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. **Lei n.º 28/2006, de 4 de julho** (regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros);

3. **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);

4. **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;

5. **Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro de 2007** (obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações);

6. **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;

7. **Lei n.º 38/29016 e pelo DL n.º 68/2021** (Bases da Concessão e Estatutos da MP)

8. **Decreto-Lei nº 18/2008** que aprovou o Código da Contratação Pública e respetiva legislação regulamentar;

9. **Lei n.º 12-A/2010, de 30 de junho** (Medidas adicionais de consolidação orçamental - PEC) - **Alteração mais recente – Lei n.º 83-C/2013, de 31/12;**

10. **Decreto-Lei n.º 65 -A/2011, de 17 de maio** (Programa Pagar a Tempo e Horas – reporte de dívidas vencidas);

11. **Decreto-Lei n.º 8/2012 de 18 de janeiro** (Estatuto do Gestor Público) atualizada pelo **Decreto – Lei n.º 39/2016, de 28 de julho - Atualização mais recente pelo Decreto-Lei n.º 25/2017;**

12. **Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2012, de 9 de fevereiro** (critérios de vencimento dos gestores públicos);

13. **Lei nº 8/2012, de 21 de fevereiro**, relativo à Lei dos Compromissos

14. **Decreto-Lei. nº 127/2012, de 21 de junho**, relativo aos pagamentos em atraso - **Versão mais recente – Decreto-Lei n.º 99/2015**

15. **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

16. **Resolução do Conselho de Ministros nº 40/2013 de 18 de junho**

17. **Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro** (Novo Regime do SEE);

18. **Lei nº 75/2014, de 12 de setembro** - redução remuneratória

19. **Lei nº 38/2016, de 19 de dezembro (**oitava alteração ao Decreto-Lei n.º 394 -A/98, de 15 de dezembro, alterando as bases de concessão do sistema de metro ligeiro do Porto e os Estatutos da Metro do Porto, S. A.) **– alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2021 de 30 de julho;**

20. **Regulamento EU 2016/679** do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE Regulamento Geral de Proteção de Dados) - **Versão mais recente – Retificação n.º 00/2016.**

21. **Decreto-Lei n.º 68/2021, de 30 julho -** Altera as bases da concessão do metro ligeiro da área metropolitana do Porto e o quadro jurídico da concessão para o metropolitano na cidade de Lisboa e concelhos limítrofes

22. **Leis de Orçamento de Estado/Leis de Enquadramento Orçamental/Leis de Execução Orçamental.**

23. **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 2023, foram as seguintes:

	31.12.2023	31.12.2022
Prestação Serviços		
Estado (DGTF)	3.458.327	5.866.687
STCP	24.050	22.904
	3.482.377	**5.889.591**
Subsidios Correntes Recebidos		
Area Metropolitana do Porto	5.539.873	6.677.702
	5.539.873	**6.677.702**
Aquisição de Serviços		
Estado (DGTF)	396.771	617.879
STCP	26.844	19.552
CP - Comboios de Portugal	19.827	9.511
Estado (IGCP)	13.675	4.496
	457.117	**651.437**
Juros suportados		
Estado-DGTF (nota 7.1)	18.311.760	16.663.423
Financiamentos obtidos (líquido)		
Estado-DGTF (nota 18.7)	227.271.034	270.303.569
	245.582.794	**286.966.992**

As transações relevantes efetuadas com as empresas associadas, no ano de 2023, foram as seguintes:

	31.12.2023	31.12.2022
Prestação de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	57.334.113	45.587.851
Transpublicidade, S.A.	510.892	335.843
	57.845.005	**45.923.694**
Aquisição de Serviços		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	2.922.557	2.465.702
	2.922.557	**2.465.702**
Gastos incorridos transferidos		
TIP – Transportes Interm. Porto, ACE	509.547	473.174
Transpublicidade, S.A.	70.579	75.467
	580.127	**548.641**

Outras transações

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

Os fornecedores que representam mais de 5% dos fornecimentos e serviços externos no período findo em 31 de dezembro de 2023 (no caso de esta percentagem ultrapassar 1.000.000 euros) são os seguintes:

Fornecedor	Natureza da Prestação
ViaPorto - Operação e Manut. de Trans., Unip., Lda	Fornecimentos e Serviços Externos
Nortrem-Aluguer Material Ferroviário	Ativos intangíveis
Consórcio Ferrovial/ACA, Linha Amarela, ACE	Investimentos em curso
Consórcio Ferrovial/ACA, Linha Circular, ACE	Investimentos em curso
CRRC Tangshan Co., Ltd.	Investimentos em curso

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

Anualmente é efetuada pela Administração a revisão do Sistema Integrado Qualidade, Ambiente e Segurança, sendo avaliados os graus de cumprimento dos objetivos e metas definidos para cada um dos processos em que se divide a atividade da Metro do Porto. Com base no grau de cumprimento dos indicadores utilizados para avaliar os objetivos e metas são definidas as medidas a implementar no sentido de melhorar, se necessário, o desempenho dos diferentes processos.

