



Princípios de Bom Governo

Regulamentos internos e externos a que a empresa está sujeita

1. **Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de julho** – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 2000/52/CE da Comissão, de 26 de julho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas);
2. **Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004**, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais;
3. **Lei n.º 28/2006, de 4 de julho** (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros);
4. **Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março** – (que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva 2005/81/CE da Comissão, de 28 de novembro, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados membros e as empresas públicas);
5. **Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho** (Segurança Ferroviária);
6. **Regulamento 1370/2007 de 23 de outubro de 2007**, do Parlamento Europeu e do Conselho cuja aplicação respeita a contratos de serviço público que assumam a forma de contratos de concessão de serviços, especialmente no setor de transportes;
7. **Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro de 2007** (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);
8. **Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 14 de fevereiro** (Programa Pagar a Tempo e Horas), alterado pelo Despacho 9870/2009 do Ministério das Finanças e da Administração Pública, de 6 de abril;
9. **Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro** (Bases da Concessão e Estatutos da MP);
10. **Decreto-Lei nº 18/2008** que aprovou o Código da Contratação Pública e respetiva legislação regulamentar;
11. **Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho** (Medidas adicionais de consolidação orçamental - PEC);
12. **Decreto-Lei n.º 65 -A/2011, de 17 de maio** (Programa Pagar a Tempo e Horas – reporte de dívidas vencidas);
13. **Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro** (Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015);
14. **Lei n.º 64 -A/2011, de 30 de dezembro** (Grande Opções do Plano para 2012-2015);
15. **Lei n.º 64 -C/2011, de 30 de dezembro** (estratégia e procedimentos a adotar no âmbito da lei de enquadramento orçamental 2012-2015);
16. **Decreto-Lei n.º 8/2012 de 18 de janeiro** (Estatuto do Gestor Público);



17. **Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 9 de fevereiro** (critérios de vencimento dos gestores públicos);
18. **Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro**, relativo à Lei dos Compromissos
19. **Decreto-Lei. nº 127/2012, de 21 de junho**, relativo aos pagamentos em atraso
20. **Decreto-Lei n.º 200/2012, de 27 agosto**, que prevê a atribuição ao Instituto de Gestão do Crédito Público, I.P. de um mandato para a gestão da carteira de derivados financeiros
21. **Resolução do Conselho de Ministros nº 40/2013 de 18 de junho**
22. **Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro** (Novo Regime do SEE);
23. **Lei nº 75/2014, de 12 de setembro** - redução remuneratória
24. **Leis de Orçamento de Estado/Leis de Enquadramento Orçamental/Leis de Execução Orçamental.**
25. **Regulamento Geral do FEDER e Fundo de Coesão**

Para mais informações aceder a
<http://www.metrodoporto.pt/pages/355>

Transações relevantes com entidades relacionadas

As transações relevantes efetuadas com acionistas e partes relacionadas, no ano de 2016, foram as seguintes:



Metro do Porto

	31.12.2016	31.12.2015
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	2.842.683	2.972.960
STCP	53.729	53.563
	<u>2.896.412</u>	<u>3.026.523</u>
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	1.451.842	1.643.308
STCP	500.777	348.921
Estado (IGCP)	2.232	2.300
CP - Comboios de Portugal	5.238	361
	<u>1.960.089</u>	<u>1.994.890</u>
Juros pagos		
Estado (DGTF)	40.950.145	42.361.766
Financiamentos obtidos		
Estado (DGTF)	122.062.476	196.895.809
	<u>163.012.621</u>	<u>239.257.575</u>
Gastos incorridos transferidos		
STCP	17.091	2.916
	<u>17.091</u>	<u>2.916</u>

As transações relevantes efetuadas com as empresas associadas, no ano de 2016, foram as seguintes:

	31.12.2016	31.12.2015
Prestação de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	39.315.978	38.173.307
Transpublicidade, S.A.	223.725	214.401
	<u>39.539.702</u>	<u>38.387.707</u>
Aquisição de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	1.992.680	2.207.890
	<u>1.992.680</u>	<u>2.207.890</u>
Gastos incorridos transferidos		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	548.180	452.587
Transpublicidade, S.A.	79.632	54.510
	<u>627.812</u>	<u>507.096</u>



Outras transações

A Metro do Porto seguiu os procedimentos legalmente estabelecidos em matéria de aquisição de bens e serviços.

O único fornecedor que representa mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos no ano de 2016 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) é a Prometro, S.A, conforme explicito na Nota 30 do Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados que consta do Relatório e Contas 2016 da Sociedade.

