



PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2017

Versão aprovada em reunião do Conselho de Administração de 17 de março de 2017



metromondego

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2017

Índice

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. PRESSUPOSTOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2017	5
3. ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO	6
4. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO.....	10
A. Implementação 1ª Fase – Linha Verde	11
B. Implementação da 2ª Fase - Linha Amarela – Linha do Hospital	12
C. Estudos e Planeamento.....	15
D. Serviços Rodoviários Alternativos.....	17
5. ORÇAMENTO FINANCEIRO.....	18
6. PARECER DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS.....	25

1. INTRODUÇÃO

O **Plano de Atividades e Orçamento (PAeO) para 2017** reflete as obrigações decorrentes da missão que a Metro-Mondego, S.A. (Metro Mondego) está incumbida e as limitações decorrentes do quadro económico que tem persistentemente afetado o País e o projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego (SMM), com os concursos e empreitadas [em falta] relativas às infraestruturas de longa duração (ILD) suspensos e anulados.

Este quadro, acrescido das indefinições que o projeto tem sofrido, esteve na base da decisão de reavaliação das condições e termos da sua realização, visando: a redução dos valores de investimento e a garantia de uma análise (custo-benefício) socioeconómico positiva - imprescindível para assegurar a disponibilização de fundos comunitários - e a consequente revisão do calendário previsto para a sua implementação.

A mesma abrangeu um vasto conjunto de iniciativas, incluindo a criação dos Grupos de Trabalho 2011 e 2012, a produção pelos serviços da Metro Mondego de diversos relatórios, referindo-se, de entre eles, os destinados à preparação de candidatura a fundos comunitários, os destinados à tutela e aos acionistas, os contributos/propostas para o GTIEVA e, mais recentemente, para o LNEC.

Esta avaliação incluiu a atualização de estudos realizados, como a revisão (conservadora) dos estudos da procura, a análise custo-benefício e a identificação e comparação de soluções técnicas.

Não pode deixar-se, por outro lado e como já referido no ano anterior, de recordar a existência de um *“generalizado sentimento de perplexidade e mesmo incompreensão quanto à situação atual”* do projeto: com o anterior serviço ferroviário (entre Coimbra-Parque e Serpins) desativado e substituído por transportes alternativos rodoviários, com um volume muito significativo de investimentos e obras realizadas em 30,6 Km desaproveitados e, naturalmente, sofrendo uma degradação física. Sobretudo quando os principais responsáveis políticos, locais e nacionais, têm vindo a reafirmar, de forma continuada e pública, o apoio à concretização (conclusão) do projeto.

A **superação da situação atual** continua a ser o **objetivo (e preocupação) essencial**, sendo que a mesma passará objetivamente *“pelas decisões e consensos que [puderem...] ser adotados, pela Tutela e Acionistas”* e depende, em grande medida, da **disponibilidade e utilização das verbas dos fundos comunitários**, sendo certo que o calendário para a realização do SMM no quadro do Portugal 2020 está já muito “condicionado” por limites temporais muito próximos.

Mas conscientes da importância que o transporte público de passageiros deve assumir no desenvolvimento do país e da região, *“reduzindo a fatura energética [...] e as emissões de CO2 e aumento da produtividade da sociedade por redução do congestionamento de tráfego”*, como o *“Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020”* e o novo *“Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015 de 9 de junho [tendo em conta as*

diretrizes europeias estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007], vieram assumir e reforçar.

O “*Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020*” identifica expressamente o projeto do SMM, referindo a necessidade de *"soluções para a concretização deste projeto que permitam reduzir significativamente o seu volume de investimento e custos de funcionamento e que ofereçam uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações e melhor enquadrada no volume de procura estimada para este projeto, recentemente corrigido face aos valores originais do projeto"*.

Como se explicita no ponto seguinte “*Pressupostos para a Elaboração do Plano de Atividades e Orçamento*” os restantes objetivos correspondem à necessidade de assegurar a continuação dos **transportes rodoviários alternativos**¹, à **abertura do canal da Baixa de Coimbra** e à **integração das políticas municipais de ordenamento do território e de mobilidade**.