A frota da Metro do Porto é composta por veículos movidos a eletricidade, pelo que não existem emissões de gases com efeito de estufa (GEE) diretamente associadas à tração. No entanto, as emissões indiretas são uma realidade, já que parte da energia elétrica utilizada para a operação dos veículos é resultante do consumo de energia de origem não renovável presente no mix energético português.

Em 2023, o consumo de energia de tração registou um ligeiro aumento de 3,3% ao contrário da energia não tração que diminuiu (menos 3%). Apesar do ligeiro aumento do consumo de energia de tração, verificou-se uma diminuição das emissões de CO2e (dióxido de carbono equivalente), essencialmente, devido à diminuição do fator de emissão em relação ao ano anterior. As emissões indiretas resultantes do consumo de energia pelos veículos de Metro ascenderam a um total estimado de 11,7 mil toneladas de CO2e, representando uma diminuição de 9,8% comparado com o apurado em 2022. Já a estimativa das emissões resultantes do consumo da energia não tração atingiu as 3,9 mil toneladas de CO2e (menos 15,3% em relação a 2022). A atividade da Metro do Porto origina uma poupança de emissões considerável, sendo essa poupança determinada tendo em conta a utilização alternativa ao sistema de Metro Ligeiro, isto é, estimando-se o nível de emissões que resultaria das mesmas deslocações em transportes alternativos (transporte individual, coletivo e não motorizado) em caso de inexistência do Metro. Para o ano de 2023, estimou-se uma poupança de 81,9 mil toneladas de CO2e que, descontadas as emissões associadas à operação do Metro, geram uma poupança de emissões líquida de 70,3 mil toneladas de CO2e, demonstrando a importância do modo Metro para a qualidade do ar e do ambiente na Região.

Para quantificar economicamente os benefícios ambientais e sociais que advêm da utilização do sistema de Metro Ligeiro, é atribuída uma valorização monetária aos mesmos, recorrendo a informação disponibilizada anualmente pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Em resultado dessa quantificação económica, para o ano de 2023, os benefícios ambientais correspondem a um valor aproximado de 5,6 milhões de euros. Por sua vez, os benefícios sociais decorrentes de ganhos de tempo e da redução da pressão sobre o estacionamento ultrapassaram os 228,1 milhões de euros e 15,8 milhões de euros, respetivamente.

Perspetiva Económica

Em 2021, iniciou-se o prolongamento da linha amarela até Vila d'Este, corresponde a um incremento na Rede em exploração de cerca de 3,15 quilómetros e inclui 3 novas estações. Também a linha rosa em desenvolvimento, desenvolve-se ao longo de aproximadamente 3 km, compreendendo quatro estações.

Em 2020, a rede em exploração comercial manteve-se inalterada face a 2019, ou seja, com 67 km de extensão e 82 estações.

Em 2019 registaram-se recordes de procura com o mais elevado valor de validações e de passageiros km desde a abertura do Sistema de Metro – 71,4 milhões e 375,8 milhões, respetivamente. Estes valores representam uma subida impressionante de 13,9% nas validações e 16,9% nos passageiros km - um crescimento nunca antes registado desde que estabilizaram o número de estações e a extensão da rede. Pela primeira vez, em 2019, ultrapassou-se os 7 milhões de validações num mês – outubro. Para tal evolução contribuiu o PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária – que instituiu títulos de assinatura municipal e metropolitana a 30 e 40 euros respetivamente, promovendo, através da redução do custo do transporte público um aumento significativo da procura do Metro. A oferta rondou os 7,5 milhões de quilómetros, correspondendo a 1.705 milhões de lugares km, daqui resultando uma taxa de ocupação de 22,0%

Já no ano de 2020, foi evidente o impacto muito negativo da Pandemia COVID-19 nos sistemas de transporte em geral e no Metro do Porto em particular. Registou-se uma queda de 45% na procura do sistema. A oferta manteve-se praticamente inalterada de forma a garantir condições de segurança e distanciamento social, pelo que a taxa de ocupação desceu 10 pontos percentuais para apenas 12,0%. Foi um ano marcado por sucessivos estados de emergência e calamidade, com confinamentos e restrições severas à mobilidade que fizeram a procura do Metro voltar aos patamares de 2006, um retrocesso de 14 anos.

Em 2019 atingiu-se uma taxa de cobertura direta recorde (136,4%), representando uma subida de 8,9 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 110,0%, o que representa um superavit de receitas na ordem dos 5,2 milhões de euros (6,6 milhões de euros melhor que 2018.

No entanto, com a Pandemia COVID-19 deu-se um revés na trajetória de sucesso alcançada até 2019. Com a queda abrupta e significativa da procura em 2020, a receita de exploração proveniente da bilhética sofreu uma redução significativa minimizada apenas pelas transferências relativas ao Programa de Apoio à Reposição da Oferta.

