm as subvenções públicas.**

- **Contratualização apenas do serviço público que possa ser economicamente auto-sustentável e do que possa ser financiado pelo Orçamento do Estado**, uma vez que se a Empresa continuar, após os subsídios do Estado, a acumular défices operacionais financiados pelo endividamento, então continuar-se-á a agravar, exacerbadamente, o endividamento da Metro do Porto.

De notar que a exploração do sistema de metro ligeiro gerou, em 2007 e após a incorporação dos 10,7 milhões de euros de IC, um défice de exploração de 85,4 milhões de euros negativos, o que significa que, **para colmatar todo o défice de exploração desta Empresa, o Orçamento do Estado teria de contribuir com 96 milhões de euros.**

Face àquele montante e aos efeitos perniciosos, sobretudo de longo prazo, do recurso sistemático ao endividamento, **a contratualização pelo Estado deste serviço público é de extrema sensibilidade**

já que importa encontrar, por um lado, um equilíbrio que permita, simultaneamente, continuar a prestar um serviço com uma qualidade que continue a captar clientes para o sistema de intermodalidade, conquistando-os ao transporte individual, como acontecia em 2008, e, por outro, **estancar o endividamento da Empresa assegurando financiamento público que seja económica e socialmente sustentável para o Orçamento do Estado.**

Finalmente, de enfatizar que não obstante o Estado nunca ter, formalmente, definido quais as características das obrigações de serviço público de transporte colectivo urbano que deve ser prestado na cidade do Porto, facto é que o sistema de metro ligeiro caracterizava-se por oferecer um serviço com qualidade que se traduzia no crescimento da procura.

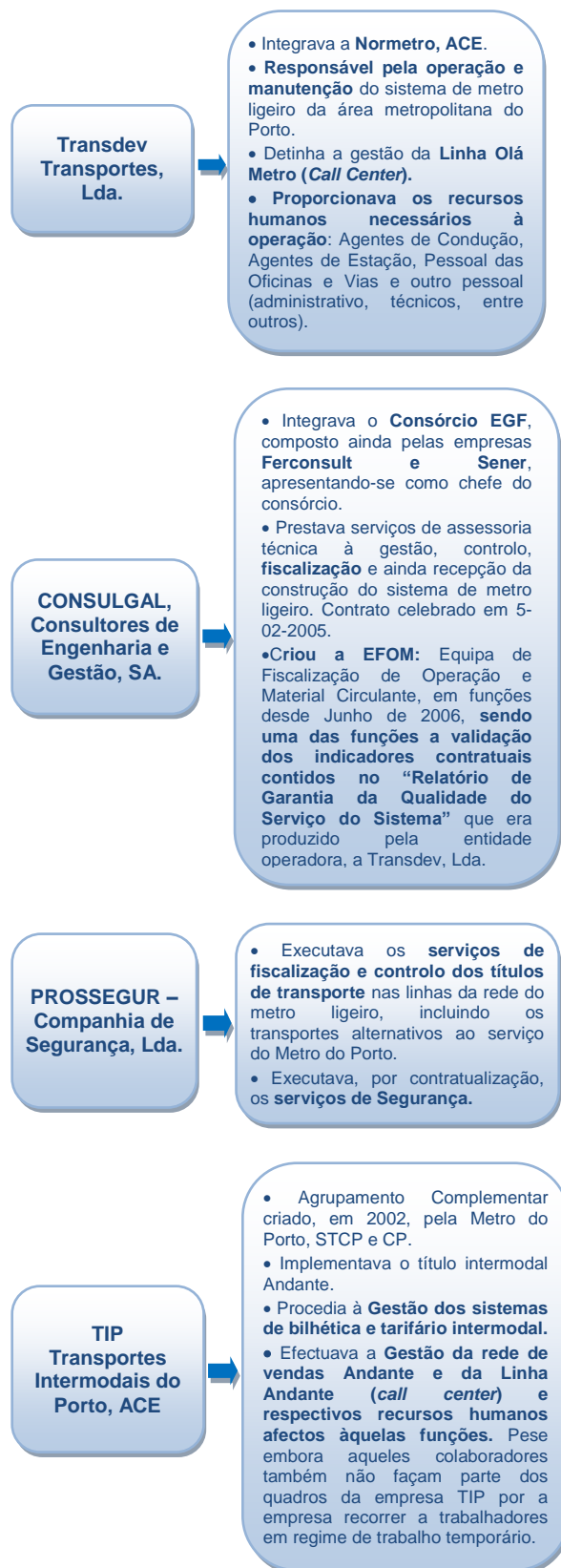
7. O SERVIÇO PÚBLICO DA METRO DO PORTO

O Serviço Público prestado pela Metro do Porto não se encontrava definido em termos contratuais, mas assumia, ao abrigo do DL 394-A/98, de 15 de Dezembro, a forma de uma concessão de serviço público, por um período de 50 anos, conferindo à Empresa o estatuto de concessionária.

Não obstante aquele estatuto, e ao contrário das demais empresas do Sector Empresarial do Estado que prestam serviço de transporte público urbano, **a Metro do Porto não era operadora directa do sistema de metro ligeiro, tendo optado, como previsto naquelas Bases de Concessão, pelo modelo da subconcessão.**

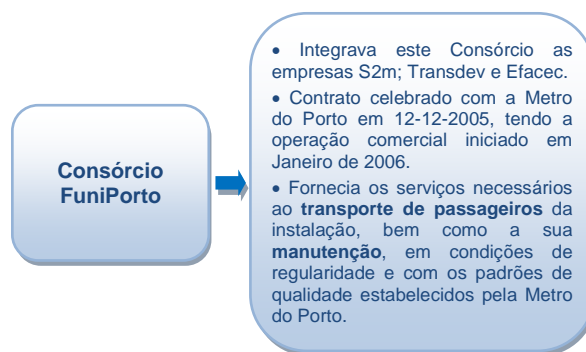
Assim, mediante concurso público internacional, a Metro do Porto subconcessionou, nomeadamente, a operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto à Normetro, ACE., buscando, assim, no mercado, as competências necessárias à prossecução da prestação daquele serviço de interesse económico geral.

No que se refere à operação do sistema de metro ligeiro, destacam-se as seguintes entidades envolvidas:



Desta forma, a Metro do Porto era, sobretudo, **gestora de múltiplos contratos de prestação de serviços** celebrados entre ela e outras empresas, necessários ao cabal cumprimento dos requisitos contidos nas Bases da Concessão e nos seus Estatutos, isto é, levar a cabo a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto.

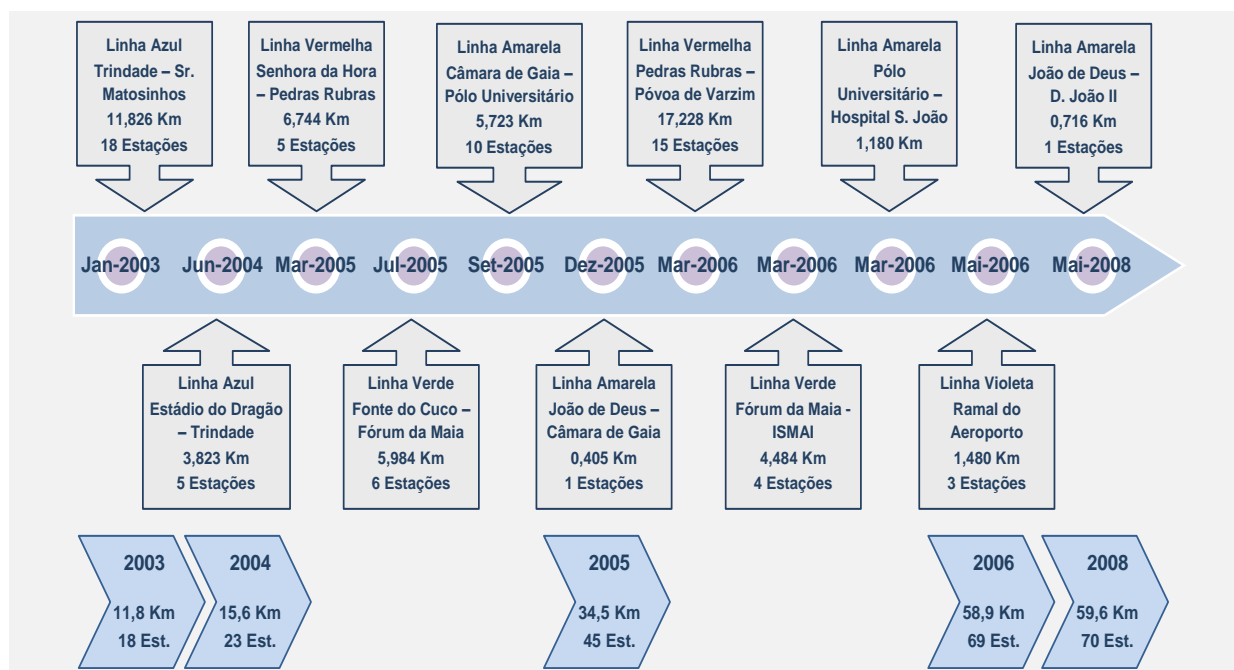
Ademais, desde Fevereiro de 2004 que a **Metro do Porto**, similarmemente ao já explanado para o sistema de metro ligeiro, também **subconcessionou a operação do Elevador dos Guindais**, um equipamento do tipo funicular, ao consórcio Funiporto.



7.1. Evolução da Rede e Exploração

A Metro do Porto, ainda que por via da gestão de um contrato de concessão, zelava pela prestação de um serviço de interesse económico geral na área metropolitana do Porto, oferecendo intermodalidade com outros modos de transporte (rodoviários, ferroviários e aéreos), contribuindo, assim, para a construção de uma malha de transportes públicos mais coesa e facilitadora de mobilidade.

O início da exploração comercial do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto arrancou, em Janeiro de 2003, com a abertura do troço Trindade – Senhor de Matosinhos, num total de 18 estações e 11,8 km de rede e a operar nas cidades do Porto e de Matosinhos. Desde então, e até Maio de 2008, a rede em exploração comercial sofreu uma significativa expansão, conforme retratado no esquema seguinte.



Assim, no decurso de seis anos, aquele sistema cresceu e passou a servir **seis municípios da área metropolitana do Porto**: Porto, Matosinhos, Maia, Vila Nova de Gaia, Vila do Conde e Póvoa de Varzim.

Em 2008, estava concluída a 1.ª fase do sistema de metro ligeiro, sendo que a sua rede de transporte servia uma **extensão de 59,6 km** (mais 47,8 km do que 2003), disponibilizando nas suas **cinco linhas** um total de **70 estações** (18 em 2003).

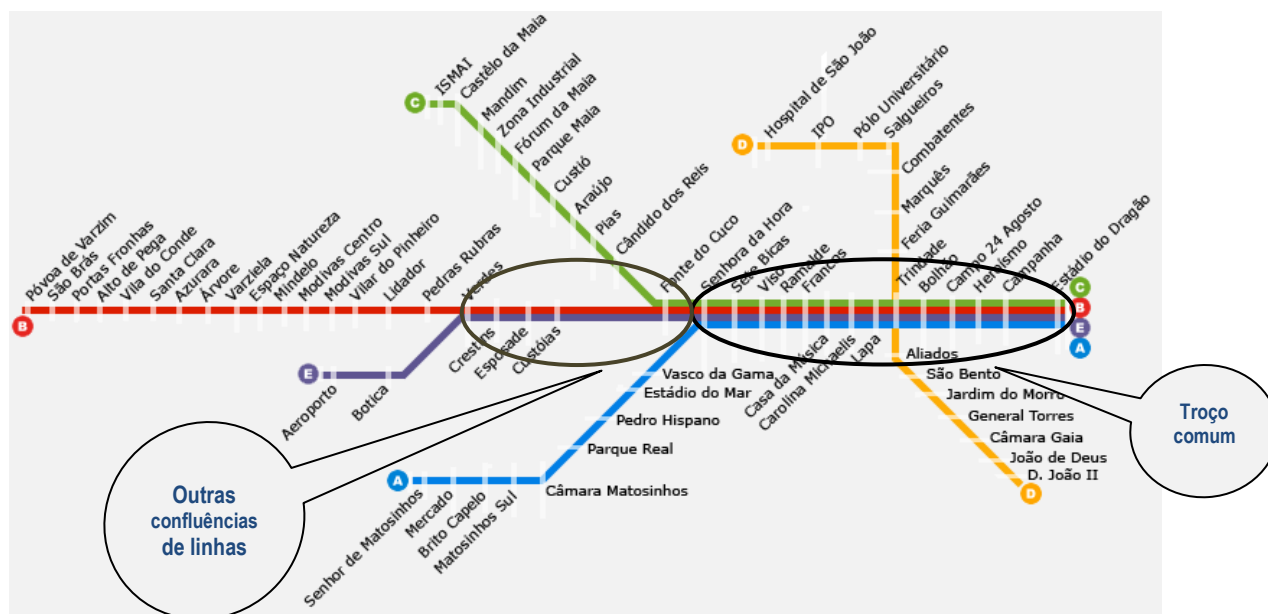
Mais de 86% da rede encontrava-se à superfície e cerca de 41% estava implementada em meio urbano (a restante em meio interurbano). Constatou-se, ainda, que nomeadamente **na linha Vermelha** (antiga linha ferroviária para a Póvoa de Varzim) e **na linha Verde** (Maia e futuro prolongamento para a Trofa) **existiam**, à data da auditoria, Outubro de 2008, **estações de metro que não estavam a ser potenciadas já que se encontravam situadas em locais isolados, em áreas rurais, arredias de centros geradores de mobilidade**, e cujas paragens eram susceptíveis de penalizar os tempos de viagem naquelas duas linhas, as mais extensas da rede. **Tal não era conducente com este modo de transporte pesado que, devido aos elevados investimentos que consome, visa, essencialmente, o transporte de massas.**

O traçado da rede do metro ligeiro possui a particularidade de o total das linhas (linha Azul (A), linha Vermelha (B), linha Verde (C) e linha Violeta (E)) convergirem num mesmo troço, o denominado **Troço Comum**, existente entre a Senhora da Hora e o Estádio do Dragão, servindo, comumente, 14 Estações com uma extensão aproximada de 9,6 km, **o que permitia ofertar aos clientes que se deslocavam dentro daquele percurso urbano, e portanto no interior da cidade do Porto, frequências curtas e, como tal, tempos de espera diminutos.**

Além desta circunstância, no desenho da rede são ainda consideradas duas zonas de confluência de linhas:

1– Linhas Vermelha, Verde e Violeta entre a Senhora da Hora e Fonte do Cuco (1 Estação – 0,7km).

2– Linhas Vermelha e Violeta, entre Fonte do Cuco e Verdes (4 Estações – 5,1km).



Não obstante a significativa evolução na difusão territorial do metro ligeiro, o processo de expansão deste modo de transporte não se encontrava estanque, já que no DL 192/2008, de 1 de Outubro, está prevista a 2.ª fase da sua expansão que integrará dois novos municípios da área metropolitana do Porto: Gondomar e Trofa.

Em Julho de 2009, encontrava-se em curso a construção da nova Linha de Gondomar, a qual servirá uma extensão aproximada de sete quilómetros e integrará dez novas estações de superfície, passando o metro ligeiro também a operar na zona este da área metropolitana do Porto.

A implementação do metro ligeiro do Porto conduziu a uma **maior complementaridade modal**, através da sua conexão com outros modos de transporte, nomeadamente o ferroviário, o rodoviário e o aéreo. Proporcionar complementaridade ao sistema de transportes garante aos clientes, por exemplo, transbordos mais cómodos, rápidos e eficazes; condição necessária ao estímulo na procura de transportes públicos em detrimento da utilização do transporte individual.

No quadro seguinte, dá-se conta de alguns exemplos de interconexão modal entre o metro ligeiro e outros modos de transportes.

Quadro n.º 23 - Complementaridade Modal

<p>Rede CP Porto de CP Longo Curso (Modo Ferroviário)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Estação General Torres – ligação entre a linha Porto - Aveiro da CP e a linha Amarela (D) do Metro; Estação S. Bento – ligação entre as quatro linhas da rede CP Porto e a linha Amarela (D) do Metro; Estação de Campanhã – ligação entre as quatro linhas da rede CP Porto, e ainda entre a CP de longo curso e as linhas, Azul (A), Vermelha (B), Verde (C) e Violeta (E) – Ramal do Aeroporto do do Metro.
<p>Rede STCP (Modo Rodoviário)</p>	<p>Principais Interfaces</p> <ul style="list-style-type: none"> Estações, 24 de Agosto e Casa da Música – Troço Comum – Ligação com as linhas Azul (A), Vermelha (B), Verde (C) e Violeta (E) do Metro. Estação Trindade – Troço Comum – Ligação com as linhas Azul (A), Vermelha (B), Verde (C) e Violeta (E) e ainda com a linha Amarela. Estação Hospital de S. João – Ligação com a linha Amarela (D). <p>Pontos Importantes de Rebatimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> Estação do Marquês, Aliados, S. Bento e João de Deus – Linha Amarela (D); Estação do Bolhão e Viso – Troço Comum - Ligação com as linhas Azul, Vermelha, Verde e Violeta do Metro
<p>Rede Operadores Privados (Modo Rodoviário)</p>	<p>Linhas Intermodais com a rede Metro ou rede Metro+rede STCP</p> <ul style="list-style-type: none"> Operador Resende – Estações Custóias (Linha Vermelha e Violeta) e Mercado Matosinhos (Linha Azul) Operador Espírito Santo – Estação Casa da Música – Troço Comum. Operador Maia Transportes – Estação Fórum Maia – Linha Verde. Operador Valpi – Estação Trindade – Troço Comum. Operador Gondomarense – Campo 24 de Agosto – Troço Comum.
<p>Aeroporto Francisco Sá Carneiro (Modo Aéreo)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Estação Aeroporto – Linha Violeta.



O sucesso da manutenção da recuperação de passageiros estará muito dependente da capacidade de o sistema de intermodalidade captar novos clientes para todas as empresas que o integram. De facto, **não obstante os importantes pontos de rebatimento entre o metro ligeiro e a STCP, verificou-se em determinados pontos e horários críticos que as frequências alcançadas pelo metro ligeiro não estavam a ser potenciadas pela STCP**, o que podia enfraquecer o elo da distribuição e recolha de passageiros daquele sistema.

Das conexões modais apresentadas, é de relevar que **o metro ligeiro servia, desde Maio de 2006, o Aeroporto Internacional Francisco Sá Carneiro**, localizado a 11 km da cidade do Porto. Aliás, a **Linha Violeta**, que opera no Ramal do Aeroporto, constitui uma interface de excelência já que permite a ligação directa entre o aeroporto e a rede ferroviária pesada (Estação de Campanhã), oferecendo **sem transbordos e**, por conseguinte, **com maior comodidade**, em pouco mais de 30 minutos, intermodalidade entre aqueles dois modos de transporte de longo curso, nacionais e internacionais.

Aquela Linha Violeta permitia, ainda, a ligação do Aeroporto Sá Carneiro a todos os seis concelhos abrangidos pela rede, complementada por uma boa oferta de estacionamento junto das estações que serve aqueles municípios, o que constitui um elemento dissuasor da utilização do transporte individual. Assumia-se, assim, como uma alternativa eficaz, já que facultava maior autonomia à mobilidade dos cidadãos, preços mais económicos, descongestionamentos de tráfego e de estacionamento junto do aeroporto, bem como proporcionava viagens mais cómodas e rápidas limitadas, no máximo, a um transbordo.

7.2. O Material Circulante

Em 2008, o metro ligeiro operava uma frota de 72 veículos com idade média inferior a seis anos, material circulante considerado jovem.

A Metro do Porto iniciou, em 2003, a sua operação com uma frota de 44 veículos Eurotram; todavia, dada a expansão em curso, reforçou, em 2004, o seu parque de material circulante com mais 28 unidades, perfazendo um total de 72 veículos, frota que operava em 2008.

Desta forma, a Metro do Porto disponibilizava uma frota de material circulante jovem, a qual apresentava, em 2008, uma idade média inferior a 6 anos.

Quadro n.º 24 - Indicadores do Material Circulante

Indicadores Material Circulante		2003	2004	2005	2006	2007	2008
N.º de Veículos		44	72	72	72	72	72
Capacidade de Transporte	Metro Ligeiro	Veículo Eurotram Simples → 216 passageiros, 80 dos quais sentados.					
	Funicular	25 passageiros.					
Taxa de Ocupação	Metro Ligeiro	9,13%	11,09%	13,08%	14,28%	16,33%	18,5%
	Funicular	n.a.	15,98%	13,76%	17,11%	20,82%	22,1%
Taxa Veículos com piso 100% rebaixado		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Taxa Veículos com Ar Condicionado		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Velocidade Comercial Global (Km/h)		n.d	n.d	n.d	26,70	27,22	26,75
Velocidade Comercial	Linha Azul	n.d	n.d	n.d	23,54	23,18	22,75
	Linha Vermelha	n.d	n.d	n.d	31,16	32,17	32,02
	Linha Verde	n.d	n.d	n.d	27,48	27,28	27,69
	Linha Amarela	n.d	n.d	n.d	21,58	21,47	20,52
	Linha Violeta	n.d	n.d	n.d	27,02	27,31	27,26
Taxa de Sinistralidade		0,16%	0,10%	0,06%	0,09%	0,13%	



De acordo com a prenunciada 2.ª fase do prolongamento do metro ligeiro, a Empresa formalizou, em Maio de 2006, o contrato para o fornecimento e manutenção de 30 veículos Tram Train, os quais, atendendo às suas características associadas à rapidez, maior conforto e maior capacidade de transporte de passageiros (248, dos quais 100 em lugar sentado) destinam-se à utilização nas linhas mais longas: Vermelha (Póvoa de Varzim) e Verde (Trofa), elevando, assim, a frota da Metro do Porto para 102 veículos.

7.3. A Oferta

A Metro do Porto, a STCP e a CP implementaram, em conjunto, um sistema de intermodalidade que envolveu a compatibilidade dos sistemas de bilhética e a integração tarifária dos vários operadores aderentes, inclusive, privados.

A Metro do Porto era diligente na definição e no acompanhamento da oferta do serviço público a prestar pela subconcessionária, determinando os ajustamentos sempre que se afigurassem necessários, face às oscilações da procura.

Com a proximidade da entrada em funcionamento do metro ligeiro, a STCP, a CP e a Metro do Porto aproveitaram o ensejo para implementarem, em conjunto, na região do Grande Porto, um **sistema de intermodalidade entre os vários operadores de transportes colectivos que assentava na satisfação dos interesses de mobilidade dos passageiros, e potenciais clientes, em detrimento dos interesses corporativos individuais das empresas.** O contributo mais significativo para essa intermodalidade foi a constituição, em 2002, do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, para lançamento e gestão do Sistema de Tarifário e de Bilhética Intermodal.