Análise de sustentabilidade da empresa nos domínios económico, social e ambiental

A Metro do Porto teve sempre como grande preocupação no desenvolvimento dos seus corredores/ traçados o conceito de transporte público em sítio próprio com prioridade sobre o transporte rodoviário individual ou público. A consideração de premissas que promovessem uma melhor qualidade de vida para as populações foi outra das preocupações que a Metro do Porto teve sempre presente, pelo que a adoção de critérios de requalificação paisagística na envolvente de todas as infraestruturas do Sistema de Metro Ligeiro em ambiente urbano ou rural, numa perspetiva de criar um continuum ambiental ao longo de toda a rede, promovendo o espaço verde e a circulação pedonal e o transporte público, foi uma realidade que a Metro do Porto promoveu ao longo de toda a sua rede. As pessoas com mobilidade reduzida viram também garantido desde sempre, o seu acesso a todo o sistema. Cuidados especiais, foram ainda tidos com a iluminação das estações, principalmente as subterrâneas, recorrendo-se sobretudo à utilização da iluminação natural, o que levou desde logo à redução dos gastos energéticos.

Ambiente

Manteve-se em 2016 o aumento da procura do Metro, crescendo as validações 0,5% para um total de 58,0 milhões. Este valor representa um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003.

O impacto que se fez sentir ao nível da redução tráfego automóvel, do ruído e das emissões poluentes em toda a zona metropolitana do Porto, sendo positivo, encontra-se calculado ao nível da redução das emissões no ponto “Emissões de Gases com Efeito Estufa” do Relatório



de Sustentabilidade, o que contribuiu também para consubstanciar o compromisso assumido por Portugal face aos objetivos de Quioto e da política ambiental comunitária.

O serviço MOVE PORTO - Metro e Autocarros 24 Horas uma operação noturna das linhas Azul e Amarela nas noites de fim-de-semana e vésperas de feriado, em articulação com a Rede Madrugada STCP e nos meses de junho até outubro. O serviço, que vigorou durante 17 fins-de-semana seguidos, foi utilizado por dezenas de milhares de pessoas, sobretudo jovens, teve como principal missão a promoção de comportamentos responsáveis, incentivando a utilização de transportes públicos no lugar dos automóveis, reduzindo desta forma os níveis de sinistralidade rodoviária na Área Metropolitana.

No ano de 2016, a Metro do Porto manteve-se como um vetor inequívoco de sustentabilidade e dinamizador da qualidade de vida urbana e suburbana na área metropolitana do porto através da promoção das melhores práticas ambientais do sector, na gestão eficiente dos recursos e no fomento da intermodalidade e da mobilidade sustentável na Região.

Em termos de exploração, e no âmbito do Contrato de Subconcessão que a Metro do Porto estabeleceu com a Prometro (ViaPorto), foi dada continuidade às ações de acompanhamento do desempenho ambiental da Subconcessionária através dos mecanismos de fiscalização e gestão contratual. Deste modo, a Metro do Porto S.A, conseguiu que fossem cumpridos os objetivos e metas ambientais estabelecidos pela empresa para o ano de 2016, na sua generalidade.

São também notórios os benefícios sociais do sistema, dada a Segurança e a elevada taxa de satisfação dos utilizadores do Metro (81 pontos em 100, segundo revela o estudo realizado por empresa independente e especializada em 2016).

No ano de 2016, fica ainda marcado pelo Estudo da Expansão da Rede e pela Construção da nova estação de Modivas Norte, na Linha Vermelha.

§

As emissões resultantes da prestação do serviço de transporte são inteiramente indiretas na medida em que resultam, na sua totalidade, do consumo de energia elétrica.

Considerando que durante o ano de 2016 as emissões indiretas resultado do consumo de energia pelos veículos de Metro totalizaram 10.903 toneladas de CO₂e (dióxido de carbono equivalente), 6,4% abaixo do verificado em 2015, estimou-se para 2016 uma poupança de 62,2



mil toneladas de CO₂e que, descontadas das emissões associadas à tração, geram um benefício líquido para a atmosfera de 51,3 mil toneladas de CO₂e.

Emissões do Metro	Unidade	2014	2015	2016
Energia consumida na tração	Kwh	38.659.944	39.093.648	38.897.634
Fator de Emissão	gCO ₂ e/kwh	311	298	280
Emissões associadas à tração	TonCO ₂ e	12.005	11.651	10.903
Passageiros km	N.º	288.136.146	294.450.476	296.076.074
Emissões por passageiro km	gCO ₂ e	42	40	37

Identifica-se uma vez mais a contribuição da Metro do Porto ao nível do seu desempenho ambiental para a persecução dos objetivos definidos na estratégia nacional para alterações climáticas:

- Edificar um padrão de mobilidade de baixo carbono; reduzir a intensidade energética (GJ/pkm) e aumentar a eficiência do transporte de passageiros e mercadorias.