Importa sublinhar que o objetivo essencial de relançamento e conclusão do SMM exige decisões urgentes, nomeadamente, quanto à solução, financiamento e calendário de execução.

Está em causa concluir e rentabilizar os avultados investimentos já realizados. Com estudos [revisados e atualizados] e projetos de execução concluídos e um significativo número de obras realizadas - para além de expropriações, demolições e desenvolvimento de estratégias de integração entre a mobilidade e o ordenamento do território - o projeto apresenta uma maturidade absoluta.

Como referimos anteriormente *"a execução do projeto e a superação da atual situação devem [...] ser exemplares [...] nomeadamente, em termos de planeamento e promoção do transporte público, integração e regulação, financiamento e fiscalização, contribuindo para o reforço "da dimensão urbana da política" em sintonia com o sétimo princípio para a reforma da política de coesão da união europeia"*.

É nossa convicção que o sucesso e eficácia a alcançar exigem uma disponibilidade e corresponsabilidade de todos os intervenientes. A definição do modelo de relançamento (das obras e subconcessão), depende das decisões que vierem a ser tomadas.

O PAeO 2017 dá cumprimento ao determinado pelo Ofício-Circular da DGTF nº 3846, de 21 de junho de 2016, ou seja, integra apenas as ações possíveis de realizar, face às dotações disponibilizadas.

Em face dos valores disponíveis e tendo presente o atrás exposto, esta proposta de PAeO não pode incorporar, *per si* e *ab início*, o arranque de novas obras de ILD em 2017.

A redefinição do projeto e do modelo de relançamento, depende, como atrás referido, das decisões que vierem a ser tomadas pelos acionistas da Metro Mondego, das quais poderá decorrer posteriormente a necessidade de rever o PAeO da Metro Mondego em conformidade.

¹ A duração dos transportes rodoviários alternativos, muito para além do inicialmente previsto, exige uma redobrada e adequada atenção, no sentido de procurar minorar as suas limitações, menor atratividade e desconforto.

2. PRESSUPOSTOS PARA A ELABORAÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2017

O presente plano adota como pressupostos os custos incorridos em anos anteriores, os contratos em curso e as melhores estimativas possíveis de obter tendo por base os custos históricos existentes. Está também presente uma política de contenção de custos, aplicável na medida do possível.

É atribuído no OE de 2017 a verba de 2.000.000 € para o projeto Sistema de Mobilidade do Mondego, não considerando qualquer cativação. Procurando-se com a mesma, embora no quadro de, ainda, não definição da solução tecnológica e calendário de retoma do projeto, possibilitar a realização das ações mínimas necessárias à mesma.

No respeito pelas orientações e adequação às disponibilidades existentes, o PAeO 2017 contempla apenas os investimentos imprescindíveis e possíveis de realizar (face às verbas nesta data disponibilizadas), mas sem deixar de se identificar e sublinhar as prioridades já anteriormente assumidas.

A **primeira prioridade** prende-se, naturalmente, com o relançamento do projeto e com a candidatura aos fundos comunitários, e de acordo com as decisões que vierem a ser adotadas pela tutela e os acionistas (Estado e Câmaras Municipais), visando a necessária retoma, logo que possível, dos trabalhos na Linha da Lousã, objetivo que é plenamente reconhecido, tanto pela necessidade de repor o serviço, como para evitar a destruição continuada e progressiva das infraestruturas já existentes.

Para esse desiderato é importante realçar o papel que os fundos comunitários (do atual Quadro Comunitário de Apoio 2014-2020) e outras fontes de financiamento que vierem a ser designadas terão no financiamento do investimento a realizar, e sem as quais será impossível projetar uma solução definitiva para o projeto.