Efectivamente, entre outros aspectos, a compatibilidade dos sistemas de bilhética dos vários operadores é um elemento fortemente potenciador de mobilidade por transportes colectivos e, provavelmente, um dos mais difíceis de alcançar, não apenas porque implica sofisticadas tecnologias de informação, mas também porque interfere com questões sensíveis como a repartição da receita. **É de enfatizar o facto de aquelas empresas públicas terem sabido compatibilizar interesses e rodear-se das competências necessárias que permitiram a respectiva integração tarifária e ainda captar operadores privados, integrando-os naquilo que poder-se-á considerar como o melhor exemplo de sistema de intermodalidade existente em**

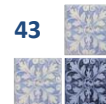
Portugal, até à data da auditoria, pese embora a integração tarifária ainda se apresentasse complexa.

Em concreto, igualmente relevante na criação do sistema de intermodalidade na região do Grande Porto, foi a adaptação, numa lógica de complementaridade, que o operador rodoviário público, a STCP, S. A, fez de toda a sua rede à nova realidade, mormente através da supressão das suas linhas coincidentes com as linhas da rede do metro ligeiro. De facto, o metro ligeiro caracteriza-se por ser um modo de transporte totalmente rígido, logo, espera-se que os modos de transporte mais flexíveis, como o rodoviário, **sejam, por excelência, complementares, mas sem afastar uma alternativa equilibrada.** Nessa medida, **de notar que toda a rede da STCP estava, desde Janeiro de 2007, integrada no sistema intermodal.**

Por via da aplicação da bilhética sem contacto e, ainda, do sistema de informação completo e discriminado alusivo à bilhética, disponibilizado pelo TIP, ACE, a Metro do Porto estava munida dos dados necessários para que pudesse, reactivamente àquela informação, ajustar a oferta à procura nos diferentes troços e faixas horárias, de forma a garantir uma maior eficácia e eficiência do serviço prestado.

De facto, a Metro do Porto, atenta à mobilidade dos seus clientes, potenciava os meios informativos referentes ao comportamento da procura e efectuava, junto da subconcessionária, os ajustamentos necessários, o que demonstrava o papel activo e interessado desta Empresa em prol da prestação de um serviço público de transporte mais próximo das necessidades dos clientes, logo, mais apelativo, aliado a uma maior racionalização dos recursos materiais e humanos de que dispunha.

O metro ligeiro da área metropolitana do Porto operava um serviço comercial entre as 06:00 e a 01:00, horário prosseguido em todas as linhas pertencentes à rede. Ademais, na prossecução objectiva de uma maior adequação à procura eram, anualmente, definidos horários de Inverno e de Verão, para além dos horários que se encontravam adaptados às horas de ponta, ao período nocturno e ao fim-de-semana.



Desde que foi interrompida a operação ferroviária nos percursos da Póvoa de Varzim e da Trofa, a Metro do Porto garantiu-os através de Transportes Alternativos, serviço este que diminuía, gradualmente, à medida que o metro ligeiro se expandia naqueles percursos. Os passageiros transportados por transportes alternativos decresceu de 1,7 milhões, em 2003, para aproximadamente 91 mil, no primeiro semestre de 2008.

Quadro n.º 25 - Transportes Alternativos

	2003	2004	2005	2006	2007	Jun. 2008
Custo Anual Líquido (euros)	5.061.625	4.566.102	3.576.901	1.326.712	697.324	325.747
Passageiros Transportados (unidade)	1.744.481	1.866.437	1.696.376	512.131	166.174	90.604

Paralelamente ao serviço de transporte regular, a Metro do Porto oferecia, ainda, reforços pontuais da oferta quando da realização de eventos / operações especiais na área metropolitana do Porto que gerassem elevados fluxos de procura.

7.4. A Procura

Em 2008, a Metro do Porto e a STCP, em conjunto, conseguiram registar mais 5 milhões de validações de títulos de transporte, face ao ano anterior, o que, certamente, se traduziu na transferência de passageiros do transporte individual para aqueles dois modos de transporte, significando acréscimo de benefícios sociais e ambientais às populações circundantes e em especial à cidade do Porto.

Como expectável e observável nos dados insertos no quadro seguinte, a procura no metro ligeiro cresceu, entre 2003 e 2008, em termos absolutos 45,5 milhões de validações, aproximadamente nove vezes mais do que a verificada no ano económico de 2003, início da operação comercial.

É bem certo que a introdução do metro ligeiro implicou, desde 2003, não só a transferência de passageiros do transporte individual para aquele modo de transporte, como também parte dos clientes já cativos do transporte colectivo passaram a ser clientes do metro, o que se repercutiu, acentuadamente, naquele período, 2003-2007, na perda continuada de passageiros por parte da empresa rodoviária pública a operar no Grande Porto, a STCP. Esse decréscimo, sempre continuado, mas já estacado em 2008, foi, sobretudo, sentido em 2006, quando aquela empresa rodoviária pública registou menos 11,2 milhões de validações (-8,7%), face ao ano transacto.

Porém, as empresas públicas do sector dos transportes a operar na área metropolitana do Porto estavam, sobretudo, apostadas em conquistar quota de mercado para o transporte público colectivo e, nessa medida, estavam a ser bem sucedidas, já que o serviço de intermodalidade que ofereciam (no qual também se incluem empresas do sector privado) estava a ganhar passageiros, reflectindo-se directamente no número das validações de títulos de transporte registadas, e crescendo, estas, de 163 milhões, em 2004, para 177 milhões, em 2007.

Aliás, em finais de 2008, eram notórios os efeitos positivos que a reestruturação concertada do sistema de transporte no Grande Porto havia surtido em cada uma das empresas:

- **Após cerca de dois anos da implementação da nova rede da STCP, ajustada à oferta da Metro do Porto, aquela empresa rodoviária, de per se, voltou, em 2008, a conquistar passageiros, facto que se concretizou em mais 2 milhões de validações, face a 2007.**
- **No sistema de metro ligeiro, pese embora a retracção de cerca de 7% na sua oferta, mas mais conducente aos comportamentos da procura, o número de validações, em 2008, obteve um aumento absoluto de 3 milhões de**

Quadro n.º 26 - Procura Anual das Empresas Públicas de Transporte, Metro do Porto e STCP

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Passageiros Transportados (Validações)						
Metro Ligeiro	5.959.669	9.843.039	18.480.539	38.637.488	48.166.631	51.480.735
Funicular	n.a	223.743	243.694	315.283	386.618	422.468
STCP	138.339.323	135.772.525	128.963.019	117.700.575	109.101.988	111.254.000

validações, face a 2007.

Assim, aquelas duas empresas públicas de transporte colectivo conseguiram, no ano de 2008, **retirar passageiros ao transporte individual que se consubstanciou em cerca de 5 milhões de validações, revelando-se uma conquista bastante significativa para o transporte público, resultado, certamente, não só da consolidação do sistema de intermodalidade em curso naquela região, mas também da aposta no incremento da qualidade do serviço que estas empresas têm vindo a oferecer.**

Desta forma, o serviço público prestado por aquelas duas empresas do SEE contribuem para uma maior atractividade do transporte público, consubstanciado na contínua conquista de quota de mercado, o que incrementará, decisivamente, os benefícios sociais e ambientais, proporcionando às populações melhorias na qualidade de vida urbana (reduzindo congestionamentos e libertando espaço público para recreio e lazer,) e crescente protecção do ambiente (diminuição da poluição atmosférica e sonora).

A implementação do sistema de metro ligeiro contribuiu não apenas para a criação de um novo conceito de mobilidade, mas também para a reestruturação urbana e requalificação paisagística dos espaços de passagem daquele modo de transporte, constituindo, o metro ligeiro, um importante elemento promotor para o desenvolvimento sustentável das cidades em que actua e, nessa medida, apresentando-se como elemento estratégico para a melhoria da qualidade de vida das populações abrangidas.

O quadro seguinte quantifica, nos seis concelhos, as acções de intervenção urbana concretizadas na 1.ª fase do Projecto do Metro do Porto.

Quadro n.º 27 - Quantificação das Intervenções realizadas no Espaço Público por Concelho¹²

	Áreas de Arruamentos (m ²)	Áreas de Passeio (m ²)	Áreas Verde (m ²)	Áreas Verdes Plataforma (m ²)	N.º Árvores (Un)	Lugares de Estacionamento (Un)	Parque de Estacionamento (m ²)	Área de Ciclovia (m ²)
Porto	104.087,7	105.727,9	35.316,3	0	856	896	36.765,7	0
Vila Nova de Gaia	24.481,5	19.726,5	2.983,9	0	288	0	0	0
Matosinhos	101.084,8	74.182,5	76.043,0	9.180,8	2.482	613	14.282,4	0
Maia	61.051,7	38.365,0	38.949,4	7.808,7	881	257	8.423,5	0
Vila do Conde	50.696,0	29.211,8	24.257,6	0	406	767	18.671,7	3.625,6
Póvoa de Varzim	164,8	559,6	1.600,0	0	0	0	0	0
Total	341.566,5	267.773,19	179.150,21	16.989,5	4.913	2.533	78.143,2	3.625,6

¹² In “Estudo de Avaliação do Impacto Global da 1.ª Fase do Projecto do Metro do Porto” (Fonte: Metro do Porto).

A 1.ª fase do projecto “Metro do Porto” propiciou:

- A construção de uma área de intervenção em arruamentos com cerca de 341,6 Km².
- A criação de cerca de 267,8 Km² de passeios pedonais.
- A criação de aproximadamente 200 Km² de espaços verde.
- A plantação de 4 913 árvores.
- A oferta de cerca de 2 500 lugares de estacionamento (quase 80 000 m²).

Ainda de referir que o Estudo do Impacto Global daquela 1.ª fase refere que a requalificação de arruamentos e passeios concretizada pela implementação do metro ligeiro **suplantou** os diversos programas e projectos com incidência no espaço público para aquela mesma área. (Ver quadro seguinte.)

Quadro n.º 28 - Programas e Projectos com incidência no Espaço Público¹³

	Metro do Porto	Polis	Urbcom	Urban	Porto 2001
(m ²)	812.000	525.000	43.500	60.000	220.000

Fica evidenciado o papel intervencionista que o projecto “Metro do Porto” assumiu na valorização e qualificação do espaço público quer nos principais centros urbanos servidos pelo sistema metro, quer nos núcleos suburbanos.

¹³ In “Estudo de Avaliação do Impacto Global da 1.ª Fase do Projecto do Metro do Porto” (Fonte: CCDD-N e respectivas Câmaras Municipais).

8. AVALIAÇÃO DO SERVIÇO PRESTADO

Não obstante o Estado nunca ter formalmente definido quais as características qualitativas do serviço público de transporte e apesar das restrições orçamentais da Metro do Porto, esta nunca descurou os mecanismos necessários para efectuar um acompanhamento eficaz dos parâmetros de qualidade que impôs à subconcessionária da operação.

Pese embora a Metro do Porto assuma o papel de gestora do contrato de concessão de exploração do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, o certo é que se mantinha atenta à percepção dos clientes quanto à qualidade do serviço prestado pela entidade externa, então operadora daquele sistema, em regime de subconcessão, a Transdev, Lda.

A Metro do Porto empenhada em prestar um serviço de qualidade, possuía múltiplos indicadores que lhe permitiam, com facilidade, conhecer bem o seu negócio, os seus pontos fortes e fragilidades e, bem assim, monitorizar e aferir a qualidade do serviço público que a sua concessionária prestava, como também do serviço prestado por outras empresas subcontratadas envolvidas no sistema de metro ligeiro.

Em concreto, a Metro do Porto, para além de estar, naturalmente, atenta ao *feedback* que diariamente vai tendo dos clientes, fruía de um conjunto de estudos abrangentes, a seguir elencados, que, se utilizados como ferramenta estratégica, permitiam-lhe otimizar a adequação da oferta à procura, alcançando melhores desempenhos.

■ Estudos QMetrics

Estudo realizado, em 2008, pelo Observatório da Qualidade do Sistema Intermodal Andante que procura avaliar a satisfação e a qualidade percebida pelos clientes dos Transportes Intermodais do Porto sobre os serviços prestados pelos diversos operadores, entre eles, a Metro do Porto.

■ Estudo de Avaliação do Impacto Global da 1.ª Fase do Projecto do Metro do Porto

Estudo realizado, em 2008, pela Faculdade de Engenharia do Porto e pela Universidade Nova de Lisboa que procurou avaliar as externalidades positivas geradas pela implementação do sistema

de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, decorrida a 1.ª fase do projecto, elencando os impactos económicos, sociais e ambientais que aquele modo de transporte veio introduzir junto dos municípios integrantes e, por conseguinte, junto das populações.

■ Estudos SWOT

A Metro do Porto, por via do **Plano Estratégico delineado para o período 2008-2011**, utilizou o modelo SWOT¹⁴ como ferramenta de diagnóstico integrado dos principais aspectos que caracterizavam a sua posição estratégica no negócio “Prestação de Serviço Público de Transporte Colectivo na área metropolitana do Porto”.

Ademais, a Metro do Porto efectuava um acompanhamento dinâmico das necessidades dos seus clientes, não apenas de uma forma massificada, mas também procurava identificar e caracterizar segmentos de clientes mais específicos (estudantes, turistas, utilizadores de transporte individual, utilizadores de transporte público e eventos especiais), o que induz à introdução de melhorias constantes no serviço prestado e, assim, tornar a sua oferta por segmento mais eficiente e apelativa.

Dessa forma, a Metro do Porto, no papel primário de concessionária e, *a posteriori*, nas funções de concedente e gestora do contrato de concessão, detinha um conhecimento completo do mercado em que actuava, encontrando-se munida dos instrumentos necessários para:

- Caracterizar os seus clientes;
- Planear a sua oferta, em particular as frequências e os horários de funcionamento;
- Determinar parâmetros de qualidade, a estabelecer à subconcessionária e a futuros concursos para exploração do sistema de metro ligeiro.

■ Estudos de Determinação da Satisfação do Cliente

A Metro do Porto auscultava, anualmente, os seus clientes com recurso a inquéritos. Nesse âmbito, desenvolveu, em parceria com entidades externas, dois estudos:

1. Estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro do Porto;

¹⁴ Combinação das forças e fraquezas com as oportunidades e ameaças de uma organização.

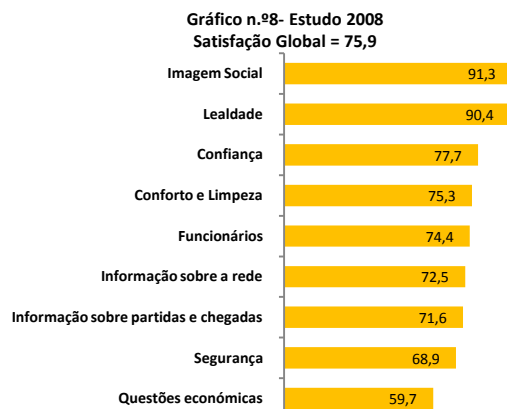
2. Modelo ECSI – Portugal (European Customer Satisfaction Index).

1. Estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro do Porto

O inquérito utilizado para medição do Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro realizado, em regra, anualmente, foi **encomendado pela Metro do Porto em parceria com a subconcessionária da operação, a Transdev, Lda**. Este estudo visou aferir o perfil do utilizador, o perfil de utilização, a satisfação face ao serviço prestado e, ainda, auscultar os clientes sobre reclamações, fiscalização e coimas.

Em termos globais, a avaliação que os clientes da Metro do Porto fizeram da **qualidade global do serviço foi positiva. O Índice de Satisfação Global foi, em 2008, de 75,9 pontos** em 100 possíveis (em 2007 tinha sido de 72,7).

De acordo com o estudo realizado em 2008, verificou-se que, das nove dimensões, as **“Questões Económicas”**, relacionadas directamente com os preços dos bilhetes praticados, por zonas, e quando comparado com as restantes alternativas, bem como a **“Segurança” nas estações e veículos, apresentavam ambos um índice de satisfação bastante inferior à média global**. Inversamente, a Metro do Porto detinha uma **“Imagem Social” bastante positiva junto dos clientes**, onde obteve 91,3 pontos, percepcionando o contributo positivo que o metro ligeiro concorre para a sociedade e para o ambiente, bem como os clientes daquele serviço garantiam recorrer, continuamente, àquele modo de transporte para a sua mobilidade: **“Lealdade” (90,4)**.



Quando confrontados com a necessidade de seleccionarem **um atributo do serviço prestado que mais valorizavam**, cerca de 48% dos clientes apontavam a **Rapidez** e 8% a **Pontualidade** como

as componentes mais importantes e, por conseguinte, como as principais características diferenciadoras dos outros modos de transporte públicos.

Pese embora os recursos humanos envolvidos na operação façam parte dos quadros da subconcessionária, dado que eram o “rosto” da Metro do Porto, esta, no âmbito deste estudo, procurou, também, auscultar o grau de satisfação dos clientes em variados aspectos relacionados

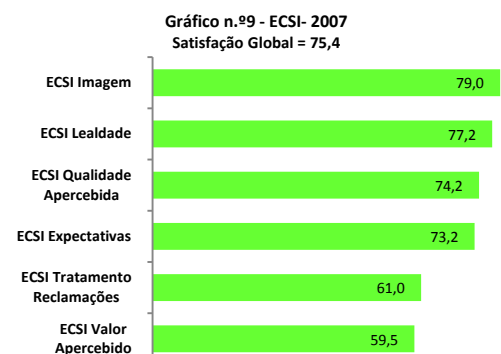
com a actuação dos Agentes de Estação no exercício das suas funções, sendo que os mesmos foram, em 2008, avaliados satisfatoriamente pelos inquiridos, tendo obtido uma avaliação média global de 75,8 numa escala de 100 pontos.

2. ECSI – European Customer Satisfaction Index

O Índice ECSI – Portugal consiste num Índice Nacional de Satisfação do Cliente no qual é realizada uma análise comparativa entre os vários operadores de transporte público de passageiros na área metropolitana do Porto.

O presente estudo obedece a uma metodologia europeia assente num conjunto de indicadores, a saber: Imagem, Expectativas, Qualidade Apercebida, Valor Apercebido, Satisfação, Reclamações e Lealdade.

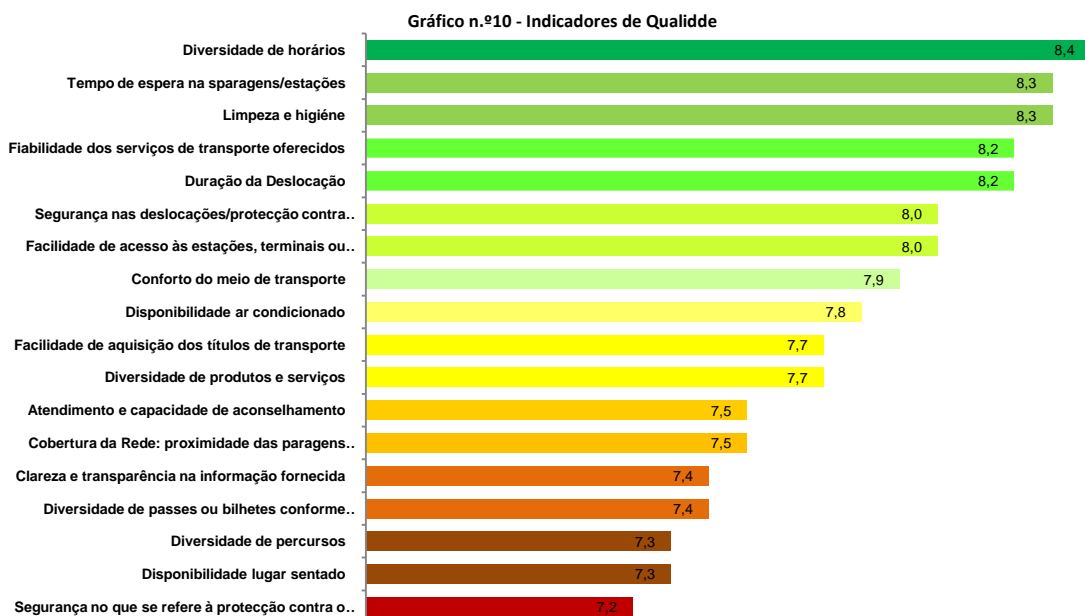
De acordo com o Estudo ECSI realizado em 2007, a Metro do Porto mantinha a sua posição de primeiro lugar, comparativamente aos outros operadores de transportes públicos na área metropolitana do Porto.



Este estudo corroborava os resultados de outras análises paralelas, uma vez que identificava a **“Imagem”** e a **“Lealdade”** como os atributos que os clientes percepcionavam mais satisfatoriamente. Apresentavam-se **menos favoráveis** os aspectos relacionados com o **“valor**

Apercebido”, ou seja, com questões económicas e, ainda, o **“Tratamento das Reclamações”**.

Quando questionados sobre os procedimentos afectos ao tratamento das reclamações, os inquiridos pontuam negativamente a forma como tem sido instruído este apoio ao cliente.



Efectuada uma análise mais criteriosa à qualidade apercebida dos produtos e serviços oferecidos verifica-se, entre o conjunto dos dezoito indicadores, que os clientes percepcionavam como de **maior qualidade** os itens relacionados com a **Diversidade de horários, Tempos de espera nas paragens/estações, Limpeza e Higiene, Fiabilidade dos serviços de transporte oferecidos e Duração da deslocação**, sendo **menos positivamente avaliados** os itens **Segurança, no que se refere à protecção contra o crime, e Disponibilidade de lugar sentado**.

Não obstante a avaliação globalmente positiva dos clientes ao serviço público de transporte colectivo em sistema de metro ligeiro, a **Metro do Porto** identificava a **simplicificação do zonamento, a simplicificação da bilhética e a segurança nas estações e veículos de metro como pontos críticos que mais preocupavam a Empresa quando relacionados com a qualidade do serviço público prestado**.

■ Acompanhamento do Relatório de Garantia da Qualidade do serviço do Sistema.

Como referido, à Metro do Porto, enquanto concessionária, não foram determinados quaisquer parâmetros de qualidade para

prestação do serviço público de transporte. Todavia, a Metro do Porto, aquando da subconcessão daquele serviço público, definiu, por via de aditamento ao contrato inicial, condições especiais relativas à operação e manutenção do sistema de metro ligeiro que devem ser observadas pela entidade operadora, nomeadamente ao nível da **Disponibilidade do Sistema, da Fiabilidade do Sistema, da Regularidade do Serviço e da Imagem Comercial**.

Para cada um daqueles itens:¹⁵

- *Disponibilidade do Sistema* → É monitorizado e avaliado o tempo de serviço efectivamente prestado pelas instalações e material circulante e o cumprimento da oferta.
- *Fiabilidade do Serviço* → *Avalia a qualidade técnico-comercial tanto nas instalações físicas como do material circulante em comparação com as condições técnicas para que foram projectados*. No primeiro caso (instalações), é medido através da avaliação da aptidão de diversos equipamentos que garantem operacionalidade, conforto e segurança aos clientes: elevadores, escadas

¹⁵ In Apêndice 4 do 7.º Aditamento ao Contrato de Projecto, Construção, Equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.



rolantes, sinalização, ventilação, comunicação, energia e catenária. No segundo caso (material circulante), é medido através do número de avarias tendo em conta os quilómetros percorridos.