É de salientar que se chega a um valor de 62.172 TonCO₂e evitadas em 2016 (68% das quais devido à transferência do TI para o Metro e os restantes 32% em consequência da transferência do TC). Essas emissões evitadas correspondem a emissões evitadas localmente, uma vez que as emissões associadas à produção de energia elétrica não ocorrem na Área Metropolitana.

Para obtermos as poupanças ambientais nacionais em termos de emissões de GEE, temos que descontar as emissões do Metro (provenientes do consumo de eletricidade) às emissões evitadas localmente (resultantes da transferência TI e TC). As emissões evitadas a nível nacional ou se preferirmos, as emissões evitadas líquidas alcançam as 51.269 TonCO₂e em 2016, o que representa uma poupança de emissões de 173 gCO₂e por passageiro km.

Benefícios Ambientais (Ton CO ₂ e)	2014	2015	2016
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (autocarro)	15.168	16.243	17.292
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC (comboio)	2.548	2.548	2.548
Emissões evitadas no troço ISMAI - Trofa (transportes alternativos)	208	210	211
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC	17.924	19.000	20.051
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TI	45.123	43.832	42.121
Emissões evitadas dos passageiros transferidos do TC e TI	63.047	62.832	62.172
Emissões associadas ao consumo de energia no Metro do Porto	12.005	11.651	10.903
Emissões evitadas líquidas	51.041	51.181	51.269



Em termos económicos, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 401 mil euros no ano de 2016. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes da estimativa de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ascendem a 159 milhões de euros e 11 milhões de euros, respetivamente.

Perspetiva Económica

Em 2016, a rede em exploração comercial manteve-se inalterada, ou seja, com 67 km de extensão e 81 estações.

Uma vez mais registaram-se recordes de procura com o mais elevado valor de validações e de passageiros km desde a abertura do Sistema de Metro – 58,0 milhões e 296,1 milhões, respetivamente. Estes valores representam uma subida de 0,5% nas validações e 0,6% nos passageiros km.

Em 2016 atingiu-se uma taxa de cobertura direta do Sistema de Metro recorde (110,6%), representando uma subida de 4,6 pontos percentuais face ao ano anterior (essa taxa confronta as receitas de tarifários com os custos diretos de operação). Alargando o âmbito de análise e acrescentando custos correntes e de estrutura, temos que a taxa de cobertura global é de 96,7%, o que representa um défice de receitas na ordem dos 1,5 milhões de euros (4,5 milhões em 2015). A melhoria em ambas as taxas de cobertura a que se tem assistido nos últimos anos demonstra que o caminho para a sustentabilidade financeira da exploração do sistema tem sido perseguido com êxito.

Responsabilidade Social

Os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto, em termos monetários e considerando apenas os resultantes da redução da emissão de CO₂e para a atmosfera, os ganhos de tempo dos clientes do Metro e a redução da pressão sobre o estacionamento, alcançam 170 milhões de euros.



Metro do Porto

Benefícios Sociais e Ambientais (milhões de euros)	2014	2015	2016
Redução da Emissão de GEE	0,3	0,4	0,4
Ganhos de tempo dos clientes do Metro	154,5	157,9	158,8
Redução da pressão sobre o estacionamento	10,7	10,9	11,0
Total dos Benefícios Sociais e Ambientais	165,6	169,2	170,2

Ao nível da Investigação & Desenvolvimento, temos dois projetos:

NAVMETRO

O Sistema NAVMETRO - Sistema Complementar de Informação e Navegação na Rede do Metro do Porto para Pessoas com Dificuldades Visuais consiste num sistema auxiliar que visa colmatar a necessidade de disponibilizar, a uma franja de clientes específica, quer as informações gerais de Operação, quer a capacidade de autonomizar as pessoas nos percursos que realizam no interior das estações. Assim, através de um telemóvel comum, é possibilitado o acesso às pessoas com dificuldade ou deficiência visual a todo um conjunto de informações gerais que anteriormente não lhes eram acessíveis, bem como a um encaminhamento conduzido pelo som de pássaros emitido por um conjunto de dispositivos sonoros, discretamente implantados nos pontos-chave da estação. Grosso modo, o serviço assenta na conjugação de vários subsistemas (localização sem fios no interior da estação, orientação sonora e IVR - Interactive Voice Response) os quais permitem ao utilizador aceder a um vasto leque de funções, através de um diálogo lógico com o “cérebro” deste sistema.