Atingiu-se em 2020 uma taxa de cobertura média anual da operação do Sistema de 105,8%, muito inferior ao previsto no orçamento e ao valor registado em 2019. Esta taxa, que ultrapassou os 100% pela primeira vez em 2015 (105,9%), voltou a aumentar entre 2016 e 2019, reduziu-se agora para um valor similar ao de 2015. A taxa de cobertura global apresenta em 2020 uma diminuição de 28,4 pp, ascendendo a um valor de 81,6% e a um déficit global de 9,0 milhões de euros (superavit de 5,2 milhões de euros em 2019).

Esta evolução resulta, principalmente, do decréscimo de rendimentos, em resultado da queda da procura devido à pandemia COVID-19.

A taxa de cobertura global apresenta, em 2021, uma melhoria de 14,88 pp, ascendendo a um valor de 96,5%, representando uma margem negativa de 1,7 milhões de euros.
Esta evolução resulta, principalmente, do efeito do aumento dos rendimentos, em especial das compensações atribuídas relacionadas com a pandemia de COVID-19.
Do lado dos gastos verifica-se uma redução ligeira de 1,0%. O custo com a Subconcessão da Operação e Manutenção manteve-se estável em 2021, face ao valor apresentado em 2020, cerca de 36 milhões de euros. Note-se ainda que aos valores de Conservação e Reparação acima apurados não foram deduzidos os montantes relativos à reversão da provisão constituída em anos anteriores.

Responsabilidade Social

Em 2019, os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto foram de aproximadamente 217 milhões de euros, 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.

Relativamente ao ano de 2020, os benefícios sociais e ambientais foram de 118 milhões de euros. Esta diminuição face ao ano de 2019, é resultante da diminuição da atividade económica provocada pela situação pandémica atual.

Já em 2021, os valores referentes aos benefícios sociais e ambientais foram de 122,9 milhões de euros, representando um ligeiro aumento face a 2020.

Benefícios Sociais e Ambientais (milhões de euros)	**2019**	**2020**	**2021**
Redução de Emissões de GEE	1,5	1	2,6
Ganhos de tempo dos clientes do Metro	201,5	109,4	112,5
Redução da pressão sobre o estacionamento	14	7,6	7,8
Total dos Benefícios Sociais e Ambientais	**217,0**	**118,0**	**122,9**

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.

Em 2019 e 2020, por conta da Pandemia COVID-19 não foram realizados os habituais inquéritos à satisfação dos clientes.

No estudo de 2021, o índice de satisfação global, foi de 82,7%. O peso da Qualidade de Serviço Percebida contribui para o índice de satisfação global com 80,3% e a Lealdade com 93,2%, influenciada esta ainda pela Imagem Social da Empresa/Serviço em 93,9%.

Em 2019 e 2020, estimou-se que foram criados e/ou mantidos (direta e indiretamente) 1015 e 971 postos de trabalhos, respetivamente, (mais 10% em relação ao ano de 2018 e menos 4% face a 2019). Cerca de 83% correspondem a recursos humanos da empresa Operadora e seus subcontratados, seguindo-se, os colaboradores da empresa Metro do Porto, S.A., e os elementos respeitantes a contratos diretamente geridos pela Metro do Porto, S.A.

Desde 18 de outubro de 2018 que a Metro do Porto acolhe na sua estação dos Aliados um projeto-piloto de um Tradutor de Linguagem Gestual com capacidade de traduzir seis idiomas para clientes surdos e surdos-mudos: português, cipriota, grego, alemão, esloveno e inglês.
O referido tradutor de língua gestual bidirecional automática consiste num ecrã gigante interativo, que cobre os referidos seis idiomas e ajuda os utilizadores na resposta a um sistema simples de perguntas, por recurso a um avatar que responde a perguntas frequentes relacionadas com transporte no Metro do Porto.

Tendo sido disponibilizado em regime de teste piloto na Metro do Porto, o tradutor foi elaborado no âmbito do projeto europeu I-ACE (The International Assisted Communications for Education Project), financiado pela União Europeia através do programa Erasmus+ e coordenado pelo grupo de investigação GILT - Games Interaction and Learning Technologies do Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), tendo sido desenvolvido com a colaboração da Metro do Porto. O projeto contou ainda com a parceria da Câmara Municipal do Porto, da Universidade de Siegen (Alemanha), da Universidade de Maribor (Eslovénia), da Universidade de York (Reino Unido), da European Association of Career Guidance (Chipre) e do Technological Education Institute of Crete (Grécia), envolvendo um total de 20 investigadores.

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).
- **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 Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro. Dá-se cumprimento ao disposto no Ofício nº 1166-DGTF, de 12 de março de 2019, através do conteúdo do Relatório de Gestão e Contas que pode ser consultado em http://www.metrodoporto.pt/frontoffice/pages/338 .

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