- *Regularidade do Serviço* → O critério de avaliação está associado à frequência de passagem dos veículos pelas estações, avaliação regular do cumprimento do horário e, por conseguinte, na observância dos atrasos e ainda dos intervalos entre composições.
- *Imagem Comercial* → Neste conceito inclui-se a avaliação do aspecto geral (iluminação, estado dos painéis informativos, escadas, ascensores, máquinas de bilhetes e obliteradoras) e limpeza das instalações fixas e do material circulante, de modo a manter o sistema com uma imagem agradável para os passageiros.

A Metro do Porto não somente contratualizou, deixando bem claro os níveis de serviço quantitativos e qualitativos que pretendia que fossem prestados aos clientes, como também, naquele Aditamento, exigiu à entidade operadora diversa informação, a fornecer no decurso da execução das suas obrigações contratuais, que se concretizava na elaboração e reporte mensal através do “Relatório de Garantia da Qualidade do Serviço do Sistema”. Tal permitia o acompanhamento rigoroso dos diversos indicadores de exploração, visando garantir o cumprimento dos padrões de qualidade definidos e de actuar no caso de incumprimento dos mesmos. Ademais, a Empresa estabeleceu à operadora um “tecto” exigível de observância daqueles indicadores, os quais, se se verificassem abaixo dos 96% determinava, automaticamente, o pagamento de penalidades à Metro do Porto. Penalidades essas que a Empresa tem vindo, efectivamente, a aplicar sempre que necessário, tendo, no período de Setembro de 2006 a Dezembro de 2007, aplicado multas no montante acumulado de 98 mil euros.

Ainda a este respeito, a Metro do Porto reservou-se o direito de validar os dados contidos naquele relatório através da recolha e preparação de um relatório alternativo de Garantia da Qualidade do Serviço que visa corroborar as informações prestadas, sendo garantido que esta versão alternativa prevalecerá em relação aos dados fornecidos pela entidade operadora.

Na sequência desta cláusula, a Metro do Porto contratualizou com uma entidade externa, a EFOM – Equipa de Fiscalização da Operação e Manutenção, a tarefa de validação dos dados contidos no Relatório de Garantia da Qualidade do Serviço do Sistema prestado pela subconcessionária da operação e de analisar, mensalmente, os diversos indicadores relativamente ao momento e à sua evolução, como sejam: validações, taxas de ocupação, velocidade comercial, oferta de transporte, acidentes e avarias, entre outros.

Em 2007, a Metro do Porto despendeu cerca de 2,7 milhões de euros com os serviços de fiscalização prestados pela EFOM.

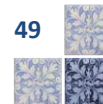
Face ao exposto, é patente o rigor com que a Metro do Porto, no papel de concedente, monitoriza o contrato de subconcessão e de como é capaz de aferir do grau de cumprimento dos requisitos contratualizados. De facto, não basta celebrar os contratos de concessão, importa também que se zele pelo seu rigoroso cumprimento, já que foram contratualizadas obrigações que se consideraram pertinentes à prestação de um serviço público eficiente e de qualidade.

A actuação da Metro do Porto, face àquele contrato de concessão, consubstancia num bom exemplo de como é possível na relação público-privada desenvolver um acompanhamento pormenorizado, permanente e eficaz do desempenho da concessionária, face às obrigações contratuais.

Nesta medida, a Metro do Porto tem, claramente, implementada uma avaliação da qualidade do serviço público consolidada e exigente, assente em instrumentos diversificados que lhe permitem o constante *feedback* do cumprimento dos critérios de qualidade determinados à subconcessionária e detectar as componentes em que deve incidir para aumentar a percepção da qualidade dos seus clientes e captar novos.

9. A QUALIDADE DO SERVIÇO

Sendo o transporte colectivo urbano de passageiros um serviço de interesse geral, o mesmo tem, necessariamente, que respeitar o princípio da universalidade e ser disponibilizado com uma qualidade razoável e a um preço acessível. Esta última característica é deveras



relevante já que é consabido que o preço dos serviços é um dos principais factores potenciadores de exclusão social.

Nessa medida, se, por um lado, o acesso ao serviço prestado pela Metro do Porto não pode ser, em nenhuma situação, discriminatório; por outro lado, deve caracterizar-se por um conjunto de especificidades que garantam a satisfação dos requisitos necessários à prestação de um serviço de interesse geral.

Efectivamente, as populações esperam que os transportes públicos sirvam as suas necessidades em termos de qualidade e eficácia, os quais para serem atractivos, conquistando quota de mercado ao transporte individual, têm de ser não só economicamente acessíveis, mas também frequentes, rápidos, fiáveis, seguros e confortáveis.

O Tribunal, adoptando por referência as orientações do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral, identifica, sucintamente, aquelas que considera serem as características mais relevantes do serviço prestado pela Metro do Porto, agrupadas em seis itens directamente relacionados entre si. Preocupou-se, sobretudo, em identificar aqueles que poderão ser considerados os aspectos reveladores de boas práticas e os que carecem de algumas melhorias por intervenção directa da Empresa, mas também das Autarquias Locais e do Estado regulador, em conjunto ou separadamente.

9.1. Universalidade e Continuidade

«O conceito de serviço universal estabelece o direito de cada cidadão aceder a certos serviços considerados essenciais e impõe às empresas obrigações no sentido de garantirem a oferta de um dado serviço em determinadas condições, a um preço razoável e que a qualidade do mesmo seja mantida e, quando necessário, melhorada. Alguns serviços de interesse geral caracterizam-se por requisitos de continuidade, sendo que o respectivo operador é obrigado a garantir que o mesmo é prestado sem interrupção.»

IN LIVRO VERDE SOBRE SERVIÇOS DE INTERESSE GERAL.

Práticas a realçar

■ A Metro do Porto criou um grupo de trabalho que integrava elementos da Empresa, da **Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e da ACAPO – Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal**. Este relacionamento institucional, apoiado pelo Programa Operacional

Sociedade do Conhecimento, visava o desenvolvimento de um Sistema de Informação, Orientação e Encaminhamento pela rede do metro, designado “Navmetro”, o qual através de um telemóvel permite aos clientes acederem, dentro e fora das estações e de acordo com a localização, a um conjunto de informações (linhas que passam na estação, identificação do tempo de espera do próximo veículo, horários e tarifários, gravação de sugestões e reclamações) e, ainda, possibilita o encaminhamento às máquinas de venda de títulos, aos validadores, às casas de banho e espaços comerciais, aos cais, aos elevadores e às saídas.

À data do trabalho de campo da auditoria, Outubro de 2008, o projecto encontrava-se em fase experimental na Estação da Trindade.

■ O metro ligeiro da área metropolitana do Porto, por tratar-se de um modo de transporte recente assente em preocupações de boa mobilidade, garantia a **acessibilidade total a todo o sistema**, especialmente a pessoas de mobilidade reduzida, nomeadamente através da introdução de rampas e meios mecânicos auxiliares, tais como: escadas rolantes, elevadores e plataformas elevatórias para o acesso às estações enterradas ou apenas desniveladas.

Em 2008, o sistema de metro ligeiro integrava, nas suas 70 estações, 47 elevadores, 131 escadas mecânicas e 214 rampas de acesso.

Verificou-se, ainda, a preocupação de evitar barreiras arquitectónicas passíveis de embaraçar a plena mobilidade dentro das estações, consubstanciada, por exemplo:

- no embutimento de todos os armários técnicos e equipamentos de informação nas paredes;
- na colocação do mobiliário de publicidade no sentido longitudinal dos cais;
- na colocação de faixas tácteis e cromáticas de aviso de lanços de escadas.

■ À dissemelhança da sua congénere Metropolitana de Lisboa, o metro ligeiro da área metropolitana do Porto **funcionava com um sistema de bilhética aberto, logo sem obliteradores ou portas automáticas** que sem dúvida consubstanciam-se em barreiras, ainda que transponíveis, mas constituidoras de embaraços ao acesso fácil daquele modo de transporte, sobretudo por parte de clientes com mobilidade reduzida.

■ Todos os veículos que integravam a frota em circulação no sistema de metro ligeiro encontravam-se concebidos com piso 100% rebaixado, permitindo que os cais das estações estivessem nivelados com o veículo.

Ademais, a zona das portas de acesso dispunha de uma soleira que, a par com o rebaixamento, diminuía o espaço entre o cais e o veículo, eliminando, dessa forma, qualquer degrau ou obstáculo. Tais acessibilidades possibilitavam a entrada fácil das pessoas, nomeadamente aos detentores de mobilidade reduzida, oferecendo, a estes, um serviço de transporte que lhes permitia maior independência nas respectivas deslocações.

■ O material circulante dispunha de **lugares reservados para pessoas com mobilidade reduzida**, os quais eram munidos de **um botão de alerta**, que, quando accionado, transmitia ao agente de condução um sinal luminoso, no painel de comandos, da presença de um cliente naquelas condições e, portanto, para que lhe fosse assegurado o tempo e as condições necessárias para a saída segura.

■ Desde a génese da operação comercial que o sistema de metro ligeiro permitiu e criou condições para o **transporte de bicicletas, de forma livre, gratuita e condicionada apenas às condições de conforto dos outros clientes**.

Por contribuir para a promoção da utilização deste modo de mobilidade sustentável, não poluente e ecológico, em Setembro de 2006, a Metro do Porto recebeu o Prémio Nacional da Mobilidade em Bicicleta – categoria Empresa de Transportes Colectivos – atribuído pela Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta.

■ Um dos grandes constrangimentos que o Transporte Público se depara na cativação de clientes utilizadores do transporte individual advém da insuficiente oferta de estacionamento junto das estações, nomeadamente daquelas que se encontram em áreas circunvizinhas dos centros urbanos e, por conseguinte, que evitem os congestionamentos no tráfego dentro e nos acessos às cidades.

No decurso do projecto e da construção do sistema de metro ligeiro foram tidas em consideração não só questões envolvendo, directamente, a infra-estrutura de rede mas, também, procurou-se corrigir erros passados no combate à rigidez do abandono do transporte

individual em prol dos transportes públicos, tendo-se apostado na construção de novos parques de estacionamento junto das estações, bem como na requalificação dos já existentes.

Tal processo não tem sido estanque, já que a rede contava, em 2006, com 18 parques e 1 332 lugares de estacionamento e, volvidos dois anos, em Dezembro de 2008, encontravam-se **distribuídos e em funcionamento, ao longo da rede do metro ligeiro, 24 parques de estacionamento, situados em áreas imediatamente adjacentes às estações e com uma capacidade total de 2 601 lugares (o dobro da capacidade existente em 2006)**.

Quadro n.º 29 - Parques de Estacionamento por Linha

	Linha Vermelha	Linha Verde	Linha Azul	Linha Violeta
Parques	12	7	4	1
Capacidade	879	536	1120	66
Pago/Gratuito	Gratuitos	Gratuitos	1 Park & Ride 3 Gratuitos	Gratuito

A grande maioria dos parques localizava-se nos troços suburbanos do sistema, nomeadamente ao longo das linhas da Póvoa de Varzim (Vermelha) e da Trofa (Verde). No tecido urbano destacavam-se as interfaces da Senhora da Hora (85 lugares), Pedro Hispano (159 lugares) e Estádio do Dragão (850 lugares).

Em 2008, “registaram-se comumente valores de ocupação total em dia útil no parque da Estação Senhora da Hora; taxas acima de 90% na estação Parque Maia; acima dos 80% em Botica e 70% em Pedro Hispano, Araújo e Parque Real e acima ou muitas próximas dos 50% nos parques das estações de Crestins, Custois e Castelo da Maia.”¹⁶

À excepção do Parque Metro na Estação Estádio do Dragão, o acesso a todos os parques era livre e gratuito. Aquele parque, **único no sistema que se encontrava tarifado, funcionava integrado num sistema Parque & Siga (Park & Ride), à semelhança do que já acontece em muitos países da Europa, mas único em Portugal**.

O acesso ao sistema Parque & Siga era assegurado mediante a integração do pagamento do transporte público intermodal e das horas de estacionamento no mesmo cartão de tecnologia sem contacto, o Andante, beneficiando de tarifas especiais.

¹⁶ In Relatório de Sustentabilidade de 2008.

Além do parque na Estação Estádio do Dragão, que se encontrava activo desde Agosto de 2006, vigorava, ainda, um protocolo, estabelecido com a Empresa Metropolitana de Estacionamento da Maia, E.P., para a utilização do Parque Central da Maia em regime Parque & Siga. Este último encontrava-se em funcionamento, desde Maio de 2007, e proporcionava aos clientes do transporte público intermodal e aderentes do Parque & Siga estacionamento nas mesmas condições tarifárias em vigor na Metro do Porto.

Assim, eram possíveis três tipos de utilização:

- *Ocasional Park & Ride* – Para utilizações ocasionais do parque, por períodos inferiores a 12 horas. Todavia, só beneficiará da tarifa Parque & Siga, bastante mais económica em comparação com a opção só Estacionamento, desde que se tenha regressado ao parque em transporte público, utilizando o mesmo cartão Andante. De facto, a diferença entre ambas as tarifas era bastante significativa: 20 cêntimos por 15 minutos *versus* 65 cêntimos por 12 horas.

Quadro n.º 30 - Tarifa aplicável por Tipo de Utilização

	Tarifa
Ocasional Park & Ride	0,65€ / 12 h dia
Assinatura Park & Ride	16,25 € / mês (12h dia)
Estacionamento Parking	0,20€ / 15 min.

- *Assinatura Park & Ride* – Permitia o carregamento simultâneo, no cartão Andante Gold, da assinatura mensal Andante e assinatura Parque & Siga, o que possibilitava ao cliente estacionar e viajar na rede intermodal durante todos os dias do mês sem preocupações com pagamentos pontuais ou diários de todas as vezes que estacionasse. A tarifa aplicável encontrava-se também, nesta utilização mensal, condicionada a um limite máximo de 12 horas que, se ultrapassado, passaria o excesso a vigorar à tarifa de Estacionamento.

O sistema Parque & Siga beneficia, em regra, o utilizador do transporte público, mas é ainda economicamente mais benéfica para o utilizador frequente desta modalidade, dado que quando utilizada a Assinatura Parque & Siga, em prejuízo da Ocasional, o utilizador pagava 52 cêntimos por 12 horas e não os correntes 65 cêntimos.

- *Estacionamento Parking* – Para quem pretendesse estacionar sem utilizar o transporte público. O custo de utilização era aplicado em fracção de 15 minutos e, portanto, mais elevado de forma a distinguir os clientes que pretendessem deixar o automóvel estacionado e seguir o resto do trajecto em transporte público dos que optassem por utilizar apenas o serviço de estacionamento.

Desta forma, a existência de parques de estacionamento atractivos, no preço e na proximidade das estações, constituíam, certamente, um forte incentivo para a boa combinação dos transportes públicos com os transportes individuais e, assim, descongestionar o tráfego do interior das cidades e reduzir o estacionamento urbano. Positivamente, a Metro do Porto tinha implementado ao longo da rede interfaces entre o transporte público e privado que vinham de encontro aquelas premissas.

A melhorar

- Pese embora todos os bordos dos cais, cobertos e à superfície, se encontrassem munidos de faixas com diferenciação cromática, tal **não se encontrava uniforme em todas as estações**. Ao longo de toda a rede, foram detectados, pelo menos, quatro tipos de pavimentos tácteis diferentes.

A variabilidade na protuberância daquelas faixas, como as diversas formas de comunicação, poderão ser promotoras de embaraços aos principais beneficiários daquela funcionalidade, os invisuais, nomeadamente naqueles casos em que a principal função, servir como sinal de guiamento, cautela e de perigo para prevenir quedas à via, é sobreposta por critérios arquitectónicos e não, como deveria acontecer, por parâmetros de segurança. A este respeito destaca-se o que sucedia na Estação Casa da Música, cuja faixa não evidenciava qualquer diferença táctil do restante piso.

Ademais, a variabilidade cromática daquelas faixas encontrava-se pouco acentuada na maioria das estações de superfície.

- Embora em termos arquitectónicos e técnicos, ao nível das estações e material circulante, a Metro do Porto garantisse a universalidade de acesso a todos os clientes, independentemente das limitações na sua mobilidade, já no que se

refere à **obtenção de um título de viagem, condição sem a qual, legalmente, não é possível iniciar uma viagem, o sistema apresentava fragilidades.** De facto, as **MVA – Máquinas de Venda Automáticas** existentes nas estações do metro ligeiro não disponibilizavam qualquer mecanismo acústico ou escrita em Braille que universalizasse a venda de títulos a clientes invisuais ou amblíopes.

■ **A altura dos balcões de atendimento das Lojas Andante era inadequada,** considerando pessoas com mobilidade reduzida, que utilizem cadeira de rodas ou muletas para locomoção, crianças ou ainda pessoas de estatura baixa. Ademais, além daquele estorvo, na parte interior do balcão, o funcionário deparava-se ainda com um **balcão interno que dificultava a boa visibilidade e comunicação com o cliente.**

9.2. Conforto

Práticas a realçar

■ **Toda a rede da Metro do Porto,** a rede da STCP e a rede da CP Porto e 5 linhas de operadores rodoviários privados **constituíam, na área metropolitana do Porto, um sistema de intermodalidade, orientado para o cliente, que era pioneiro no país e com características reconhecidas como boas práticas.**

Nesta região, era oferecido um zonamento, tarifário e bilhética comuns, o que se traduzia em maior comodidade para os clientes de transportes colectivos que podiam, com um único bilhete e ao mesmo custo, durante um determinado tempo limite para realizar a viagem, escolher o modo de transporte, o trajecto e o número de transbordos que mais lhes convinham.

Aliás, é justo afirmar que na área metropolitana do Porto já tinha sido iniciada a concretização de uma das medidas pilares para a implementação de um eficaz sistema de mobilidade urbana, a intermodalidade, com vista ao aumento da quota de mercado do transporte colectivo e, consequentemente, à melhoria da qualidade de vida nas cidades abrangidas.

■ Os clientes da intermodalidade na área metropolitana do Porto tinham à sua disposição a possibilidade de **renovação das suas assinaturas mensais nas caixas ATM – Automatic Teller Machine (Multibanco), o que constitui um acréscimo de comodidade para os clientes,** uma

vez que evita a deslocação do cliente a um posto de atendimento, bem como acautela a formação de filas, por vezes longas e demoradas.

■ O metro ligeiro oferecia, no **Troço Comum** entre a Senhora da Hora e o Estádio do Dragão, **tempos de espera diminutos e frequências curtas que se mostravam atractivas e competitivas** comparativamente com o transporte individual. Inclusive na Estação da Trindade, foi constatado pela equipa de auditoria do Tribunal a realização, em hora de ponta, de uma viagem sentido Estádio do Dragão de dois em dois minutos.

Prática

■ **Toda a frota de material circulante estava dotada com ar condicionado.** No estudo de Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro do Porto realizado em 2008, os clientes foram questionados acerca da climatização no interior dos veículos. A maioria dos inquiridos (55%) considerava a temperatura dentro do veículo geralmente adequada e 34% apontava uma temperatura geralmente fria demais.

■ O metro ligeiro, em algumas linhas e percursos, em particular na linha da Póvoa e da Trofa, **oferecia tempos de viagem que não se compaginavam nem com aquele modo de transporte nem com a criação de condições eficazes de concorrência com o transporte privado.** Em concreto, uma deslocação da Póvoa de Varzim e da Trofa (ISMAI) à estação da Trindade, localizada no centro do Porto, a principal estação da rede, tinha uma duração de 61 minutos e 41 minutos, respectivamente.

No sentido de minimizar aqueles tempos de viagem, a Metro do Porto concebeu um **Serviço Expresso para a linha da Póvoa,** diminuindo, assim, a duração das viagens daquele percurso para 43 minutos, mas revelando-se, ainda assim, pouco atractiva. A rapidez e, por conseguinte, a gestão do tempo de viagem, é uma das componentes mais importantes tidas em consideração aquando da escolha do modo de transporte preferencial para a mobilidade das populações.

Além dos tempos de viagem pouco apelativos, a linha da Póvoa ofertava, ainda, frequências muito espaçadas de cerca de 30 minutos de uma viagem para outra e **o serviço expresso funcionava apenas de hora em hora.** Estas duas

características de mobilidade, oferecidas pelo sistema de metro ligeiro, potenciavam o risco de desencorajar a procura a favor do transporte individual, pese embora os esforços progressivos da Metro do Porto em prover parques de estacionamento junto das estações daquelas linhas como agente dissuasor da utilização do automóvel individual.

É de referir, no entanto, que no primeiro trimestre de 2009 entrou em vigor um novo serviço na linha da Póvoa de Varzim, no qual se elencam as principais alterações:

- **Duplicação da oferta do serviço Expresso** que passou a percorrer aquela linha **duas vezes em cada hora** (30 em 30 minutos).
- O novo serviço Expresso além dos dias úteis passou **também a funcionar aos Sábados até às 17:30**, horário da última viagem expresso.
- O início e término das viagens Expresso passaram a ser efectuados na estação da Trindade e não no Estádio do Dragão.
- O **horário de funcionamento do serviço expresso foi alargado ainda que de uma forma muito ténue no sentido Porto – Póvoa de Varzim**. O último Expresso no sentido Póvoa – Estádio do Dragão (Trindade), que ocorria às 18h53, passou a ser realizado às 20h40. No sentido inverso, o horário da última viagem Expresso passou das 19h58 para as 20h30.
- Com a disponibilização do novo serviço, para além das estações da Póvoa de Varzim, de Vila do Conde e de Pedras Rubras, o serviço Expresso efectua paragem também nas estações de Portas Fronhas, Varziela e Mindelo, o que **veio proporcionar melhorias na frequência de passagem de veículos naquelas seis estações**. Mas, nas restantes estações mantém-se a frequência em 30 minutos.

A melhorar

■ Na generalidade, **os abrigos de superfície são exíguos para a função que se espera deles e, como tal, não proporcionavam protecção adequada aos clientes do metro aquando de condições meteorológicas adversas**. Com efeito, aqueles abrigos eram de extensão insuficiente e de profundidade reduzida, espaço esse que os clientes tinham, ainda, de partilhar com todo o mobiliário necessário à estação (bilhética e painéis

informativos) limitando, assim, a área coberta disponível para amparo, quer no Inverno em relação às chuvas, quer no estio como refúgio do sol.

Tal situação de desconforto observava-se, sobretudo, nas linhas suburbanas, nas quais a frequência era menor, os tempos de espera maiores e portanto geradores de maior insatisfação quando na presença daquelas condições meteorológicas.

■ A **operacionalidade das MVA consubstanciava-se num dos pontos fracos do serviço público de transporte prestado pela Metro do Porto**. Note-se que a compra de um bilhete de viagem constitui um dos primeiros passos, senão o primeiro, a ser efectuado no acesso ao transporte, pelo que as avarias ou outros problemas funcionais das mesmas têm implicações directas no cliente. Em regra, as estações de superfície possuíam duas MVA, uma em cada sentido.