FRENAGEM REGENERATIVA

A Metro do Porto encontra-se a desenvolver estudos, em parceria com a Efacec e Universidade do Minho, no sentido de aumentar o aproveitamento energético na rede através do armazenamento temporário da energia. Tanto os Eurotram como os Tram-Train possuem já sistemas de aproveitamento de energia de frenagem regenerativa, no entanto, esta poupança depende da existência, no mesmo momento, de outros veículos a circular nesse troço para os quais a energia é transferida: é essa limitação espacial e temporal que o projeto que se está a desenvolver pretende ultrapassar.

§

Ao nível social, em 2016, estimou-se um impacto no mercado de trabalho na ordem dos 915 postos de trabalho criados e/ou mantidos direta e indiretamente. Cerca de 78% desse valor corresponde a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados diretos. Seguem-se, por ordem de representatividade, os colaboradores da empresa Metro do Porto e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, nomeadamente, na manutenção, fiscalização, segurança, Funicular dos Guindais e serviço de transportes alternativos.

Todos os dias a Metro do Porto tem em mente a preocupação de servir cada vez melhor o cliente. Cada vez mais os benefícios sociais decorrentes da implementação de um sistema de Metro são muitos: diminuição do tempo de viagem, redução do número de acidentes rodoviários, benefícios decorrentes de uma menor pressão sobre o estacionamento, redução dos custos de exploração de outros operadores de transporte, diminuição dos custos de construção e manutenção de rodovias, entre outros.

Por fim, no que se refere à satisfação do cliente, mantêm-se níveis de satisfação global elevados (81,3% de Média Global Anual de Satisfação apurada em 2016), representando uma diminuição de 2.66pp face à média global de satisfação declarada pelos utilizadores em 2015. Ainda assim, o nível elevado de satisfação dos passageiros do Metro do Porto quanto à perceção que detinham dos benefícios do Metro para a sociedade (97,8%) e para o ambiente (95,4%) são evidenciáveis e notáveis, considerando até 94,4% dos clientes que, no futuro, mais pessoas irão viajar no Metro do Porto.

Prémios e distinções

- **2013** - Prémio “Veronica Rudge Green Prize” (atribuído em conjunto com o Arq. Souto Moura).
- **2010** - Prémio “Pritzker” (atribuído ao Arq. Souto Moura).
- **2009** – Menção Honrosa no Prémio “Engenheiro Jaime Filipe” com o Projecto Navmentro.
- **2008** - Prémio “UITP 2008 Light Rail Award” – Best New System.
- **2006** - Prémio “Boas Práticas em Aquisições Públicas Ambientalmente Orientadas”.
- **2006** - Prémio “FAD’ 2006” – Categoria “Cidade e Paisagem” (atribuído ao Arq. Souto Moura).
- **2006** - Prémio “ENOR” (atribuído ao Arq. Souto Moura).



Metro do Porto

- **2006** - Prémio Nacional da “Mobilidade em Bicicleta”.
- **2002** – Prémio “Deal of the Year”, operação de aquisição de veículos Eurotram.

Em complemento a esta informação sugerimos a consulta do Relatório de Sustentabilidade, disponível para download em:

<http://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/338>

Avaliação do cumprimento dos princípios de bom governo

Com a alteração da estrutura acionista ocorrida a 25 de março de 2008, a Metro do Porto, S.A. passou a integrar o conceito de empresa pública. A Metro do Porto, S.A. integra assim o Setor Empresarial do Estado, devendo os seus relatórios de gestão incluir a informação definida do DL n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se seguidamente cumprimento ao disposto no Ofício nº 1269-DGTF, de 27 de fevereiro de 2017, relativamente ao conteúdo do Relatório de Gestão e Contas pode ser consultado no Relatório e Contas 2016.

Em complemento a esta informação sugerimos a consulta do Relatório e Contas e do Relatório do Governo Societário <http://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/338>

Código de Ética

O Código de Ética da Metro do Porto estabelece os valores estruturantes da Empresa e os princípios orientadores do comportamento ético que deverão ser observados por todos os Colaboradores no exercício das suas funções e nas suas acções quotidianas, tanto nas suas relações internas como externas. O documento pode ser consultado em:

<http://www.metrodoporto.pt/pages/323>