- As **MVA não são as mais adequadas a estações de superfície, atendendo que a projecção do sol sobre as mesmas tem originado algumas avarias**. Ademais, como já referido, os abrigos disponibilizados naquelas estações eram pouco úteis na protecção dos clientes e ainda do mobiliário, como sejam as MVA, que ficam frequentemente à chuva e ao sol. Tal situação pode ser geradora de alguns constrangimentos ao cliente que se encontra numa estação de superfície:
 - 1 – Na falta de título válido o cliente necessitará obrigatoriamente de deslocar-se a outra MVA que se situa no outro lado do canal com tendência a atravessar o canal sem respeito pelas regras de boa segurança indicadas no local.
 - 2 – Quando ambas as MVA se apresentavam indisponíveis, o cliente não possuía qualquer outra alternativa senão a de viajar, sem título, até à próxima estação para adquirir ou carregar o seu Andante, sob risco de ser alvo de fiscalização e, por conseguinte, autuado por falta de título de viagem. Ademais, nas linhas com menores frequências, os clientes, para além dos riscos de serem autuados, incorriam em perdas de tempo consideráveis uma vez que chegados à próxima estação não tinham tempo suficiente para adquirir ou carregar o Andante e retomar aquela

viagem, tendo de aguardar pela passagem do próximo veículo.

- A 31 de Dezembro de 2008, na rede metro ligeiro da área metropolitana do Porto existiam 179 MVA, das quais 84 possuíam a funcionalidade de aceitação de notas. Das duas MVA disponibilizadas nas estações de superfície, apenas uma oferecia a possibilidade do cliente, na falta de moedas, exercer a sua compra através da inserção de notas. Ora, tal limitação implicava que o cliente pudesse vir a incorrer num dos seguintes embaraços:

1 – Quando a MVA noteiro se encontra instalada no sentido contrário ao da viagem pretendida, potencia ao atravessamento inadequado do canal em desacordo com as normas de segurança.

2 – Na observância de avaria na MVA noteiro, impelir os clientes a viajar, até à próxima estação para aquisição de um título de viagem, sob a probabilidade de se deparar com a equipa de fiscalização e, portanto, o respectivo levantamento de auto de notícia, dado que tal situação não se encontra relevada na Lei 28/2006, de 4 de Julho – Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas nos transportes públicos.

Tal como foi explicado à equipa de auditoria, a aquisição de uma MVA noteiro é significativamente mais cara quando comparada com uma MVA sem essa funcionalidade. Porém, a Empresa poderia ponderar prover gradualmente as estações de superfície, em particular a que registam maior fluxo de passageiros, com mais MVA noteiro, melhorando, desta forma, a qualidade do serviço público prestado. **Note-se que através do TIP, ACE, a Empresa tinha acesso a toda a informação que lhe permitia aferir, pormenorizadamente, o comportamento da procura por linha, por estação e por horário.**

- **Aquando de eventos especiais que se realizavam, em particular, na cidade do Porto e, por conseguinte, geradores de elevados fluxos de procura, sucedia**

casualmente em algumas estações os clientes depararem-se com **MVA cujos cartões se encontravam esgotados**. Tal situação não só consubstanciava-se constrangedora, mas também motivadora de comportamentos de fraude já que levavam a que o cliente prosseguisse a sua viagem sem título válido. Deveria, assim, naquelas operações especiais, o reforço da oferta, da segurança e da fiscalização serem acompanhadas do respectivo abastecimento das MVA de forma a salvaguardar os interesses dos clientes e, concludentemente, a boa imagem de serviço público da Empresa.

- **As MVA retinham, frequentemente, o dinheiro (valores retidos) sem emitirem a respectiva nota de crédito, mau funcionamento que era motivo, reiterado e justificado, de reclamações por parte dos clientes.**

Entre 2003 e o 1.º semestre de 2008, a Linha Andante registou o seguinte volume de reclamações referentes ao funcionamento das MVA.

Quadro n.º 31 - Reclamações MVA recebidas pela Linha Andante

Unidade = n.º	2003	2004	2005	2006	2007	1.ºS 2008
N.º Reclamações Recebidas	686	2.333	8.342	4.557	4.409	1.427
N.º Reclamações MVA	96	378	1.006	1.480	2.927	1.132
Valor Retido na MVA	81	350	816	1.210	1789	780
MVA não emitiu nota de crédito	0	0	9	0	379	254
Nota Crédito 20 dias	9	21	185	150	400	10
Anomalias Carregamentos	3	3	1	24	150	14
Anomalias MVA	2	4	4	78	167	65
Emissão Nota Crédito	1	0	0	18	42	9

Efectivamente, em 2007, cerca de 66% das reclamações recebidas pela Linha Andante referiam-se às MVA e, já no 1.º semestre de 2008, estas representavam 79% do integral das reclamações, apresentando-se os valores retidos nas MVA o motivo mais exposto pelos clientes insatisfeitos.

De acordo com o quadro precedente é, ainda, significativo notar o aumento abrupto, em 2007 e 2008, das reclamações referentes à **não emissão de notas de créditos pelas MVA, quando estas já não disponibilizavam trocos**, situação que, pese



embora exista informação contida numa base de dados que permite aferir o montante a devolver, o certo é que, além de ser, no momento, gerador de embaraço para o cliente, o processo de resolução era demorado, no mínimo 15 dias.

■ A **estação de Campanhã** constitui o principal rebatimento da rede com outro modo de transporte pesado, o comboio, associado a destinos de longo curso. Por este facto, e dadas as bagagens que regra geral são transportadas pelos passageiros, a conexão entre aquelas duas estações deveria ser especialmente dotada, desde a sua concepção, de acessibilidades que permitissem o fácil e cómodo transbordo entre aqueles dois modos de transporte.

No entanto, **na ligação das duas estações (metro e comboio) constatou-se os seguintes estorvos:**

- 1 – Os clientes que procedem **ao transbordo comboio-metro**, e neste seguem no sentido oposto ao de Campanhã – Estádio do Dragão, necessitam descer um lanço de escadas, dado **não haver escadas rolantes em todo o percurso**, obrigando-os a suportar o peso das bagagens.
- 2 – Em alternativa àquela solução, os clientes dispunham de **elevador**, no entanto, além de o mesmo estar **discretamente sinalizado**, e assim passar facilmente despercebido, obrigava os clientes a **percorrer toda a distância do cais**. Ademais, o elevador encontrava-se **reconditamente localizado e mal iluminado**, não conducente com a função que deve ter: acessibilidade.

9.3. Acessibilidade Informativa

«Um dos factores determinantes do êxito da mobilidade nas redes urbanas é, do ponto de vista dos viajantes, poder fazer opções informadas sobre o modo e o tempo de viagem. Tal depende da disponibilidade de informações adequadas e interoperáveis sobre trajectos multimodais que permitam planejar uma viagem.»

IN LIVRO VERDE DOS TRANSPORTES URBANOS.

Práticas a realçar

■ O Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (Ex-DGTTF), num projecto co-financiado pelo Programa Operacional Sociedade do Conhecimento, **criou uma ferramenta na internet, “Transpor”, que visa disponibilizar ao cidadão informação multimodal de transportes**

públicos a nível nacional (rodoviário, ferroviário, aéreo e fluvial). Naquele sítio, o cidadão pode planejar a sua viagem entre dois pontos de Portugal continental, visualizar todas as soluções possíveis (horários, tarifas, operadores), recorrer a um optimizador de percursos e adquirir contactos e informações sobre cada operador de transporte público. Para informações mais direccionadas da região do Porto e de Lisboa foram criados, paralelamente, dois sítios específicos na internet: www.transporlis.sapo.pt e www.itinerarium.net. O conteúdo inserto no sítio da Transpor é **igualmente disponibilizado em língua inglesa.**

■ A Metro do Porto, **através do seu sítio na internet, disponibilizava aos seus clientes uma ferramenta que lhes permitia planearem a sua viagem dentro de toda a rede metro ligeiro**. Aquela funcionalidade disponibilizava uma série de informações úteis: a duração da viagem prevista; eventual tempo de espera e transbordo, identificação das estações de transbordo e o tipo de título de transporte a adquirir.

Aquela, para além de se consubstanciar numa ferramenta proveitosa para clientes habituais daquele modo de transporte, revelava-se sobretudo profícua para os clientes não habituais e turistas. Em consideração aos clientes estrangeiros ocasionais, a **ferramenta apresentava-se, ainda, acessível em língua inglesa.**

No entanto, aquela ferramenta apenas permitia **o planeamento de uma viagem na óptica monomodal em detrimento da intermodal.**

■ A possibilidade dos clientes optarem pelo **carregamento das suas assinaturas por multibanco era adequadamente publicitada através de folhetos existentes nas Lojas Andante e, ainda, através do sítio da Metro do Porto na Internet**, verificando-se que a Empresa estava atenta às vantagens que tal funcionalidade implica na comodidade dos clientes.



■ Os Painéis de Informação ao Público, existentes nos cais das estações, para além da **identificação visual do destino da viagem**, proporcionavam, também, informação acerca dos **tempos de espera pelo próximo veículo**. Tal possibilitava um extraordinário acréscimo de qualidade ao serviço prestado, não só porque essa informação poderá reduzir o tempo psicológico da espera, mas, sobretudo, ser um contributo importante para a decisão sobre a necessidade de encontrar um transporte alternativo para encurtar o tempo de viagem.

■ As Lojas Andante disponibilizavam abundância na oferta de informação escrita relacionada com a operacionalidade do sistema de metro ligeiro através de folhetos e desdobráveis. Ademais, todas as Lojas Andante se encontravam munidas de um Guia Intermodal com vista a prestar a informação essencial e necessária para utilização do sistema intermodal, numa forma resumida mas focando os pontos mais importantes alusivos àquele sistema. Toda a comunicação escrita era disponibilizada em língua portuguesa e inglesa.

Não obstante, nas Lojas Andante **não existiam informações em Braille, fosse sobre tarifários ou outras**.

Prática

■ A Metro do Porto possuía um **sítio na Internet que continha informação útil e oportuna** sobre a Empresa e os seus serviços. Entre ela, destacava-se:

- Mapa da rede;
- Horários e Frequências em vigor em todas as linhas da rede (dias úteis, sábados e domingos);
- Informação tarifária e bilhética;
- Ferramenta que permitia planear a viagem dentro da rede metro ligeiro, nas línguas portuguesa e inglesa;
- Redirecionamento para o sítio www.itinerarium.pt que permitia efectuar uma pesquisa mais alargada, envolvendo vários modos de transporte na região do Grande Porto;
- Condições gerais de utilização do transporte metro ligeiro;
- Identificação dos parques de estacionamento disponíveis em toda a rede metro ligeiro, inclusive a sua capacidade e

quais os que eram gratuitos e os que se encontravam aderentes ao sistema Parque & Siga;

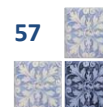
- Disponibilização de formulários para solicitação de “Sugestões”, “Reclamações” e “Perdidos e Achados”;
- Contacto da Linha Olá Metro (centro de atendimento ao cliente sob a gestão do operador Transdev, Lda.).

■ O sítio da Metro do Porto apresentava-se, também, **acessível em língua inglesa**, cuja “Página Principal” **publicitava tópicos alusivos ao funcionamento do metro ligeiro particularmente vocacionados para clientes estrangeiros/turistas**. Em concreto, era bem visível a informação respeitante à ligação do aeroporto com aquele modo de transporte e, ainda, dava conhecimento do título de viagem Andante Tour, especialmente vocacionado para este tipo de cliente.

■ Além da informação escrita disponibilizada por meio de painéis activos de “led” instalados nas **estações**, estas eram, ainda, **munidas de altifalantes os quais transmitiam informações acústicas** de carácter comercial e de segurança.

■ No que se refere ao material circulante, este apresentava as seguintes características por conta da acessibilidade informativa:

- Nos veículos do metro ligeiro, a Metro do Porto publicitava eventos de carácter cultural, comercial (tarifários), acções conjuntas com a tutela e/ou com outras empresas públicas de transportes; contactos da empresa, entre outros.
- Em todas as composições existiam, em condições de boa legibilidade, as versões em espinha das linhas que constituíam a rede metro ligeiro, identificando para cada uma delas as estações e as interfaces existentes com outras linhas.
- Todas as composições continham *displays* de informação visuais. Estes identificavam qual a estação da próxima paragem, de modo a que os passageiros preparassem, atempadamente, a sua saída; informavam das ligações modais com outros modos de transporte e, pontualmente, poderiam passar outro tipo de informação.
- Além da informação visual, as composições eram ainda munidas de um sistema que emitia informações sonoras que acompanham o *display* de informação escrita.



- Quanto à componente sonora, subsistia, ainda, a informação não automática através do intercomunicador que se encontrava instalado no interior da cabine do agente de condução.

■ Quer o **mostrador do validador, quer as MVA permitiam visualizar facilmente e claramente o saldo dos cartões Andante**. Aliás, sempre que o cliente efectivava a validação do seu título de viagem era-lhe fornecida não só o saldo do seu cartão, como ainda o tempo de viagem disponível para aquela validação e zonamento. Aquela informação era também de fácil visualização nas MVA, bastando introduzir o cartão na ranhura e ler a mensagem de saldo que aparecia no ecrã.

⬇ A melhorar

■ Na rede do metro **não era imediatamente perceptível, decorrente de informação deficiente, que os passageiros sempre que mudam de linha ou sentido tinham**, obrigatoriamente, de validar o seu título (aspecto necessário à repartição da receita), o que podia ser muito penalizante para os passageiros que ao não efectuarem, por desconhecimento, tais validações incorram no pagamento de coimas.

■ Quando o veículo se encontrava parado na estação, o **display de informação escrita, que existe no seu interior, não mantinha visível o nome da estação**, não acautelando, desta forma, as situações dos passageiros não terem prestado a devida e atempada atenção ao aviso acústico prévio à respectiva paragem.

Ademais, verificava-se **má visibilidade no reconhecimento do nome das estações ao longo de todo o cais a partir do interior das carruagens**. De facto, a identificação das estações nos respectivos cais, apresentava as seguintes fragilidades:

- Nas estações subterrâneas, o nome encontrava-se inadequadamente colocado, inserido a uma altura que excedia largamente o nível de visão dos passageiros. Situação que ocorria por **se terem privilegiado os critérios arquitectónicos face aos de acessibilidade informativa, como deveria acontecer**.
- Ainda nas estações subterrâneas, os elementos fixos de identificação a cor cinzenta confundiam-se com a cor da

parede das estações, o que tornava a leitura muito discreta e de difícil visualização para o cliente, quer este se encontrasse no cais, quer em viagem. Mais uma vez consequência da sobreposição dos imperativos arquitectónicos aos da óptima transmissão de informação ao cliente.

- Ao longo dos cais, subterrâneos e de superfície, a identificação das estações encontrava-se parcamente distribuída dificultando o reconhecimento da estação a partir do interior do veículo. Pese embora os painéis informativos e os “mupis” reforçassem a identificação da estação, em superfície, tais elementos encontravam-se limitados ao interior do abrigo demarcando um raio de visão muito circunscrito, quando os veículos extravasam aquelas dimensões.
- Não obstante nas estações de superfície as aplicações fossem feitas em vinil de longa duração, o certo é que algumas delas foram alvo de vandalismo ou de desgaste, constatando-se a afixação incompleta do nome de algumas estações.
- De entre as demais estações da rede metro ligeiro, a Estação de Campanhã era aquela em que estas fragilidades se acentuavam. De facto, aquela estação caracterizava-se pela inexistência de qualquer referência visível, no cais, que a identificasse. Aliás, a única afixação do nome da estação, no interior da mesma e adequadamente realçada, não se encontrava, porém, ao alcance visual dos passageiros, quer estes se encontrassem no local, quer no interior do veículo. Aquela identificação não se localizava ao longo do canal de passagem dos veículos, mas antes num ponto da estação recôndito, o qual dificilmente era objecto de passagem.

■ Os marcos de sinalização colocados no exterior das estações de metro eram demasiados **discretos, impedindo o rápido reconhecimento** das mesmas. Note-se, ainda, a observância, em algumas estações subterrâneas, em particular as Estações do Marquês e de S. Bento, de inadequada sinalização exterior que identificasse o lance de escadas de acesso ao átrio e cais da estação.

■ Além das 18 Lojas Andante distribuídas na rede intermodal da área metropolitana do Porto para prestação de informações e esclarecimentos aos clientes, estes poderiam, ainda, dirigir-se aos 30 Agentes de Estação que se encontravam dispersos

pelas 70 estações. Estes elementos pertencentes aos quadros da empresa operadora, a Transdev, Lda., estavam habilitados a prestar praticamente todas as informações, nomeadamente o esclarecimento de dúvidas.

No entanto, a equipa de auditoria do Tribunal verificou que a **presença daqueles Agentes era pouco perceptível nas estações** porque:

- em regra, cada Agente de Estação era responsável por três estações;
 - o fardamento, de cor cinzenta, não realçava a visibilidade imediata daqueles trabalhadores entre as demais pessoas, nem o seu imediato reconhecimento como Agente auxiliar dos passageiros ao serviço do sistema de metro ligeiro.
- Os painéis de informação nas estações e junto das MVA continham informação demasiado intrincada e de difícil apreensão.

Efectivamente, nos painéis de informação existiam espaços reservados para a comunicação da Metro do Porto e para o TIP, ACE, cada uma possuindo uma linguagem gráfica própria.

Ora, constatou-se **que cada empresa integrante do sistema intermodal da área metropolitana do Porto possuía uma política comunicacional própria, sobrepondo-se, ainda, à emanada pelo TIP, ACE. Não existia, assim, uma política de comunicação integrada, comum e única, direccionada à Intermodalidade e em vigor em todos os operadores daquele sistema.**

- Não obstante a criação de um Manual de Sinalética como guia à implementação criteriosa e coerente de sinalética em todas as instalações fixas e veículos, aquela apresentava **algumas debilidades, em particular, na estação da Trindade**, a qual absorvia cerca de 1/3 das validações do sistema de metro ligeiro e que fazia ligação com cinco das seis linhas do metro ligeiro.

A inserção da sinalética a uma altura muito acima do nível de visão, o tamanho diminuto da letra e as cores muito discretas e diluídas no cinzento das estações dificultavam a imediata percepção da informação e encaminhamento que tais instrumentos pretendiam transmitir, como, ainda, **constrangiam a circulação fluida naquele espaço**, especialmente tratando-se de uma estação com um fluxo extraordinário de passageiros.

9.4. Acessibilidade a Preços e Tarifários

«O conceito de acessibilidade dos preços exige que um serviço de interesse económico geral seja oferecido a um preço acessível, a fim de que todos dele possam beneficiar.»

IN LIVRO VERDE SOBRE

↑ Práticas a realçar

- **O tarifário Andante** é em si uma boa prática já que permite que os clientes com um único título de transporte efectuem todos os transbordos necessários aos respectivos percursos, utilizando, indiscriminadamente, autocarro, metro ligeiro ou comboio.

- **Total integração da bilhética da Metro do Porto no zonamento Andante, não possuindo títulos monomodais.**

A par da integração no sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, a Metro do Porto também adoptou, exclusivamente, a bilhética Andante, a qual era utilizada em todas as redes das empresas que integravam aquele sistema, o que para além de constituir uma significativa simplificação bilhética, também contribui para promover a intermodalidade.

Efectivamente, a Metro do Porto utilizava, exclusivamente, a bilhética Andante sob a gestão do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, a qual era utilizável em todas as linhas aderentes ao sistema de intermodalidade, sendo que a inerente receita associada a cada título Andante era repartida pelos diferentes operadores aderentes de acordo com as validações efectivadas, logo a receita era repartida em função das utilizações reais.

Ainda assim, é de salientar que nas contas do TIP existia, em 31-12-2007, um saldo acumulado com mais de um ano no montante de **764 milhares de euros** que respeitava à diferença entre os depósitos derivados das vendas Andante e a receita repartida pelos operadores em função das validações registadas. Isto é, **aquele valor estava por repartir, há mais de um ano, entre os operadores aderentes do sistema de intermodalidade.**

■ **Todos os títulos utilizáveis no sistema de metro ligeiro eram multimodais, recarregáveis e utilizavam a tecnologia sem contacto.**

Dado utilizarem a tecnologia sem contacto, os títulos Andante, para além de serem intermodais, eram recarregáveis enquanto o cartão de suporte se mantivesse em boas condições físicas. O que significava que com o mesmo cartão, e tarifário adequado, os clientes do metro ligeiro podiam circular nos outros operadores aderentes ao sistema de intermodalidade e efectuar todas as viagens necessárias.

Tal, para além de permitir uma considerável simplificação para o cliente, aportava importantes benefícios ambientais, já que permite uma considerável poupança de papel, logo menor abate de árvores e conseqüente não redução da absorção de dióxido de carbono.

De acordo com o Relatório de Sustentabilidade de 2008 da Metro do Porto, a utilização do Andante no metro ligeiro permitiu, naquele ano, «o não abatimento de 482 árvores com a conseqüente absorção de quase 3.000 toneladas de CO₂».

■ **Todos os títulos eram válidos entre o mínimo de 01h00 e o máximo de 01h45m**, dependendo do zonamento, **independentemente no número de transbordos efectuados**, desde que utilizáveis nos operadores aderentes ao sistema de intermodalidade e sem acréscimo de custos para o cliente.

➔ Prática

■ Em 2008, **no sistema de metro ligeiro era possível utilizar cinco cartões diferentes** de suporte ao seu tarifário global, todos eles intermodais e adaptados para a tecnologia sem contacto.

Quadro n.º 32 - Suportes aos Títulos Tarifários em vigor na AMP

Intermodal	Cartão Gold (assinaturas mensais)
	Cartão Andante Azul (títulos ocasionais intermodal)
	Cartão 4_18
	Andante Tour 1 (24 horas)
	Andante Tour 3 (72 horas)

- **Cartão Gold:** cartão personalizado de suporte às assinaturas mensais sem restrição de horários e às assinaturas “Andante 10/16” cuja utilização não era permitida nos dias úteis para lá das 10h00 e das 16h00.
- **Cartão Andante Azul:** cartão de suporte aos títulos ocasionais, 1 título, 10+1 títulos e título válido por 24 horas (título Andante 24).
- **Cartão 4_18** destina-se ao tarifário específico para crianças e estudantes do ensino básico e secundário com idades compreendidas entre os 4 e os 18 anos.
- **Cartões Tour 1 e Tour 3** eram especialmente vocacionados para turistas, sendo válidos por 24 horas e 72 horas, respectivamente, para a totalidade das zonas do sistema de intermodalidade.

É de salientar que a Metro do Porto destacava-se pela positiva das restantes empresas que integravam o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, uma vez que essas permitem nas suas redes a utilização dos cinco cartões intermodais, antes mencionados, mais os cartões de suporte aos seus tarifários monomodais.

■ Na Metro do Porto estavam em vigor, em 2008, **90 tarifários intermodais (Andante)**, o que representava **uma excessiva diversificação da oferta**, decorrente da excessiva fragmentação da zona tarifária que permitia a aquisição de onze zonamentos diferentes conjugados com os títulos ocasionais, assinaturas e tarifários sociais.

Ainda assim, é de assinalar que a Metro do Porto, como não possuía tarifário próprio, era a Empresa pública de transportes colectivos que oferecia menos títulos.

■ As competências tarifárias das empresas de transportes colectivos urbanos eram muito diminutas, uma vez que as percentagens de aumento médio dos **tarifários** do transporte de serviço público eram **fixadas pelo Governo**, através da Secretaria de Estado dos Transportes:

- Por portaria, as normas tarifárias a ser observadas na determinação e aprovação dos preços;
- Por despacho, as percentagens de aumento médio a aplicar em cada revisão tarifária.

Os Governos, no âmbito das suas competências tarifárias, e de acordo com as respectivas políticas sociais, **impunham a prática de tarifários reduzidos** para determinados grupos de pessoas que na Metro do Porto se traduziram nos descontos seguintes.

Quadro n.º 33 - Descontos em Vigor nos Tarifários da MP

	Tarifário Intermodal Andante
Sénior, Reformados e Pensionistas	47%
Menores de 13 anos	25%
Estudantes até aos 25 anos	
Tarifário 4_18	50%

- Assinaturas clientes com idade igual ou superior a 65 anos, reformados e pensionistas.

Assinaturas de 30 dias com desconto de 47%. Aplicável apenas aos reformados ou pensionistas, cujo rendimento do agregado familiar seja igual ou inferior ao salário mínimo nacional.

- Assinatura para menores até aos 13 anos.

Após a entrada em vigor, em Abril de 2008, do tarifário 4_18, este tarifário para assinaturas dirigidas a menores até aos 13 anos deixa de ser comercialmente plausível já que o desconto de 25% é inferior ao de 50% que os mesmos menores podem ter ao aderirem ao tarifário 4_18.

- Assinatura Estudantes.

Assinaturas de 30 dias para clientes até aos 25 anos que façam prova de estarem matriculados em cursos reconhecidos oficialmente em qualquer grau de ensino.

- Passe 4_18 para crianças e estudantes do ensino não superior entre os 4 e os 18 anos, inclusive.

Título mensal, introduzido pelo DL 186/2008, de 18 de Abril, com desconto de 50% para os percursos ou áreas geográficas entre a residência e o estabelecimento de ensino que não beneficiem de transporte escolar assegurado pelas Autarquias Locais.

A melhorar

O zonamento tarifário intermodal Andante, que integrava 46 zonas, apresentava-se excessivamente complexo e fragmentado, sendo, reconhecidamente pelos operadores envolvidos e clientes, o ponto mais fraco do sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto.

Essa complexidade resultou, mormente, da vontade de integrar o maior número de operadores privados, o que implicou que, para satisfazer os respectivos interesses económicos, se passasse de 24 para 46 zonas.

Em consequência, a zona tarifária intermodal Andante era:

- de difícil compreensão e apreensão para os clientes, mas também para os Agentes Payshop, que integravam a rede de vendas Andante, o que se traduziu em muitos erros nos tarifários adquiridos;
- promotor de infracções, já que não era difícil que os clientes, por desconhecimento, ficassem em situação irregular devido a tarifários errados;
- uma verdadeira barreira à entrada no sistema;
- um insucesso ao objectivo de simplificação tarifária.

Face à complexidade do zonamento tarifário, para auxiliar os clientes do metro ligeiro a comprar o tarifário adequado às respectivas necessidades, existiam umas matrizes junto às MVA nas estações de metro, as quais minimizam, de facto, a dificuldade para a aquisição do título correcto. No entanto, tais matrizes só eram úteis se o cliente apenas utilizar o metro ligeiro, não servindo a intermodalidade e, mesmo naquele caso, só se o ponto de origem das viagens for sempre o local onde é adquirido o título de transporte.

O metro ligeiro expandiu-se por 6 concelhos da área metropolitana, e com ele o tarifário intermodal que é mais caro do que o monomodal, precisamente porque oferece mais serviço: transporte e intermodalidade.

No entanto, nos concelhos **de Vila do Conde e da Póvoa de Varzim** o metro ligeiro era o único operador do sistema de intermodalidade (a que respeita o tarifário Andante) que prestava serviço, pelo que os **clientes do metro ligeiro, quando só o utilizavam nesses dois concelhos, estavam a pagar um serviço adicional, a intermodalidade, mas dela não podiam usufruir porque não só nenhuma das outras empresas que integrava o sistema de intermodalidade lá operavam, como o sistema de intermodalidade não captou operadores rodoviários locais para o integrarem.**

■ **O tarifário Andante exigia que se adquirisse um mínimo de duas zonas, ainda que o cliente apenas circulasse no interior de uma única zona.**

■ **Os descontos e graduação no valor mínimo quando do pagamento voluntário da coima decorrente da falta de título de transporte válido, não favorecia a apresentação da defesa dos clientes,** o que os penalizava e deteriorava a imagem das operadoras de transporte colectivo de passageiros.

A Lei 28/2006, de 4 de Julho – Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros – prevê, no seu art. 7º, que a falta de título de transporte válido é punível com coima que varia entre 100 e 150 vezes o montante em vigor para o bilhete de menor valor, no caso da Metro do Porto, o Z2 (que custava, em 2009, 0,95 euros).

Prevê, ainda, o pagamento voluntário nas seguintes situações:

- Quando há lugar ao pagamento «(...) imediatamente ao agente de fiscalização ou, no prazo de cinco dias úteis a contar da notificação (...), nas instalações da empresa exploradora do serviço de transporte em questão (...)». Sendo nesta situação liquidada a coima pelo valor mínimo reduzido em 20%. (N.º 1 do art. 9º da Lei 28/2006, de 4-07.)
- Quando o arguido, decorrido aquele prazo, proceda ao pagamento da coima no prazo de 20 dias úteis a contar da notificação da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (actual IMTT). Também neste caso será a coima liquidada pelo valor mínimo. (N.º 3 do art. 9º da Lei 28/2006, de 4-07.)

O pagamento voluntário da coima determina o arquivamento do processo.

Só é instado o infractor a apresentar a sua defesa, por escrito e com indicação de testemunhas ou meios de prova, caso não haja lugar ao pagamento voluntário da coima e apenas depois de notificado pela DGTTF (actual IMTT).

Ora, resulta da prática que existem situações em que, reconhecidamente, não deveria ser imputada ao passageiro a responsabilidade pela não validação dos títulos, como por exemplo o mau funcionamento dos validadores, a degradação dos títulos, ou situações nas quais é possível provar, com relativa facilidade, através da análise à base de dados sobre as validações efectuadas que tal resultou de uma situação perfeitamente excepcional e fortuita, mas que o cliente, muito provavelmente, vai optar pelo pagamento voluntário da coima para poder beneficiar do desconto em detrimento da reclamação.

Seria mais defensor do cliente se o mesmo pudesse apresentar a sua defesa directamente à empresa transportadora e que a mesma tivesse competência para graduar a multa, e até arquivá-la, nos casos em que se provasse não haver culpa ou intenção por parte do cliente. Todavia, essa competência não se encontrava prevista naquele diploma legal.

■ **Aquele Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matérias de transportes colectivos de passageiros em vigor tratava de igual modo o infractor não intencional, o infractor intencional e o infractor reincidente.**

Efectivamente, aquele regime sancionatório impele para o pagamento voluntário, logo para o pagamento mínimo da coima, todas as situações de título de transporte não válido qualquer que seja a gravidade e a intenção associadas. Mas, efectivamente, são várias as situações que podem ocorrer e que mereceriam, naturalmente, também uma coima diferenciada, porque tratar por igual situações diferentes tem fortes probabilidade de provocar acentuada sensação de injustiça nos clientes. A título de exemplo, espelham-se, sucintamente, as situações seguintes.

→ O infractor não intencional que, por exemplo, tem um passe, mas não o validou, é punido com igual coima que o infractor intencional, quando aquela falta de validação não acarreta qualquer vantagem económica para o passageiro porque já



havia, previamente, pago a sua assinatura e, desse modo, assegurando um verdadeiro “adiantamento” à empresa.

→ O passageiro que utiliza erradamente o zonamento não lesa o operador na mesma proporção que aquele que não adquiriu qualquer título de transporte.

→ O passageiro de assinatura que, numa situação excepcional, não validou o seu título (facto que pode ser confirmado pela base de dados sobre validações) paga a mesma coima mínima que um infractor intencional ou reincidente.

Acresce que aquela Lei 28/2006 não prevê que não seja aplicada multa nos casos de os títulos estarem danificados, situação que ocorre com frequência, sobretudo nos cartões em papel.

■ **O Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros em vigor, Lei 28/2006, de 4 de Julho, prevê a possibilidade de apreensão, nomeadamente dos passes e dos títulos carregados previamente com viagens.**

De facto, o n.º 5 do art. 7º daquela lei prevê a possibilidade de serem apreendidos, pelos agentes de fiscalização, os títulos de transporte que não foram validados. Ora, esta situação é francamente penosa para os clientes das operadoras nas seguintes situações:

→ No caso das assinaturas mensais. Se, por um lado, a não validação não traz qualquer vantagem ao passageiro uma vez que já pagou previamente essa assinatura; por outro lado, desprovê-lo do título de transporte obriga-o, caso pretenda continuar a utilizar os transportes colectivos de transporte público, a adquirir uma nova assinatura e respectivo cartão de suporte, o que se revela, manifestamente, economicamente penoso para o cliente.

→ No caso dos títulos carregados com viagens, desprover o passageiro desse título é impossibilitá-lo de usar o dinheiro, que já gastou, noutras viagens, o que também não parece aceitável.

Na rede do metro ligeiro foram detectadas as infracções indicadas no quadro seguinte, sendo de notar o aumento considerável, em 2007, de passageiros sem título, mais de 10 mil, mas, simultaneamente, um decréscimo no que respeita

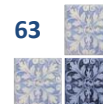
às outras infracções (título não válido e com zonamento incorrecto) que revela a melhor compreensão, por parte dos clientes, das regras tarifárias em uso no metro ligeiro.

Quadro n.º 34 - Tipo de Infracções detectadas pela Fiscalização Comercial

	2003	2004	2005	2006	2007
Sem Título	620	1.433	3.289	9.579	10.013
Título não válido	411	1.612	3.863	5.710	3.575
Não Válido na Zona	255	1.951	3.425	6.226	4.885
Outras				640	
Total	1.286	4.996	10.577	22.155	18.473

Em 2007, a Metro do Porto recepcionou 3 111 reclamações respeitantes aos autos de notícia instaurados, das quais:

- 1 400 reclamações por motivo “Não Válido na Zona”. Destas, 60% dos clientes justificaram-se por desconhcerem o funcionamento do sistema e 20% pela falta de informação disponível ou informação confusa. Pese embora o número de infracções por motivo “Não Válido na Zona” tenha decrescido revelando melhor compreensão do zonamento e tarifário, o certo é que 80% das reclamações alusivas àqueles autos sustentaram-se na difícil compreensão e apreensão dos clientes da zona tarifária intermodal.
- 1 089 das reclamações relacionaram-se com a infracção por motivo de “Título não Validado”. Pese embora 32% advenham do desconhecimento do sistema, a sua grande maioria, 37%, teve origem na distração, esquecimento por parte do cliente em validar o seu título, e 23% por não reparo no sinal luminoso do validador.
- 622 das reclamações relacionaram-se com a infracção por motivo “Sem Título/sem Viagens”. Ora, destas, 40% dos clientes justificaram a ausência de título por questões de funcionamento das MVA (avaria; não tinha dinheiro; não aceitava notas) e por falta de emissão de notas de crédito.



9.5. Segurança e Higiene

«Todos os cidadãos da EU devem poder viver e deslocar-se em segurança nas zonas urbanas. A sensação de que a segurança pessoal dos passageiros por vezes reduzida dissuade alguns grupos sociais de viajar ou utilizar os serviços de transporte público e o resultado pode ser uma utilização desnecessária do automóvel privado. A existência de veículos mais seguros é de especial importância nas zonas urbanas.»

IN LIVRO VERDE DOS TRANSPORTES URBANOS.

Práticas a realçar

■ **As instalações (estações, paragens e plataformas) e o material circulante da Metro do Porto apresentavam-se em boas condições de higiene, limpeza e de iluminação.**

Por intermédio do 7.º Aditamento ao contrato de Projecto, Construção, Equipamento e Operação do sistema de Metro Ligeiro, a Metro do Porto contratualizou com a Transdev, Lda. (a empresa operadora concessionária) um conjunto de exigentes requisitos de qualidade que respeitam, nomeadamente, à limpeza e à iluminação. O cumprimento desses requisitos era assegurado pela execução do Plano de Inspeções mensais realizadas, por amostragem sistemática, conjuntamente pelos concedente e concessionário com vista a aferir do grau de cumprimento dos requisitos contratualizados, sendo que sempre que os mesmos não eram satisfeitos, a concedente aplicava penalidades a descontar na facturação mensal.

■ No sítio do Metro do Porto estava disponível no item “Viajar – Direitos e Deveres” um conjunto de regras de segurança para a circulação de peões.

Prática

■ O material circulante, para além de obedecer às normas internacionais de segurança, era sujeito a permanentes acções de manutenção, contratualizadas naquele 7.º Aditamento ao contrato de concessão, as quais se realizavam de modo corrente, preventivo e correctivo.

■ Para garantir a segurança nas estações, paragens e veículos, a Metro do Porto, através da sua unidade orgânica Segurança, implementou uma política de segurança que conjugava agentes da Polícia de Segurança Pública (em serviço

gratificado) com efectivos de segurança privada (subcontratados).

Diariamente, circulavam, nos quase 60 quilómetros da rede do metro ligeiro, cerca de 123 agentes de segurança (pública e privada) em permanente comunicação entre si e com o agente da PSP sempre presente no Posto de Comando Central. Acresce que foi implementado, em 2008, o Manual de Procedimentos de Vigilância Privada para uniformizar e melhorar a actuação de toda a operação de segurança da Metro do Porto.

Este serviço de segurança, que era custeado pela Metro do Porto e não pela empresa concessionária da operação comercial, teve um custo, em 2007, de 4 078 milhares de euros. Nesse ano, o número de casos de delinquência e vandalismo, que cresceu 72% face ao ano anterior, ascendeu a 2 344, dos quais apenas 17% ocorreram dentro dos veículos.

Quadro n.º 35 - Evolução dos Custos com Vigilância e de Casos de Delinquência e Vandalismo

	2003	2004	2005	2006	2007
Custos com Vigilância e Segurança (mil euros)	1.161	1.995	2.601	4.088	4.078
Número de casos de Delinquência e Vandalismo	871	598	684	1.363	2.344

De notar que **a contenção do crescimento destas situações é de relevante importância já que, como antes referido, a “Segurança” nas estações e veículos é dos itens sobre qualidade do serviço que apresentava menor índice de satisfação dos clientes do metro ligeiro.**

■ A subconcessionária da operação do sistema de metro ligeiro, em cumprimento do contrato de concessão, tinha contratualizado vários seguros, nomeadamente o Seguro de Responsabilidade Civil que garantia a cobertura dos danos físicos, materiais e sequenciais aos utentes e outros terceiros até 50 000 milhares de euros.

A melhorar

■ **Os veículos do metro ligeiro não estavam equipados com sistema de videovigilância.** Facto que assumia especial relevância dado que, como dito, a Segurança é dos aspectos que provoca menor satisfação nos clientes do metro ligeiro.



Todavia, existia videovigilância nas estações, parques de veículos e zonas de inversão, não cobrindo os troços entre estações, sendo que as respectivas imagens eram gravadas quer quando era visualizada, no Posto de Comando Central, alguma situação que influísse no normal funcionamento do sistema de metro, quer quando eram abertas as MVA ou era accionada a botoneira SOS.

Em sede de contraditório, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto informou o Tribunal que foi lançado um procedimento concursal para instalação de Segurança/videovigilância nos veículos, estando em curso a sua instalação em todos eles, investimento que aponta para um valor de cerca de um milhão de euros.

■ **As botoneiras SOS existentes nas estações subterrâneas e de superfície do metro ligeiro eram excessivamente discretas, difíceis de encontrar e passando despercebidas à generalidade dos clientes, o que contrariava o seu objectivo principal que deveria ser o de auxiliar em situação de alarme.**

Efectivamente, as botoneiras SOS existem para reforçar o respectivo sistema de segurança e, nessa medida, para permitir, em situação de emergência, o contacto directo com o Posto de Comando Central, a quem compete desencadear as medidas adequadas às situações em causa.

9.6. Protecção dos Utilizadores

«A estratégia da Comissão Europeia, em matéria de política de defesa do consumidor (...) identificou os serviços de interesse geral como uma área onde é necessário intervir para garantir um elevado nível comum de defesa do consumidor. (...) Sublinha também a importância de dar resposta às preocupações mais gerais dos cidadãos (...).»

IN LIVRO VERDE SOBRE SERVIÇOS DE INTERESSE GERAL

Práticas a realçar

■ **A Metro do Porto realizava, anualmente, dois inquéritos aos seus clientes** que lhe permitia conhecer, em bom tempo, a percepção dos seus clientes face ao serviço prestado e, como tal, actuar, atempada e adequadamente, no sentido de adequar, de forma eficiente, a oferta à procura e proceder às alterações necessárias em prol da melhoria continuada do serviço prestado.

- O **Inquérito de Satisfação do Cliente** efectuado de acordo com o modelo European Consumer Satisfaction Índex visava auscultar, de forma estruturada, a avaliação que os clientes faziam do serviço público de transporte.
- O **Inquérito para medição do Perfil e Satisfação do Utilizador do Metro** realizado, em parceria com a empresa subconcessionária da operação, para determinar, nomeadamente, o perfil dos clientes e medir a respectiva satisfação, face ao serviço global.

Prática

■ **O processo de tratamento dos Perdidos e Achados** que estava sob a responsabilidade da empresa subconcessionária apresentava-se **adequadamente regulamentado, eficaz e expedito.**

Todos os artigos encontrados eram centralizados no Posto de Comando Central e ao fim de cinco dias sem terem sido reclamados eram encaminhados para as forças de segurança públicas locais. Todavia, se se tratasse de bens de natureza ilícita ou de valores ou documentos, os mesmos eram entregues, a essas forças públicas, imediatamente ou ao fim de 24 horas, respectivamente.

- A Metro do Porto tinha um plano de contingência para a substituição do seu serviço pelo modo autocarro, no caso de haver impossibilidade de o prestar pelo modo metro.
- Os clientes do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto não tinham qualquer participação instituída no processo decisório da Metro do Porto ao nível da definição dos serviços, tarifários e formas de pagamento.

A melhorar

■ **A Metro do Porto não tinha provedor do cliente**, sendo a única empresa pública do sector dos transportes sem esse órgão independente fundamental à defesa dos interesses e direitos, legalmente garantidos, dos clientes do serviço público prestado.



Dado que o metro ligeiro integrava, conjuntamente com a STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A., o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, e que esta empresa possuía uma Provedoria do Cliente que apresentava características qualitativas de relevo, considera-se que não seria displicente que a Metro do Porto considerasse a possibilidade de diligenciar no sentido de beneficiar daquela estrutura orgânica já implementada, cessando, dessa forma, com esta importante privação de protecção aos seus clientes.

Em sede de contraditório, o Presidente da Conselho de Administração da Metro do Porto informou o Tribunal que «a Comissão Executiva (...) deliberou na sua reunião de 02 de Outubro de 2008 (...) que fosse estudada a possibilidade de partilha dos serviços de Provedor do Cliente da STCP, SA com os da Metro do Porto, SA, estando já a ser desenvolvido trabalho conjunto dos Gabinetes Jurídicos respectivos para concretização, a curto prazo, dessa medida.»

▪ Na Metro do Porto **não existiam, sistematizados, mecanismos para a resolução de conflitos**, afirmando a Empresa que as questões de conflito eram tratadas casuisticamente.

▪ **Não estavam formalizados pela Metro do Porto quaisquer mecanismos de compensação dos seus passageiros** quando, por razão imputável à Empresa, o serviço público previsto não era prestado ou era-o em deficiência. Todavia, a Empresa referiu, na sua resposta ao questionário ao TC, que «a prática da Empresa tem sido o crédito do valor da viagem nos títulos ocasionais Andante, analisados caso a caso sob solicitação do cliente».

A inexistência de tais mecanismos de compensação é sobretudo penalizante para os detentores de assinatura que pagam por um serviço com determinadas características, mas que caso não se concretizem ficam desprotegidos, face ao direito a eventuais compensações.

▪ **As Reclamações e Sugestões efectuadas ao serviço do metro ligeiro não estavam centralizadas numa única entidade.**

O processo de recepção e tratamento das Reclamações e Sugestões estava a cargo do **TIP** – Transportes Intermodais do Porto, ACE, empresa responsável pela gestão da bilhética intermodal

em uso no metro ligeiro, pelo concessionário da operação, a **Transdev, Lda.** e ainda, pela **Metro do Porto**, sobretudo no que respeitava às reclamações dos autos de notícia levantados pela fiscalização comercial.

De facto, sempre que os clientes do metro ligeiro queriam apresentar uma Reclamação ou Sugestão tinham várias modalidades para o fazer (presencialmente, telefonicamente, e-mail, carta, fax, preenchimento de panfleto próprio e Livro Vermelho), **mas, dependendo do assunto, o mesmo tinha de ser direccionado para uma daquelas duas empresas, pois o processo não se encontrava centralizado, complicando o que deveria ser muito simples não só para satisfazer, no imediato, os clientes, mas sobretudo para se beneficiar da opinião daqueles para quem o serviço existe e daí retirar-se boas lições para o futuro.**

O TIP, ACE, proporcionava:

- **Lojas Andante:** atendimento personalizado, o Livro Vermelho, Folheto Andante para recolher de forma sistematizada as reclamações/sugestões.
- **Centro de Atendimento:** Linha Andante.
- **Endereço electrónico** (cujas respostas aos clientes nem sempre são satisfatórias, sobretudo se a intenção do clientes for pedir um esclarecimento, como comprovou a equipa de auditoria nos pedidos que enviou para este endereço). Ademais, este contacto não se encontrava publicitado na página electrónica da Metro do Porto.

A Transdev, Lda., proporcionava.

- Endereço electrónico que estava disponível na página electrónica da Metro do Porto. Enfatiza-se a qualidade do suporte desenvolvido nesse sítio para recolher sugestões e reclamações, o qual tipificava a maioria dos itens permitindo, assim, facilitar o trabalho ao cliente, obter maior clareza da mensagem recebida e maior celeridade e eficácia no tratamento de dados.
- Centro de Atendimento Linha Olá Metro, o qual só respondia sobre questões de operação e nunca de tarifário e bilhética, obrigando os clientes a telefonar para outro número, o da Linha Andante.



Ocorria, ainda, que a concessionária da operação enviava mensalmente um relatório ao Metro do Porto com o tratamento das sugestões e reclamações recepcionadas, mas **o TIP não procedia a qualquer reporte**, perdendo-se a mais valia dessa informação, já que a percepção dos clientes sobre o serviço são uma relevante fonte de informação para o contínuo incremento da qualidade do serviço prestado.

Finalmente, uma nota para mencionar que a Linha Andante recebia, não raras vezes, reclamações sobre a Linha Olá Metro, o que evidenciava ineficiências por parte do Centro de Atendimento da concessionária da Metro do Porto.

Quadro n.º 36 - Evolução do Número de Reclamações

Tipo de Reclamações	2005	2006	2007
Bilhética	400	470	480
Veículos	80	115	110
Estações	30	65	90
Segurança	140	175	180
Operação	400	990	1.080
Transportes Alternativos	50	30	35
Fiscalização Comercial	6.053	12.470	4.746
Total	7.153	14.315	6.721

Em sede de contraditório, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto informou que «(..) está a ser trabalhado um módulo próprio de Gestão de Reclamações que irá centralizar o seu tratamento na Metro do Porto, S. A.(...)».

■ **Nas estruturas de apoio aos clientes da Metro do Porto sob a responsabilidade do TIP, as Lojas Andante e a Linha Andante, os trabalhadores estavam em regime de trabalho temporário, desde que iniciaram a sua actividade.**

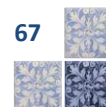
Ainda que tais contratos de trabalho não tenham sido celebrados pela Metro do Porto, antes pelo TIP, ACE, sendo que aquela Empresa pública não só é sócio, como tem estado, directamente, a beneficiar desse trabalho em regime temporário, recorda-se que os Contratos de Utilização de Trabalho Temporário eram regulados pela Lei 19/2007, de 22 de Maio, e a sua admissibilidade tinha que integrar uma das situações previstas no seu artigo 18.º, não podendo ter duração superior a dois anos (art. 21º), sendo, ainda, proibida a

sucessão de trabalhadores temporários para o mesmo posto de trabalho, quando atingida a duração máxima do contrato de utilização (art. 24º). Tais restrições à utilização de trabalho temporário mantiveram-se no Código do Trabalho aprovado pela Lei 7/2009, de 12 de Fevereiro, actualmente em vigor.

Ora, uma vez que tudo apontava para a continuidade de tais postos de trabalho, e os mesmos não resultavam de nenhuma situação extraordinária, **considera-se que a manutenção da utilização deste tipo de contratos, menos vantajosos para os trabalhadores, não só não é admissível, face àquela lei, como não é conducente com a postura que se espera de empresas do Sector Empresarial do Estado.**

Ademais, o trabalho temporário não é facilitador da identificação desses trabalhadores com os interesses da Empresa, o que poderá prejudicar a qualidade da comunicação com os respectivos clientes e não rentabilizar, no longo prazo, os investimentos efectuados na formação daqueles.

Quanto a esta matéria, o Presidente do Conselho de Administração da Metro do Porto informou, em sede de contraditório, que levaria «(...) o assunto à próxima reunião do Conselho de Administração do TIP, ACE a fim de ser devidamente encaminhado e tratado».





III RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

10. RECOMENDAÇÃO FINAL

Tendo em conta o conteúdo do presente relatório e, em especial, as suas Recomendações, deve o Governo, enquanto entidade de tutela e accionista da Metro do Porto, S. A., através dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, por si ou por quem determinar, bem como a Administração da Metro do Porto, S. A., transmitir ao Tribunal, por escrito e no prazo de seis meses, as medidas adoptadas e seu estado de desenvolvimento, acompanhadas dos competentes comprovativos, tendentes a dar seguimento às Recomendações deste relatório. Existindo Recomendações não implementadas, no final daquele prazo, deverá o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ou quem este determinar, bem como a Administração da Metro do Porto, S. A., explicar, detalhadamente e por escrito, ao Tribunal, as razões que a isso conduziram.

- Ao Governo e especificamente ao:
 - Primeiro-Ministro;
 - Ministro de Estado e das Finanças;
 - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
- Ao Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A.
- Ao Conselho de Administração da Estradas de Portugal, S.A.
- À Câmara Municipal do Porto.
- À Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.
- Ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do disposto pelo n.º 4 do artigo 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

11. DESTINATÁRIOS

Deste relatório e do seu Anexo (contendo as respostas remetidas em sede de contraditório) são remetidos exemplares:

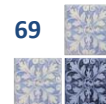
- À Presidência da República.
- À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:
 - Presidente da Assembleia da República;
 - Comissão de Orçamento e Finanças;
 - Comissão de Obras Públicas, Transporte e Comunicações;
 - Líderes dos Grupos Parlamentares.

12. PUBLICIDADE

Este relatório e o seu anexo, contendo as respostas enviadas em sede de contraditório, será inserido no sítio do TC na Internet (www.tcontas.pt) e divulgado pelos diversos meios de Comunicação Social, após a sua entrega às entidades acima enumeradas.

13. EMOLUMENTOS

Nos termos do DL 66/96, de 31 de Maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio Técnico do Tribunal de Contas, são devidos emolumentos, pela Metro do Porto, S. A. no montante de 4 291,00€ (Quatro mil, duzentos e noventa e um euros).



Estes emolumentos são fixados pelo Tribunal, tendo em atenção o apuramento feito no processo, nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 10.º daquele diploma, sendo, igualmente, o TC a determinar, ao abrigo do artigo 11.º do diploma emolumentar, o respectivo sujeito passivo.

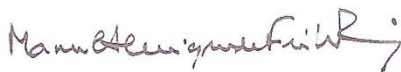
Tribunal de Contas, em 08 de Abril de 2010

O Conselheiro Relator



(José Manuel Monteiro da Silva)

Os Conselheiros Adjuntos



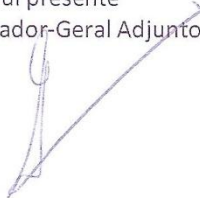
(Manuel Henrique de Freitas Pereira)



(Raúl Jorge Correia Esteves)

Fui presente

O Procurador-Geral Adjunto





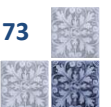
IV ANEXOS

1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Metro do Porto, SA
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
3. Resposta remetida, em sede de contraditório, Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças
4. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Câmara Municipal do Porto
5. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Estradas de Portugal, SA





1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Metro do Porto, SA





Conselho de Administração
António Ricardo Fonseca
Presidente do Conselho de Administração

*À equipa para
análise e consideração
do que pertence ao vosso
trabalho no futuro projeto
de Relatório*

2.2.09

Ex.mo Senhor
Dr. Carlos Manuel Botelho Moreno
M.I. Juíz Conselheiro
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069 - 045 LISBOA

MP-886425/09

30 de Junho de 2009

Chuncho

Assunto: Auditoria à Metro do Porto, S.A. - Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto
Exercício de Contraditório

V/Ref.ºs: DA IX-SPE, de 26 de Junho de 2008

11057, DA IX - 34-08 AUDIT, de 03 de Julho de 2008

34/08-AUDIT-DA IX, de 09 de Julho de 2008

07970, DA IX - Proc. N.º 34/08 - AUDIT, de 01 de Junho de 2009

DA IX - Proc. N.º 38/08 - AUDIT, de 09 de Junho de 2009

N/Ref.ºs: MP-779107/08, de 08 de Julho de 2008

MP-785199/08, de 31 de Julho de 2008

MP-879806/09, de 05 de Junho de 2009

MP-884696/09, de 26 de Junho de 2009

MP-885951/09, de 30 de Junho de 2009

Ex.mo Senhor, *Juiz Conselheiro, Dr. Carlos Moreno*

A Metro do Porto, S.A. recebeu o ofício de V. Ex.ª, datado de 01 de Junho de 2009, relativo ao Relato de Auditoria identificado em epígrafe.

Antes de mais cumpre agradecer não só a carta como a extensa análise à qualidade do serviço prestado pela Empresa, nomeadamente e de uma forma geral, as recomendações apresentadas. Com efeito, uma observação externa constitui um auxiliar precioso, salientando e direccionando oportunidades de melhoria, sempre de grande interesse para uma gestão orientada para o aperfeiçoamento daquele serviço.

Metro do Porto, SA

Avenida Fernão Magalhães, 1867, 7º
4350-158 Porto, Portugal

T: 22 508 10 00 F: 22 508 10 01

ricardo.fonseca@metroporto.pt

soc. mat. 2ª Conserv. R. C. do Porto sob o nº 514989/41018
capital social €5 000 000
nif 503 278 602

1/6

DGTC 02.07*09 12569



Esta acção de Auditoria, como o Relato bem salienta, incidiu no serviço público de transporte, sendo por isso diversa e complementar da acção anterior desse Tribunal. Não obstante, o Relato inclui extensas e repetidas menções a alguns aspectos dessa anterior acção.

Este documento apresenta a posição da Metro do Porto, S.A. relativamente ao Relato em apreço, concentrando-se nos temas centrais da auditoria. Acessória e necessariamente, comentam-se também alguns dos aspectos transportados do Relato anterior, sem cuidarmos de dar atenção a pequenos erros ou gralhas sem relevância de maior.

A. Questões relacionadas com o serviço público de transporte

1. Sinalética, zonamento, bilhética e validações (Conclusões, ponto 5.1, 5.6, 13, 17; A Qualidade do Serviço, ponto 8.3 e 8.4)

Alguns dos aspectos operacionais que são suscitados pelos Exmos. Auditores estão a ser alvo há largos meses de intervenção por parte dos serviços competentes da Sociedade, com resultados já alcançados, designadamente ao nível de sinalética e informação aos Clientes sobre o zonamento, o sistema de bilhética e a validação de títulos; a título de exemplo podemos referir que um esquema de sinalética conjunta e coordenada com a ANA – Aeroportos de Portugal, S.A. e STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. está em fase de instalação. Para além disso, está em adiantado estado de apreciação o projecto de melhoramento da identificação das Estações subterrâneas.

2. Provedor do Cliente (Conclusões, ponto 15; A Qualidade do Serviço, ponto 8.6)

A Comissão Executiva, sensível à questão da defesa dos interesses do Cliente, já deliberou na sua reunião de 02 de Outubro de 2008 (Acta n.º 348, ponto 3) que fosse estudada a possibilidade de partilha dos serviços de Provedor do Cliente da STCP, S.A. com os da Metro do Porto, S.A. estando já a ser desenvolvido trabalho conjunto dos Gabinetes Jurídicos respectivos para concretização, a curto prazo, dessa medida. Por favor ver também o ponto 4. “Gestão das Reclamações”.



3. Videovigilância nos veículos do metro ligeiro (Conclusões, ponto 16; A Qualidade do Serviço, ponto 8.5)

Mantendo sempre presentes as questões de segurança de Clientes foi lançado um procedimento concursal para instalação de Segurança / videovigilância nos veículos – estando em curso a sua instalação em todos eles, investimento que aponta para um valor de cerca de um milhão de euros.

4. Gestão das Reclamações (Conclusão, ponto 18; A Qualidade do Serviço, ponto 8.6)

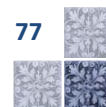
A Metro do Porto, S.A. já está a trabalhar um módulo próprio de Gestão de Reclamações, que irá centralizar o seu tratamento na Metro do Porto, S.A. em fase de conclusão de desenvolvimento.

5. Aplicação da Lei n.º 28/2006, de 04 de Julho (Conclusões, ponto 19; A Qualidade do Serviço, ponto 8.4)

No tocante à aplicação prática da Lei n.º 28/2006, de 04 de Julho a Metro do Porto, S.A. já promoveu junto do IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. a adequação das disposições legais às situações referidas no relato, designadamente no tocante à reincidência de infracções, graduação de coimas em função do tipo de infracção e apreciação pela Sociedade das reclamações dos infractores. Junto dos Clientes temos levado a cabo várias acções de sensibilização das quais podemos destacar a denominada “Evite a Multa” que irá ser desenvolvida em pleno nas Estações no mês de Setembro.

6. Trabalhadores em Regime de Trabalho Temporário (Conclusões, ponto 20; A Qualidade do Serviço, ponto 8.6)

De facto, verifica-se que nas estruturas do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE denominadas “lojas Andante” existe uma situação laboral que pode não seguir as regras legais da lei n.º 19/2007, de 22 de Maio, pelo que a Metro do Porto, S.A. irá levar o assunto à próxima reunião do Conselho de Administração do TIP, ACE a fim de ser devidamente encaminhado e tratado.



7. Administração do TIP, ACE (Conclusões, ponto 24; A Metro do Porto, ponto 3.1)

O Administrador Executivo do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE que havia renunciado ao exercício do cargo retirou a declaração de renúncia, tendo mantido plenamente as suas funções, uma vez que essa declaração de renúncia não chegou a produzir efeitos. Os recentes desenvolvimentos para a implementação da Autoridade Metropolitana fazem crer que a curto prazo será reestruturada a ligação funcional existente entre o TIP, ACE e a Metro do Porto, S.A..

8. Contrato de Gestão (Conclusões, ponto 25; A Qualidade do Serviço, ponto 3.2)

Está em curso a formalização do contrato de gestão entre os Membros executivos do Conselho de Administração e o Estado, cuja assinatura se prevê venha a ocorrer até final do mês de Julho.

B. Questões económico-financeiras

1. Montante do passivo remunerado (Conclusões, ponto 2; A Metro do Porto, ponto 3.4)

No Relato aparece muitas vezes referido um pretenso montante de 2,3 mil milhões de passivo remunerado em 31 de Dezembro de 2007, discriminado no ponto 3.4, página 39. Esse montante parece padecer de um erro relevante, não sendo compreensível a sua origem. Em particular, causa estranheza a referência no quadro da página 39 à existência de *leasing* financeiro no montante de 720,6 milhões de euros. Os valores correctos constam dos Relatórios e Contas da Empresa.

2. Prestação de contas (Conclusões, ponto 26; A Metro do Porto, ponto 3.1)

A Metro do Porto, S.A. sempre prestou as suas contas anualmente. Constatou-se agora que, por manifesto lapso administrativo, não foram especificamente enviados a esse Tribunal os Relatórios e Contas relativos aos exercícios de 2005, 2006 e 2007, o que foi de



imediatamente corrigido na sequência deste primeiro alerta. Certo é que aos instrumentos anuais de prestação de contas foi dada a necessária publicidade nos meios de comunicação social, registo comercial e página da sociedade na internet, sendo involuntária a violação do normativo legal citado – Lei n.º 98/97, de 06 de Agosto.

3. Contas Consolidadas [Conclusões, ponto 26; A Metro do Porto, ponto 3.1]

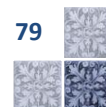
O entendimento da Metro do Porto, S.A. foi, e é, o de que se encontra excluída da obrigatoriedade de apresentação de contas consolidadas e do respectivo relatório consolidado de gestão. De resto, idêntica opinião é manifestada pelas entidades externas que, anualmente, procedem à auditoria e revisão legal das contas da empresa.

De facto, por força do n.º 1 do art.º 4º do Decreto - Lei n.º 238/91, de 02 de Julho [actualizado pelo Decreto - Lei n.º 35/2005, de 17 de Fevereiro], as empresas participadas pela Metro do Porto, S.A. estão excluídas da consolidação por não apresentarem materialidade relevante para o objectivo referido no n.º 13.2.2 das normas de consolidação de contas, designadamente no que respeita à imagem verdadeira e apropriada da situação financeira e dos resultados do conjunto das empresas compreendidas na consolidação.

Assim e em consequência, fruto da ausência de materialidade referida das suas participadas, sempre e só foram apresentadas as contas individuais da sociedade Metro do Porto, S.A..

4. Contabilização dos Subsídios ao Investimento [Conclusões, ponto 28; A Metro do Porto, ponto 3.3.1]

A Empresa procedeu de acordo com o parecer de peritos de renome e em harmonia com o normativo internacional. Posteriormente, perante o teor dos Relatos de Auditoria da Inspeção-Geral de Finanças e do Tribunal de Contas, e atentas as consequências em matéria de capitais próprios (em particular no que toca ao Art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais), o assunto foi submetido à apreciação dos Accionistas. Doravante a Empresa tem-se limitado a dar cumprimento à deliberação unânime da Assembleia Geral.



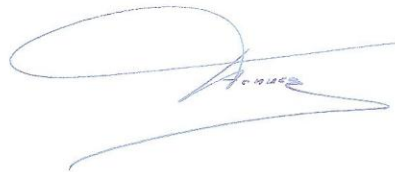
Entretanto diversos países europeus, nomeadamente os nossos vizinhos (Espanha e França), clarificaram o seu normativo contabilístico consagrando o tratamento pelo qual a Empresa oportunamente optou, conforme aliás se fez notar na carta com a ref.ª MP-728173/07, de 21 de Dezembro de 2007.

Está, entretanto, previsto que entre em vigor em 1 de Janeiro próximo o novo Sistema de Normalização Contabilística, onde é preconizado um novo tratamento contabilístico para os subsídios relacionados com activos efectivamente equivalente ao apresentado por esses países, o que certamente resolverá esta questão.

Finalmente, não podemos deixar de realçar as referências à bem sucedida política de investimentos públicos, que se traduz, não só, na conquista de passageiros para o transporte público, mas também, o aumento significativo da rede, a promoção da intermodalidade, os ganhos de eficiência ambiental, a reabilitação urbana e paisagística e a melhoria da qualidade do serviço oferecido.

Conjuntamente com o enquadramento legal e institucional criado pelo Governo, quanto ao sector empresarial do Estado e no sector dos transportes, mais especificamente, e designadamente, em matéria de princípios de boa governação e contratualização e em matéria de autoridades metropolitanas de transportes, entendemos que estão criadas as condições para alcançar níveis ainda mais satisfatórios no futuro.

Com os melhores cumprimentos, *o a assinatura de*





2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações





*À equipa para
consideração e tomada*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

*na conta, no bo partitione
e montes, no orçamento*

15 JUN 2009 003461

Excelentíssimo Juiz Conselheiro do Tribunal
de Contas

Dr. Carlos Moreno

de relatório o

COM CONHECIMENTO:

elaborar.

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

*15.6.09
[Signature]*

Assunto: Relato de Auditoria do Tribunal de Contas – Auditoria à Metro do Porto, S.A.
Proc. n.º 34/08 – Audit
V. comunicação n.º 3158, de 28 de Maio 2009

Com referência ao assunto *supra* identificado, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete da Senhora Secretária de Estado dos Transportes, de junto remeter um conjunto de observações a propósito da actuação do Governo e da própria Metro do Porto, S.A..

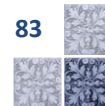
Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

Junta: o citado

DGTC 19 06 09 11743





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Relato de Auditoria do Tribunal de Contas

Auditoria à Metro do Porto, S.A.

OBSERVAÇÕES

Auditoria do Tribunal de Contas à Metro do Porto, S.A.

No seguimento do ofício n.º 3158 de 28 de Maio 2009, com a referência «Proc. n.º 34/08 – Audit», do Gabinete do Excelentíssimo Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas, Dr. Carlos Moreno, e consultada a Secretaria de Estado dos Transportes, para os efeitos considerados relevantes, cumpre dizer:

O Relato expõe os resultados de uma auditoria operacional às empresas do Sector Empresarial do Estado que prestam serviço público de transportes urbanos, designadamente, a Metro do Porto, S.A., focalizando-se nas condições de prestação do serviço público das empresas, seu desempenho e qualidade.

Tendo em conta os dados constantes do Relato cumpre informar o seguinte:

I – Em geral:

Tal como foi referido a propósito do Relato de Auditoria relativo às sociedades STCP, Carris e Metropolitano de Lisboa, também neste caso se constata que muitas das observações feitas no presente Relato de Auditoria do Tribunal de Contas dizem respeito à política de transportes que, nos termos constitucionais, é da responsabilidade do Governo. Como é natural, esta política é susceptível de avaliação por parte dos cidadãos e dos órgãos constitucionalmente competentes





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

para o efeito. Não nos parece, por isso, e salvo melhor opinião, caber no âmbito das atribuições do Tribunal de Contas, enquanto tal, uma avaliação dessa política.

De qualquer forma, não deixaremos, nos pontos seguintes, de comentar também, na especialidade, as observações do Relato de Auditoria sobre a política de transportes do Governo.

II – Em especial:

1 - Quanto à intermodalidade – Página 8 e 9 – Ponto 5

“O zonamento tarifário intermodal é excessivamente fragmentado e complexo”; “A Expansão do metro ligeiro para os concelhos de Vila do Conde e da Póvoa do Varzim não foi acompanhada pelas empresas rodoviárias do sistema de intermodalidade”; “Os locais de rebatimento e as frequências de oferta da Metro do Porto e da STCP apresentam, ainda, insuficiências”; “O sistema de intermodalidade não é hegemónico”; “A informação sobre a tarifação do sistema de intermodalidade mostra-se fragmentada e desarticulada”

Apesar de o Relato de Auditoria apontar algumas debilidades ao sistema de intermodalidade na oferta de transporte colectivo da área metropolitana do Porto, a verdade é que também aponta inúmeros avanços e vantagens neste sistema associadas à introdução do metro ligeiro do Porto, vantagens essas que constam, nomeadamente, dos pontos 3 e 4 (página 7) do mesmo Relato, de onde se retira que:

“3. Na AMP estava implementado um sistema de intermodalidade que agregava as redes de metro ligeiro e da STCP (...) bem como com as linhas da CP e de cinco operadores rodoviários locais, tendo-se, assim, privilegiado a satisfação dos interesses de modalidade dos clientes de transportes públicos, e a captação de novos clientes, em detrimento dos interesses corporativos individuais das empresas, sobretudo das empresas públicas envolvidas.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Tal sistema resultou da adequação, mais eficiente, do serviço de transporte público prestado por aquelas empresas, com ênfase na complementaridade e diminuição das redundâncias do aumento de pontos de conexão, em número e eficácia, e da criação de um tarifário comum intermodal, assente num modelo eficaz de repartição da receita, factores essenciais que terão, certamente potenciado, exponencialmente, a oferta individual da Metro do Porto, já que esta não foi a única operadora daquele sistema a ganhar passageiro, em 2008.

4. Com a 1.^a fase de expansão do sistema metro ligeiro, concluída em Maio de 2006, **este modo de transporte chegou a seis concelhos da AMP, permitindo, assim, conexões, com outros operadores de transporte, urbanas e interurbanas. Sendo de realçar a ligação que o metro ligeiro proporciona, com conforto, rapidez e sem transbordos, entre o aeroporto e a estação de comboios, esta com ligações para o resto do país**, tal como detalhadamente referido na página 57 do Relato de Auditoria.

Ou seja, o Relato em apreço é, ele próprio, elucidativo da evolução positiva que se verificou ao nível da implementação de sistemas de mobilidade e da importância assumida pelo metro ligeiro do Porto.

Os avanços enunciados e as vantagens decorrentes do metro ligeiro do Porto são, de resto, abundantemente destacados ao longo de todo o Relato.

Na página 54, destaca-se que **“A Metro do Porto, ainda que por via da gestão de um contrato de concessão, zela pela prestação de um serviço de interesse económico geral na área metropolitana do Porto, oferecendo intermodalidade com outros modos de transporte: rodoviários, ferroviários e aéreos, contribuindo, assim, para a construção de uma malha de transportes públicos mais coesa e facilitadora da mobilidade das populações”**.

Na página 59, refere o Relato que **“(…) a compatibilidade dos sistemas de bilhética dos vários operadores, é um elemento fortemente potenciador de mobilidade por transportes colectivos e, provavelmente, um dos mais difíceis de alcançar, não apenas porque implica sofisticadas tecnologias de informação, mas também porque mexe com questões sensíveis como a repartição da receita. É de louvar que aquelas empresas (...)” – MP, STCP, CP – “(...) tenham sabido**





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

compatibilizar interesses e rodear-se das competências necessárias que permitiram a respectiva integração tarifária e ainda captar operadores privados integrando-os naquilo que se poder-se-á considerar como um bom exemplo de sistema de intermodalidade existente em Portugal (...).

Acréscita-se, na página 60, que "(...) igualmente relevante na criação do sistema de intermodalidade na cidade do Porto, foi a adaptação, uma lógica de complementaridade, que o operador rodoviário público, a STCP, fez de toda a sua rede à nova conjuntura, mormente na supressão dos traçados coincidentes com a rede do metro ligeiro."

Por outro lado, refere-se, na mesma página, que, "por via da aplicação da bilhética sem contacto e, ainda, do sistema de informação deveras completo e discriminado alusivo à bilhética, que se encontra sob gestão da empresa TIP, ACE, a Metro do Porto munuiu-se dos dados necessários para que pudesse, relativamente àquela informação, ajustar a oferta à procura nos diferentes troços e faixas horárias de forma a garantir uma maior eficácia e eficiência do serviço prestado".

Refere-se ainda que "de facto, a Metro do Porto, como empresa atenta à mobilidade dos utilizadores daquele modo de transporte, **potenciava os meios informativos referentes ao comportamento da procura** e, efectuava, junto da subconcessionária, os ajustamentos necessários, o que demonstrava o papel activo e interessado que aquela empresa exercia em prol da prestação do serviço público de transporte mais próximo das necessidades dos clientes e, por conseguinte, mais apelativo, aliado a uma maior racionalização dos recursos materiais e humanos que se encontravam ao seu dispor."

De facto, e tal como o Relato refere e realça, este esforço, como reforço e promoção da intermodalidade, obteve resultados bastante positivos.

Realça-se, na página 62, que "*Em 2008, a Metro do Porto e a STCP, em conjunto conseguiram registar mais 5 milhões de validações face ao ano anterior o que, certamente, se traduziu na transferência de passageiros do transporte individual para aqueles dois modos de transporte, significando potenciais benefícios sociais e ambientais (...)*".



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Acrescenta-se, na página 63, que "(...) as empresas públicas do sector dos transportes a operar na área metropolitana do Porto estão, sobretudo, **apostadas em conquistar quota de mercado para o transporte público colectivo** e, nessa medida, têm sido bem sucedidas, já que o sistema de intermodalidade que oferecem (...) tem vindo a ganhar passageiros que se reflectem directamente no número de validações registadas. (...) Aliás, em finais de 2008, em cada uma das empresas eram claramente demonstrativos os efeitos positivos que a reestruturação concertada do sistema de transporte do Grande Porto surtiu na conquista de clientes ao transporte individual (...)"

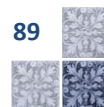
Ainda na página 63 refere-se que "(...) o serviço público prestado por aquelas duas empresas do SEE contribuem para uma maior atractividade do transporte público, consubstanciada na contínua conquista de quota de mercado (...)".

Na página 77, o Relato realça que foi constituído "(...) na área metropolitana do Porto, um sistema de intermodalidade, **orientado para o cliente**, que era pioneiro no país e com características reconhecidas, internacionalmente, como boas práticas", já que "era oferecido um zonamento, tarifário e bilhética comuns (...)".

Assim, destaca-se, na página 78, que "(...) tinha sido iniciada a concretização de uma das medidas pilares para a implementação de um eficaz sistema de mobilidade urbana, a intermodalidade, com vista ao aumento da quota de mercado do transporte colectivo (...)".

Na página 82, o Relato realça que o "Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP (...) criou uma ferramenta na internet – Transpor – que visa disponibilizar ao cidadão de informação multimodal de transportes públicos a nível nacional (...)".

Complementarmente, na página 83, refere-se que "a Metro do Porto, através do seu sítio na internet, disponibilizava aos seus clientes uma ferramenta que lhes permitia planearem a sua viagem dentro de toda a rede metro ligeiro"





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Na página 88, refere-se que “o tarifário Andante é em si **uma boa prática** já que permite que os clientes com um único título de transporte efectuem todos os transbordos necessários aos respectivos percursos, indiscriminadamente, autocarro, metro ligeiro ou comboio”.

Acrescenta-se que “a par da integração no sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, a Metro do Porto também adoptou, exclusivamente, a bilhética Andante, a qual era utilizada em todas as redes das empresas que integravam aquele sistema, o que para além de constituir uma significativa simplificação bilhética, também contribui para promover a intermodalidade.”

Ou seja, afigura-se que as conclusões do Relatório não espelham fielmente o resultado da auditoria realizada.

A tudo quanto já foi dito e consta do Relato devemos acrescentar, ainda, tal como mencionado na página 56 do Relato de Auditoria, que, na sequência de estudos técnicos e do Memorando de Entendimento relativas ao plano de expansão para o Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, está prevista a ligação aos Concelhos de Gondomar e Trofa e o reforço de ligações circulares nos concelhos de Matosinhos e do Porto, garantido com uma ou mais ligações, concretizando os seguintes objectivos:

- Servir adequadamente a zona ocidental do Porto e Matosinhos Sul, com fortes ganhos de acessibilidade;
- Servir zonas densamente ocupadas e pólos geradores de viagens, actualmente não servidas pela rede do Metro, em particular de populações mais carenciadas e com forte apetência pela utilização do transporte colectivo, maximizando a captação de procura para o Sistema e contribuindo para aumentar a sua rentabilidade;
- Contribuir para a estruturação da rede do Metro completando uma estrutura fundamentalmente radial com elementos circulares que promovam e facilitem a sua articulação e funcionamento em rede;
- Satisfazer toda a procura de características marcadamente urbana caracterizada por ligações de curta distância mas de enorme intensidade entre pólos terciários de comércio e serviços.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

2. Quanto à qualidade do serviço prestado - páginas 10 a 112 – ponto 10 a 12

“O Estado, que concessionaria o serviço e que o financia, ainda não contratualizou, com a Metro do Porto, as respectivas obrigações de serviço público, nem o inerente financiamento, nem, bem assim, os parâmetros qualitativos do serviço de interesse geral a prestar pela empresa quanto à universalidade e continuidade, conforto, segurança e higiene e protecção dos utilizadores.”

Na página 49, refere-se que *“as bases da concessão eram incipientes e excessivamente genéricas no que respeita à objectivação dos parâmetros de qualidade do serviço público prestado pela Metro do Porto”* e que *“O Estado não negociou, nem formalizou a opinião sobre as características do sistema de qualidade proposto pela Metro do Porto.”*

Não obstante o conteúdo destas citações, o Relato conclui, na página 10, que *“a Metro do Porto, quando subconcessionou a exploração do metro ligeiro da AMP e a operação do Elevador dos Guindais, contratualizou pormenorizadamente, com as empresas suas concessionárias, as especificidades dos requisitos da oferta, nomeadamente no tocante à qualidade do serviço”*.

Acrescenta-se, ainda, que *“a Metro do Porto efectua um acompanhamento permanente e rigoroso dos requisitos de qualidade fixados nos contratos de subconcessão, aplicando penalidades quando necessário, o que contribui para a manutenção dos padrões de qualidade que caracterizam o serviço de transporte público que presta.”*

Assim, refere o Relato, *“a Metro do Porto presta um serviço atractivo e de qualidade, bem como satisfatório em termos de higiene, possuindo, ainda, uma frota moderna cómoda e 100% acessível.”*

As referências à qualidade do serviço prestado são uma constante, ao longo de todo o Relato.





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

É realçado, na página 65, que a Metro do Porto “(...) nunca descurou dos mecanismos necessários para efectuar o acompanhamento consolidado e exigente dos parâmetros de qualidade que impôs ao seu concessionário.”

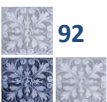
Nesse mesmo sentido, refere-se, na página 66, que “a Metro do Porto, no **empenho continuado em prestar um serviço de qualidade**, possuía múltiplos indicadores que lhe permitiam, com facilidade, conhecer bem o seu negócio, os seus pontos fortes e fragilidades e, bem assim, monitorar e aferir da qualidade do serviço público que a sua concessionária prestava, como também do serviço prestado por outras empresas subcontratadas envolvidas no sistema metro ligeiro.”

Acrescenta-se, na mesma página, que a Metro do Porto “(...) frui de um conjunto de estudos abrangentes (...) que, se utilizados como ferramenta estratégica, permitiam-lhe otimizar a adequação à procura, alcançando melhores desempenhos.” Assim, “(...) efectua um acompanhamento dinâmico das necessidades dos seus clientes, mas também procura identificar e caracterizar segmentos de clientes mais específicos (...) o que induz à introdução de melhorias constantes no serviço prestado e, assim, tornar a sua oferta por segmento mais eficiente e apelativa.”

Na página 67 refere-se que “em termos globais, a avaliação que os clientes da Metro do Porto fazem da **qualidade global do serviço é positiva**”, sendo que os resultados alcançados em 2008 foram superiores aos contabilizados no ano anterior.

Na página 69 refere-se, por seu lado, que “os clientes percepcionavam como de maior qualidade os itens relacionados com a **diversidade de horários, tempos de espera nas paragens/estações, limpeza e higiene, fiabilidade dos serviços de transporte oferecidos e duração da deslocação**.”

Destaca-se, na página 71, que “é patente o rigor com que a Metro do Porto, no papel de concedente, e através da **monitorização eficaz e eficiente dos contratos de concessão**, é capaz a todo o momento aferir se todos os requisitos contratualizados estão a ser integralmente cumpridos.” Acrescenta-se que “a actuação da Metro do Porto face àquele





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

contrato de concessão, consubstancia um bom exemplo de como é possível, na relação público-privada, em particular, assente em contratos de concessão, desenvolver um acompanhamento pormenorizado, permanente e eficaz do desempenho da concessionária, face a todas as suas obrigações contratuais."

Quanto à universalidade da acessibilidade, o Relato realça, na página 73 que, "o metro ligeiro da área metropolitana do Porto, por tratar-se de um modo de transporte muito recente assente em preocupações de boa mobilidade, garantia a acessibilidade total a todo o sistema, especialmente a pessoas de mobilidade reduzida, nomeadamente através da introdução de rampas e meios mecânicos auxiliares (...)". Acrescenta-se, também, que "verificou-se, ainda, a preocupação de evitar a existência de barreiras arquitectónicas passíveis de criar embaraços à plena mobilidade dentro das estações (...)".

Quanto ao material circulante, tal como se refere na página 74, a frota está concebida "(...) com piso 100% rebaixado permitindo que os cais das estações estivessem nivelados com o veículo", adiantando-se, também, que o sistema de metro ligeiro "(...) criou condições para o transporte de bicicletas, de forma livre, gratuita e condicionada apenas às condições de conforto dos outros clientes."

Acrescenta-se, na página 75, que "(...) procurou-se corrigir erros passados no combate à rigidez do abandono do transporte individual em prol dos transportes públicos, tendo-se apostado na construção de novos parques de estacionamento junto das estações, bem como na requalificação dos já existentes."

Ainda quanto a este aspecto, realça-se, na página 76, que "a existência de parques de estacionamento atractivos, no preço e na proximidade das estações, constituíam, certamente, um forte incentivo para a boa combinação dos transportes públicos com os transportes individuais e, assim, descongestionar, o tráfego do interior das cidades e reduzir o estacionamento urbano. Positivamente, a Metro do Porto tinha implementado, ao longo da rede, interfaces entre o transporte público e privado que vinham ao encontro àquelas premissas."





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Na página 78 refere-se que os clientes "(...) tinham à sua disposição a possibilidade de **renovação das suas assinaturas mensais nas caixas ATM, o que constitui um acréscimo de comodidade para os clientes (...)**".

Na mesma página refere-se ainda que "**toda a frota de material circulante estava dotada com ar condicionado**".

Na página 88, realça-se que "**todos os títulos utilizáveis no sistema metro ligeiro eram multimodais, recarregáveis e utilizavam a tecnologia sem contacto**".

Na página 95, o Relato destaca que "**as instalações (estações, paragens e plataformas) e o material circulante da Metro do Porto apresentava-se em boas condições de higiene, limpeza e iluminação**".

Na página 96 refere-se que "para garantir a segurança nas estações, paragens e veículos, a Metro do Porto, através da sua unidade orgânica segurança, implementou uma política de segurança que conjuga agentes da Polícia de Segurança Pública (em serviço gratificado) com efectivos de segurança privada (sub-contratados)."

Finalmente, na página 98, realça-se o facto de a Metro do Porto realizar "(...) **anualmente, dois inquéritos aos seus clientes que lhe permitia conhecer, em bom tempo, a percepção dos seus clientes face ao serviço prestado(...)**".

Ou seja, também neste segmento se afigura que as conclusões do Relatório não espelham fielmente o resultado da auditoria realizada, que é globalmente positiva quanto à avaliação que faz do metro ligeiro do Porto.

3. Quanto à situação da empresa e investimento.

Quanto às considerações tecidas a propósito do desempenho económico-financeiro da Metro do Porto dir-se-á, salvo melhor entendimento, que a utilização dos recursos financeiros do Estado



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

não deverá ser medida apenas numa óptica restritiva de retorno económico-financeiro, mas sim numa óptica mais abrangente de satisfação do interesse público.

Quer isto dizer que, quando se analisa o sucesso da política de investimentos numa empresa pública como a Metro do Porto deve-se ter em conta não só o número de passageiros “conquistados”, e que no caso em apreço têm sido muitos, mas também, o aumento significativo da rede, os ganhos de eficiência ambiental e a melhoria da qualidade do serviço oferecido – ar condicionado, acesso facilitado, sistemas de bilhética, sistemas de informação ao público, mudança do conceito de transporte no público – só possíveis através de avultados investimentos.

Por outro lado, deve-se ter ainda em conta o importante (e reconhecido, no próprio Relato) contributo da Metro do Porto em termos de mobilidade que, como é sabido, é um factor decisivo para o aumento da competitividade de toda região de Porto. Pelo que o Estado através das indemnizações compensatórias atribuídas à empresa assume o seu papel promovendo a mobilidade através de práticas tarifárias sociais.

Por isso mesmo, bem refere o Relato, na página 6, que “(...) **a introdução do metro ligeiro aportou relevantes melhorias ao nível da mobilidade local, do descongestionamento e da reabilitação urbana e, conseqüentemente, da melhoria ambiental.** (...) **A sua entrada em funcionamento, em 2003, para além de constituir uma nova alternativa de transporte, diversificando a oferta de transportes públicos, foi promotora da criação dos sistemas de intermodalidade daquela região. Em 2008, na AMP alcançou a cifra de 189 milhões de passageiros (validações), mais 26 milhões do que em 2004.**”

Não obstante os bons resultados alcançados pela empresa e realçados pelo Tribunal de Contas, o relato refere, na página 13 e 21 a 22 que, pelo menos, até Dezembro de 2008, o accionista Estado “ (...) **não tinha celebrado contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto**” ou contratualizado as obrigações de serviço público que presta, como já referido.

Ora, em matéria de princípios de boa governação e contratualização, importa sublinhar que o Governo tem vindo a dar importantes passos no sentido de instituir um modelo eficaz, exequível e





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

abrangente, através, nomeadamente, da aprovação de um conjunto articulado de regras, princípios e contratualizações, de que se destacam os seguintes:

- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 121/2005, de 1 de Agosto, que implementa a definição de orientações uniformes que fomentem o rigor e promovam a transparência da acção do Estado e dos titulares da gestão das entidades públicas empresariais e sociedades anónimas de capitais exclusiva ou maioritariamente públicos, aplicando-se ainda estas medidas, com as devidas adaptações, aos institutos públicos;
- O Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de Julho e o Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de Março, que alteram o Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de Julho, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 25 de Junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas;
- O Decreto-Lei n.º 76-A/2006, de 29 de Março, que altera o Código das Sociedades Comerciais, nomeadamente em matéria de modelos de governo das sociedades e de regras relativas à administração e fiscalização das sociedades anónimas;
- O Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, que aprova o novo Estatuto do Gestor Público;
- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março, que aprova os princípios de bom governo das empresas do Sector Empresarial do Estado, dirigidos ao Estado, enquanto titular de participações no capital de empresas e enquanto parte relacionada, e às empresas detidas pelo Estado;
- O Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, que altera o Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, relativo ao regime jurídico do Sector Empresarial do Estado;
- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 22 de Abril, que aprova as orientações estratégicas do Estado destinadas à globalidade do sector empresarial do Estado;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- O Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas;
- O Estabelecimento de contratos de gestão com o órgão de administração das empresas definindo orientações estratégicas e objectivos concretos a prosseguir;
- A Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, que cria o novo modelo das Autoridades Metropolitanas de Transporte é um passo decisivo para definir políticas concertadas em matéria de mobilidade nas duas principais áreas metropolitanas do País.

No novo modelo criado pela Lei n.º 1/2009, as Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT), pessoas colectivas públicas de composição "mista" - Administração Central e Administração Local - são as autoridades organizadoras de transportes no âmbito dos sistemas de transportes urbanos e locais das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, possuindo atribuições em matérias de planeamento, organização, operação, financiamento e fiscalização, divulgação e desenvolvimento do transporte público de passageiros, concentrando competências actualmente dispersas por diversos organismos da Administração Central e Local.

Às AMT competirá, em especial:

- Assegurar a contratualização gradual e progressiva do serviço público de transportes nas áreas metropolitanas, sem prejuízo das competências do IMTT, IP;
- Assegurar a contratualização do serviço público com os operadores privados de transporte colectivo rodoviário de passageiros nas áreas metropolitanas;
- Estabelecer a definição de OSP inerentes aos transportes e o financiamento da respectiva compensação.

Não obstante apenas em Janeiro do corrente ano ter sido publicado o novo regime jurídico das AMT, o trabalho de coordenação dos vários operadores de transportes, bem como de coordenação com as autarquias, veio a ser desenvolvido sobre a égide do Governo, com resultados muito positivos significativos na taxa de utilização dos transportes públicos, sobretudo na região do Grande Porto.





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Espera-se, pois, que este Modelo seja decisivo para garantir as melhores práticas neste sector.

Relativamente à situação financeira da Empresa, importa realçar o imenso esforço feito na expansão da rede, o que tem acontecido a um ritmo inédito e permitiu à região do Grande Porto recuperar muito do tempo perdido, revolucionando a mobilidade e contribuindo decisivamente para a melhoria da qualidade de vida das suas populações.

Em dez anos foram investidos 1.813 milhões de euros na concretização de uma das obras mais marcantes e transformadoras da Área Metropolitana do Porto e do país, constituindo, sem dúvida uma infra-estrutura crucial para a mobilidade metropolitana e será sempre um factor dinamizador da modernização e da competitividade de um território metropolitano que acolhe mais de um milhão e setecentos mil habitantes e potenciadora de enormes ganhos económicos.

Por outro lado, a preocupação do Governo, enquanto accionista da Metro do Porto, foi criar as condições necessárias para alterar o modelo de gestão e de financiamento do Sistema.

Neste sentido, assinou-se, em 2007, um Memorando de Entendimento com o então accionista maioritário – a Junta Metropolitana do Porto.

De então para cá e no cumprimento do Memorando de Entendimento celebrado, o Estado tornou-se no **accionista maioritário da empresa**, foram revistas as **Bases de Concessão** que prevêem as linhas gerais de expansão da rede assente num modelo de subconcessão, foi apresentado um **plano de expansão da rede que prevê a sua duplicação num horizonte temporal alargado** e encontra-se a decorrer neste momento o **concurso para a subconcessão da operação e manutenção**, estando o concurso para a construção e manutenção pesada a aguardar as necessárias autorizações da autoridade ambiental para se proceder ao seu lançamento.

As adjudicações destes dois importantes concursos irão permitir definir o modelo de contratualização entre o Estado e a Metro do Porto, S. A. que melhor se ajusta às necessidades da empresa.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Ou seja, também a este propósito se entende que o Governo tem feito muito para garantir a satisfação das necessidades colectivas das populações, por um lado, e a sustentabilidade económico-financeira da Metro do Porto, por outro lado.

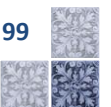
Convém ter presente que as actividades das empresas públicas de transportes públicos urbanos e suburbanos, incluindo a Metro do Porto têm sido particularmente intensas e pró-activas nos últimos anos com o objectivo de reforço de capacidade e integração do sistema de transportes públicos e sua crescente participação na mobilidade das pessoas das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

Este esforço, traduzido em elevada intensidade de investimento e em políticas de preços fomentadoras da utilização de um serviço de interesse económico geral, tem sido desenvolvido em paralelo com a política de consolidação orçamental, razão pela qual o esforço financeiro do Estado de apoio directo às empresas de transporte público não tem sido proporcional ao acréscimo das suas necessidades de financiamento.

Por outro lado, nos termos dos seus estatutos e demais legislação aplicável a actividade destas empresas, incluindo a Metro do Porto, está e estará sempre dependente dos objectivos de serviço público que lhe estão acometidos e do suporte financeiro do Estado.

Ao nível do financiamento público, verifica-se que pela primeira vez numa legislatura se assistiu a um crescimento sustentado, constante, e significativamente superior à inflação das Indemnizações compensatórias destinadas a compensar as empresas públicas que prestam serviços de interesse económico geral pela prestação desse serviço em condições não comerciais.

Neste contexto, não é óbvio, nem fácil, atingir um equilíbrio entre o esforço orçamental orientado para o saneamento financeiro, resultante dos investimentos em infra-estruturas associados à implementação de um sistema de raiz, como foi o caso do metro do Porto, e a compensação financeira devida pela prossecução das obrigações de serviço público com a necessidade de imposição de um tarifário social equilibrado e compatível, inevitável, para estimular a procura.





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Em conclusão: o Relato de Auditoria à Metro do Porto demonstra que o Metro Ligeiro do Porto, não obstante os constrangimentos orçamentais e conjuntura internacional, presta um serviço atractivo e de qualidade, que tem tido repercussões muito positivas ao nível da melhoria dos impactos ambientais, da reabilitação urbana e paisagística, da qualidade da oferta dos transportes colectivos, da promoção da intermodalidade e da captação de mais clientes aos transportes individuais, sendo revelador do sucesso conseguido pelas políticas definidas e implementadas pelo Governo nos últimos quatro anos no sector dos transportes e no sector empresarial do Estado, ainda que, como é natural, subsistam aspectos que devam ser melhorados e aperfeiçoados.



3. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

29 JUN 09 01448

Exmo. Senhor
Director-Geral do Tribunal de Contas
Juiz Conselheiro José F. Tavares
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

Sua referência
Of. 7853

Sua Comunicação
28-05-2009

Nossa referência
Ent. 4322/09 Proc. 02.01

Assunto: Auditoria à Metro do Porto, S.A. – Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto
Exercício do contraditório

Exmo. Senhor,

Tendo por referência o assunto em epígrafe, encarrega-me S.E. o Ministro de Estado e das Finanças de dar conta das seguintes considerações sobre as principais conclusões do Relato:

1. Celebração do Contrato de Gestão com os gestores públicos da Metro do Porto

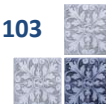
O relato refere que, pelo menos, até Dezembro de 2008, o accionista Estado "(...) não tinha celebrado contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto" ou contratualizado as obrigações de serviço público que presta, como já referido.

Em matéria de princípios de boa governação e contratualização, importa sublinhar que o Governo tem vindo a dar importantes passos no sentido de instituir um modelo eficaz, exequível e abrangente, através, nomeadamente, da aprovação de um conjunto articulado de regras e princípios, de que se destacam os seguintes:

- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 121/2005, de 1 de Agosto, que implementa a definição de orientações uniformes que fomentem o rigor e promovam a transparência da acção do Estado e dos titulares da gestão das entidades públicas empresariais e sociedades anónimas de capitais exclusiva

Av. Infante D. Henrique - 1149-009 LISBOA
Tel.: +351 218 816 800; Fax: +351 218 816 862; E-mail: gab.mf@mf.gov.pt

1





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

ou maioritariamente públicos, aplicando-se ainda estas medidas, com as devidas adaptações, aos institutos públicos;

- O Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de Julho e o Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de Março, que alteram o Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de Julho, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 25 de Junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades publicas dos Estados membros e as empresas públicas;
- O Decreto-Lei n.º 76-A/2006, de 29 de Março, que altera o Código das Sociedades Comerciais, nomeadamente em matéria de modelos de governo das sociedades e de regras relativas à administração e fiscalização das sociedades anónimas;
- O Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, que aprova o novo Estatuto do Gestor Público;
- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março, que aprova os princípios de bom governo das empresa do Sector Empresarial do Estado, dirigidos ao Estado, enquanto titular de participações no capital de empresas e enquanto parte relacionada, e às empresas detidas pelo Estado;
- O Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, que altera o Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, relativo ao regime jurídico do Sector Empresarial do Estado;
- A Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 22 de Abril, que aprova as orientações estratégicas do Estado destinadas à globalidade do sector empresarial do Estado;
- O Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas;
- O Estabelecimento de contratos de gestão com o órgão de administração das empresas definindo orientações estratégicas e objectivos concretos a prosseguir;





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

- A Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, que cria o novo modelo das Autoridades Metropolitanas de Transporte é um passo decisivo para definir políticas concertadas em matéria de mobilidade nas duas principais áreas metropolitanas do País.

A par das reformas no plano legislativo, este Governo empenhou-se fortemente na sua implementação:

- Encontra-se em curso, ou foi já concluída, a definição de objectivos estratégicos e específicos para a generalidade das empresas públicas, esperando-se que, com a conclusão de uma rotação dos mandatos dos diversos órgãos de gestão, essa cobertura atinja os 100%;
- Encontra-se em curso, ou foi já concluída, a formalização dos contratos de gestão com os gestores das principais empresas públicas, com a excepção de algumas em que os órgãos de gestão se encontram nos últimos anos de mandato;
- A divulgação pública de informação sobre as várias vertentes da vida das empresas públicas atingiram níveis nunca antes alcançados, não só com o cumprimento pelas empresas dos requisitos acrescidos de divulgação de informação impostos pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março, como também pela centralização de informação no sítio da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças;
- Foi retomada a publicação do Relatório Anual do Sector Empresarial do Estado, permitindo uma visão sectorial e global do sector, bem como a apresentação da situação financeira das suas principais empresas, investimento, financiamento, relacionamento financeiro com o accionista e importância relativa na economia;
- Encontra-se praticamente concluída a implementação de um sistema de informação que permite a disponibilização de relatórios trimestrais sobre o Sector Empresarial do Estado.

Circunscrevendo-nos à Metro do Porto (MP), sublinha-se que o Governo, durante a legislatura, teve como principal preocupação criar as condições necessárias





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

para alterar o modelo de gestão e de financiamento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP).

Neste sentido, foi assinado em 2007 um Memorando de Entendimento com a Junta Metropolitana do Porto, à data accionista maioritário da empresa. No cumprimento do Memorando de Entendimento, o Estado tornou-se no accionista maioritário da MP, com a consequente alteração do Acordo Parassocial e dos respectivos estatutos, com o modelo de governo da sociedade a ser profundamente alterado. Este modelo passou a prever a acumulação na mesma pessoa das funções de Presidente do conselho de Administração e de presidente da Comissão Executiva, a nomeação pelo Estado da maioria dos administradores e a criação de um Conselho Fiscal.

Procedeu-se também à revisão das Bases da Concessão, através da publicação do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro de 2008, que consagrou o novo modelo de desenvolvimento do SMLAMP. Pela sua importância, destacam-se as bases sobre as quais as alterações introduzidas por aquele diploma tiveram maior incidência: Base VI (Características gerais do sistema), Base XIII (Financiamento das actividades da concessionária), Base XV (Compensações financeiras) e Base XXI (Exploração do sistema).

Convém igualmente ter presente que, neste período, a empresa esteve enquadrada pelos dispositivos legislativos criados pelo actual Governo para o Sector Empresarial do Estado. Neste sentido, foram transmitidas à MP orientações claras quanto à adopção de princípios de transparência e exigência conducentes a uma crescente eficiência, eficácia e economia de recursos que lhe estão afectos.

Por outro lado, no âmbito do exercício da função accionista, a empresa tem submetido para aprovação os Instrumentos de Gestão Previsionais, procurando-se sempre que os pressupostos que suportam as projecções económicas e financeiras plurianuais sejam realistas, e visando sempre a melhoria sustentada do desempenho económico e financeiro da MP.

Apontam-se alguns dos resultados conseguidos nos últimos anos, decorrentes da interacção entre accionista e empresa:

- Evolução positiva e sustentada do EBITDA e da respectiva margem;

Av. Infante D. Henrique - 1149-009 LISBOA
Tel.: +351 218 816 800; Fax: +351 218 816 862; E-mail: gab.mf@mf.gov.pt

4

5



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

- Crescimento progressivo e sustentado do rácio de cobertura dos custos operacionais pelos proveitos operacionais;
- Fluxos de caixa das actividades operacionais crescentemente melhorados, sem se colocarem em causa as orientações sobre os prazos médios de pagamento aos fornecedores;
- Adequada diversificação de instrumentos de financiamento, de entidades credoras e das modalidades de taxa de juro disponíveis, bem como da contratação criteriosa de instrumentos de gestão de cobertura de riscos;
- Implementação de uma política activa de reforço de capitais permanentes, através de operações de consolidação do passivo remunerado, com apoio de garantias pessoais do Estado.

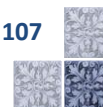
INDICADORES	Unid: mil euros		
	2006	2007	2008
Resultado operacional	(81.434)	(85.420)	(83.016)
EBITDA	(38.983)	(34.945)	(31.128)
Margem EBITDA (%)	-148,5%	-112,7%	-91,6%
Prov. operacionais/Custos operacionais (%)	35,3%	38,6%	41,4%
Fluxos gerados pelas operações	(-71-875)	(76.477)	(36.596)
Cap. Permanentes/Activo fixo	83,5%	81,3%	95,0%

De referir que, neste momento, se encontra em fase de elaboração o contrato de gestão para os restantes anos do mandato do actual Conselho de Administração.

2. Défices de exploração da empresa e indemnizações compensatórias

Afirma o TC que os montantes das indemnizações compensatórias (IC) devidas pelo Estado, além de serem atribuídos tardiamente, revelam-se bem aquém do necessário para fazer face aos défices de exploração.

Sobre esta questão, apenas se refere que não obstante a política de consolidação orçamental seguida nos últimos anos, a evolução do financiamento público às empresas públicas que prestam serviços de interesse económico geral (onde se inclui a MP), através de IC, tem sido crescente e superior à inflação.





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

INDEMINZAÇÕES COMPENSATÓRIAS	2006	2007	2008
Valor (mil euros)	2.403	10.359	11.138
Variação (%)	–	331,0%	7,5%

Paralelamente a este esforço estritamente financeiro, o Governo tomou um conjunto de iniciativas legislativas tendentes a criar as condições necessárias para a resolução do problema do financiamento da prestação do serviço de transporte público de passageiros, sendo de destacar o novo regime jurídico das Áreas Metropolitanas de Transportes (AMT).

No novo modelo, as AMT são as entidades organizadoras de transportes no âmbito dos sistemas de transportes urbanos e locais das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, com atribuições em matérias de planeamento, organização, operação, financiamento e fiscalização, divulgação e desenvolvimento do transporte público de passageiros, concentrando competências actualmente dispersas por diversos organismos da Administração Central e Local.

Neste sentido competirá às AMT, designadamente:

- Assegurar a contratualização gradual e progressiva do serviço público de transportes nas áreas metropolitanas, sem prejuízo das competências do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres;
- Assegurar a contratualização do serviço público com os operadores privados de transporte colectivo rodoviário de passageiros nas áreas metropolitanas;
- Estabelecer a definição de obrigações de serviço público inerentes aos transportes e o financiamento da respectiva compensação.

Pelas suas implicações, estes dois procedimentos e as respectivas adjudicações, formatarão o modelo de contratualização a celebrar entre o Estado e a MP.

3. Descapitalização da empresa

A empresa MP encerrou o exercício de 2008 com capitais próprios negativos, o que torna indispensável equacionar uma solução para o reforço da cobertura do capital.



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

A decisão quanto ao modo e à intensidade da recapitalização da empresa deve ser remetida para o momento em que for definido o modelo de financiamento a contratualizar do serviço de transporte por metropolitano de passageiros prestado pela MP, ou seja, quando estiverem criadas as condições de equilíbrio da função operacional da empresa.

Na sequência daquele importante passo, poder-se-á definir uma estratégia de reequilíbrio financeiro a médio e longo prazo, entendida como um processo gradual de saneamento financeiro, que envolve o passivo remunerado acumulado desde o início do empreendimento.

Até estarem reunidas aquelas condições, a continuidade das actividades da empresa contará com o financiamento público, a ser prestado sob a forma de IC, subsídios ao investimento (nacionais e comunitários), e de garantias pessoais do Estado ao financiamento por recurso a capitais alheios.

Com os melhores cumprimentos,

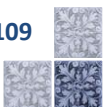
AO Chefe do Gabinete,

(Álvaro Aguiar)

Susana Rodrigues
Adjunta do Gabinete do
Ministro de Estado e das Finanças

C/c: Gab SETF

DGTC 30 06'09 12348





4. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Câmara Municipal do Porto





Direcção Municipal dos Serviços da Presidência

*A equipa faz aqui
lida e comidenci*

Exmo. Senhor
Juiz Conselheiro
Dr. Carlos Manuel Botelho Moreno
Direcção-Geral do Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045-Lisboa

19.6.09

NUD: I/81287/09/CMP

17-06-2009

Assunto: Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto: Auditoria à Metro do Porto, S.A.

Luís Miguel Martins Carlos Moreno

Encarrega-me o Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de remeter a V. Exa. a pronúncia do Município do Porto, em sede de contraditório ao relatório de "Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto: Auditoria à Metro do Porto, S.A"., formulado através do seu ofício n.º 7971, de 1 de Junho, de 2009.

Com os meus melhores cumprimentos, *pmc hb.*

O Director Municipal dos Serviços da Presidência

Manuel Cabral

DGTC 22 06 09 11815

Anexo: Informação I/81294/09/CMP, da Direcção Municipal dos Serviços da Presidência.
Pr. Geral Humberto Delgado
4049-001 Porto
Tel. 222 097 000 Fax 222 097 171
dmspe@cm-porto.pt





PARECER:

Voto
20/06/17

DESPACHO:

INFORMAÇÃO: I/81294/09/CMP

ASSUNTO: Transportes Públicos Urbanos na
Cidade do Porto: Auditoria à Metro do Porto, S.A.

No âmbito do pedido de pronúncia formalizado pelo ofício n.º 7971 de 01/06/2009, do Tribunal de Contas, relativo à auditoria aos "Transportes Urbanos na Cidade do Porto: Auditoria à Metro do Porto, S.A.", cumpre-nos expor o seguinte:

Pr. General Humberto Delgado
4049-001 Porto
Tel. 222 097 000 Fax 222 097 171
dmspi@cm-porto.pt

Pág. 1/2



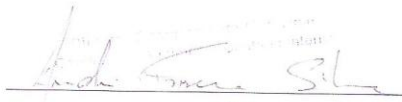


1. O Município do Porto celebrou um Protocolo com a Metro do Porto, S.A., em 29 de Janeiro de 1999. No âmbito desse Protocolo, ficou acordado que após a conclusão das obras, as mesmas seriam recebidas pelo Município do Porto, passando o respectivo domínio e manutenção a ser da responsabilidade, em partes iguais, dos Municípios de Vila Nova de Gaia e do Porto.
2. Sucede que o Município de Vila Nova de Gaia revogou em 2005, de forma unilateral, o ponto do protocolo onde havia assumido aquela responsabilidade.
3. Ora, esta deliberação do Município de Gaia, prejudica qualquer intervenção do Município do Porto, uma vez que para assegurar a manutenção da referida ponte será indispensável articular esforços e promover diligências conjuntas entre as duas câmaras municipais.
4. Acresce que, o Município do Porto não dispõe dos meios técnicos necessários para assegurar a manutenção de estruturas como a da Ponte do Infante Dom Henrique.

Nestes termos, e após a apreciação do extracto do relatório da auditoria do Tribunal de Contas, proponho o envio da presente informação ao Tribunal de Contas.

À consideração superior.

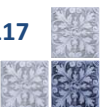
Porto, 17 de Junho, de 2009



Dr. André Silva



5. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Estradas de Portugal, SA





GABINETE DE AUDITORIA GERAL

Edifício 2 / Serviços - Piso 1
Praça da Portagem
2809-013 ALMADA

Telefone: 212879515 - Fax: 212879930
E-Mail: auditoria@estradasdeportugal.pt

*A eluição para
análise e consideração
no futuro projeto
de Relatórios*

37.07
[Signature]

Exm.º Senhor
Dr. Carlos Moreno
Mt.º Juiz Conselheiro responsável pelo
Departamento de Auditoria IX - SPE
Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Sua Referência: 07972 - DA IX Proc.º n.º 34/08-Audit	Sua Comunicação de: 01-06-2009	Nossa referência: 1623	Antecedente: 50283	Saida: 71543	Data: -1. JUL. 2009
--	-----------------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------	------------------------

**Assunto: TRANSPORTES PÚBLICOS NA CIDADE DO PORTO:
AUDITORIA À METRO DO PORTO, S.A.**

Relativamente ao que é referido no excerto do Relatório de Auditoria a que se reporta o ofício acima mencionado, a EP – Estradas de Portugal, S.A. pronuncia-se no exercício do princípio do contraditório sobre as respectivas conclusões, nos seguintes termos:

1. A Ponte Luis I sobre o Rio Douro, que liga as Cidades do Porto e Gaia, não faz parte da Rede Rodoviária Nacional. De facto, o tabuleiro superior estava integrado no troço da antiga EN. 1 que foi desclassificado, assim como o tabuleiro inferior estava integrado na antiga EN. 12, que também foi desclassificada.
2. Actualmente a Ponte Luis I serve no seu tabuleiro superior para a linha do Metro do Porto que liga as duas margens do Douro, e o seu tabuleiro inferior dá continuidade a arruamentos municipais do Porto e de Gaia.
3. Nos termos do n.º 1 da Base VII da Concessão do Sistema de Metro Ligeiro do Porto à Metro do Porto, S.A., aprovada pelo Decreto-lei n.º 394-A/98 de 15 de Dezembro, "Consideram-se afectos à concessão [...] todos os bens, móveis ou imóveis [...] ligados directamente ou indirectamente à implantação e exploração do sistema", e, no n.º 2 que "A concessionária é obrigada a manter em bom estado de funcionamento, de conservação e segurança, a expensas suas, todos os bens e direitos afectos à concessão", mas, no n.º 5 desta Base "...a concessionária será titular do direito de propriedade dos bens que lhe estejam afectos e que não pertençam ao domínio público ou privado de entidades públicas."
4. No âmbito do diploma de aprovação das referidas Bases da Concessão à Metro do Porto, S.A. apenas se cuida da "...transferência das infra-estruturas ferroviárias existentes para a concessionária e seu aproveitamento no sistema de metro", omitindo-se, portanto, qualquer mecanismo para outras infra-estruturas necessárias, como é o caso da Ponte Luis I.
5. Contudo, na Base X, admite-se que "O Estado poderá facultar à concessionária o direito de utilização do domínio público abrangido pelo sistema para efeitos de implantação e de

ModQ.18.11.05; 27.11.2007

EP – Estradas de Portugal, S.A.
Capital Social: 200.000.000 Euros
NIF: 504598888

DGTC 03 07 09 12693

1/3

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA, PORTUGAL
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax: +351-21 295 19 97
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt





exploração das infra-estruturas, mediante despacho dos Ministros das Finanças e do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.”

6. No decurso das obras de construção da linha do Metro do Porto que liga à Cidade de Gaia, foram efectuados trabalhos por aquela Sociedade para o reforço e adaptação do tabuleiro superior da Ponte Luis I, de forma a acolher a circulação das suas composições. Mas através da sua carta n.º MP-348863/03 de 07-02-2003, a Metro do Porto, S.A. veio propor ao então IEP que se ocupasse da manutenção e conservação da Ponte Luis I e, também, da Ponte Infante D. Henrique, que essa Sociedade havia acabado de construir em cooperação com os Municípios do Porto e de Gaia.
7. Nesta última, o então ICERR financiou a construção do acesso sul designado por VL-9, entre a EN 222 e esta nova ponte, ao abrigo do Contrato-programa n.º 1617/2003 publicado no Diário da República n.º 287 – II Série de 13-12-2003, mas note-se que a mesma não integra a Rede Rodoviária Nacional, nem a sua construção foi da responsabilidade da Administração Rodoviária, pelo que nada liga esta EP, S.A. à Ponte do Infante.
8. O ofício n.º 1766 de 01-09-2003 do então IEP, que vem referido e é parcialmente transcrito no Relatório de Auditoria a que nos reportamos, imputou à Sociedade Metro do Porto, S.A., a responsabilidade pela Ponte Luis I, face às novas funções que esta obra de arte passou a assegurar, anunciando a preparação de um contrato-programa tendo em vista a efectiva transferência de jurisdição desta ponte para a Metro do Porto, S.A.
9. Com vista a formalizar a referida transferência de jurisdição, seguiram-se as seguintes diligências, ainda sem sucesso:
 - Em 07-02-2003, ocorreu uma reunião entre o Presidente da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A. e o Presidente do então Instituto das Estradas de Portugal, tendo em consequência, a MP manifestado a posição de que não deveria ocupar-se da manutenção e conservação da Ponte Infante D. Henrique, cuja construção estava a concluir, propondo ao IEP ocupar-se dessas responsabilidades *“em termos e por um período a definir”*, diligenciando a MP a *“celebração com uma entidade externa no sentido da continuidade da monitorização da Ponte”*.
 - Quanto à Ponte Luis I, nesse mesmo documento a MP afirma que *“procederá ao reforço e adaptação do tabuleiro, de modo a adaptá-lo à utilização pelo sistema de metro”*, propondo-se ali *“que o IEP igualmente se encarregue da manutenção e conservação da Ponte”* e solicitando que *“seja comunicado o âmbito e condições da intervenção do IEP.”*
 - Ou seja, a MP transmitiu o seu interesse em se estabelecer um protocolo entre as duas entidades, com vista à gestão, manutenção e conservação das duas pontes.
 - Em 17-12-2003 foi elaborado no IEP a Minuta de Contrato-Programa a celebrar entre o IEP e o Metro do Porto, tendo como objectivo *“definir as responsabilidades das partes na intervenção e proceder à transferência de jurisdição da Ponte Luis I para a jurisdição do Metro do Porto, S.A.”*
 - Contudo, esse documento, por circunstâncias originadas nas diferenças de posição nesta matéria, nunca foi outorgado.
 - Em recente reunião ocorrida em 15-09-2008 entre elementos das Administrações da EP – Estradas de Portugal, S.A. e da Metro do Porto, S.A., esta questão foi de novo abordada, sendo em 22-09-2008 entregues pela MP à EP *“o suporte informático das telas finais da ponte Infante D. Henrique, os desenhos “as built” da intervenção na ponte Luis I, o projecto de monitorização e o projecto de reabilitação geral e reforço do tabuleiro inferior da ponte Luis I.”*

MedC.18.11.05:12711-2007

EP – Estradas de Portugal, S.A.
Capital Social: 200.000.000 Euros
NIF: 504598686

2/3

Sede: Praça da Portagem 2609-013 ALMADA-PORTUGAL
Telefone: +351-21 267 90 00 / Fax: +351-21 295 19 97
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt



- Desde então está em preparação na EP uma nova versão do contrato-programa para poder vir a ser celebrado entre ambas as entidades envolvidas, a fim de ficarem definidas as respectivas responsabilidades.
10. Muito embora exista esse impasse, a EP, S.A. tem cuidado de proceder, no âmbito do seu Sistema de Gestão de Obras de Arte, a inspeções de rotina no tabuleiro inferior da Ponte Luis I, a última das quais ocorreu em 2007, estando programada para o corrente ano de 2009 uma Inspeção Principal, bem como trabalhos de reparação do pavimento desse tabuleiro.
11. Quanto à titularidade dominial e responsabilidade em definitivo pela manutenção da Ponte Luis I, esta Empresa irá diligenciar também junto da Tutela no sentido da obtenção das orientações que forem necessárias à resolução deste problema jurisdicional, considerando que o referido mecanismo previsto na Base X da Concessão à Sociedade Metro do Porto, S.A. nunca terá sido accionado.

Com os melhores cumprimentos.

perfectiss

O Conselho de Administração,


Almerindo da Silva Marques
Presidente


Edna do Amaral Gomes
Vice-Presidente

(CA/GAG)

lncalQ:16.11.05;12711-2007

EP – Estradas de Portugal, S.A.
Capital Social: 200.000.000 Euros
NIF: 504598888

3/3

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA- PORTUGAL
Telefone: +351-21 287 80 00 / Fax:+351-21 295 19 97
e-mail: ep@estradasdeportugal.pt • www.estradasdeportugal.pt