Face ao atraso no arranque das novas empreitadas, é evidente o acentuar da degradação no canal, tendo como origem, nomeadamente, a violação do espaço, através da passagem ocasional de peões, realização de passagens em bicicleta, de motas e até mesmo da prática de atividades ilegais. Importa, pois, reforçar medidas de proteção e conservação, que deverão ser implementadas pela Infraestruturas de Portugal (antiga REFER) e/ou em conjunto com a Metro Mondego (na sua qualidade de responsável pela gestão do Ramal da Lousã e de Dono de Obra das empreitadas já realizadas), como a Metro Mondego oportunamente tem vindo a alertar.

A **segunda prioridade**, prende-se com a continuação dos serviços rodoviários alternativos, enquanto não for reposto o serviço. Mais que uma prioridade, trata-se de uma exigência e uma necessidade que, infelizmente, se tem vindo a prolongar no tempo. A atenção principal vai para a qualidade (possível) do transporte. A duração dos transportes rodoviários alternativos, muito para além do inicialmente previsto, exige uma redobrada e adequada atenção, no sentido de procurar minorar as suas limitações, menor atratividade e desconforto.

Assinale-se que em 1 de setembro de 2015, na sequência do concurso desenvolvido pela CP com a colaboração da Metro Mondego, teve início um novo contrato (duração de três anos), mantendo a Metro Mondego a responsabilidade do pagamento dos respetivos encargos.

A **terceira prioridade** decorre da situação em que se encontram os projetos e a abertura do canal da Baixa de Coimbra, que contribui [a par da interrupção dos trabalhos na Linha da Lousã] para a atual imagem negativa. Situação que importa ultrapassar e que tem vindo exigir custos significativos - com tendência para se agravarem - para garantir a segurança física e patrimonial e que a Metro Mondego está a suportar.

A sua resolução apresenta vantagens múltiplas contribuindo para corrigir o "descrédito e a paralisia" que continuam a pairar sobre o projeto, bem como, para o sucesso da requalificação do centro histórico da cidade de Coimbra, classificado como património da Unesco: Universidade de Coimbra - Alta e Sofia. Deve reconhecer-se que para a sua superação a colaboração entre a Metro mondego e o município de Coimbra se mostram particularmente relevantes.

Em paralelo deverão prosseguir as ações de demonstração de integração das políticas municipais de ordenamento do território e de mobilidade, contribuindo assim eficazmente para a garantia da procura e sucesso do projeto.

Deve, igualmente, ser referida a possibilidade de participação no Fundo, pela entrega das parcelas sobrantes - necessárias à implantação do canal na Baixa de Coimbra - com a assunção do direito de venda diferida, em prazo a determinar.

Em face dos valores disponíveis e tendo presente o atrás exposto, esta proposta de PAeO não pode incorporar, *per si* e *ab início*, o arranque de obras em 2017.

A redefinição do projeto e do modelo de relançamento, depende, como atrás referido, das decisões que vierem a ser tomadas pelos acionistas da Metro Mondego, das quais poderá decorrer posteriormente a necessidade de rever o PAeO da Metro Mondego em conformidade.

3. ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO

Para 2017, os custos de exploração ou de funcionamento observam as orientações para o Setor Empresarial do Estado ao nível remuneratório e de custos de exploração. Contempla-se uma reposição e uma nova admissão de posto de trabalho, de acordo com o calendário que possa decorrer após orientação da Tutela relativamente ao plano de desenvolvimento do projeto. Estas admissões estiveram previstas para 2016 e apesar de contemplados como custo, não ocorreram. Em 2017 voltam a estar previstos em orçamento cuja ocorrência estará dependente da clarificação do projeto. Os custos de exploração assentam em Remunerações e Fornecimentos e Serviços Externos (FSE).

A Metro Mondego prosseguirá o esforço em procurar reduzir custos, adotando o princípio BATNA (*Best Alternative to a Negotiated Agreement*).

Em termos globais os valores envolvidos resumem-se ao que se apresenta no quadro seguinte em SNC:

ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO (€)	
Pessoal	561.986
Fornecimentos e Serviços Externos	156.488
Equipamento Fixo (hardware e software)	120.000
Total	838.473

Está contemplada a reposição/reforço do quadro de pessoal em 2 elementos, como atrás referido, refletindo também desta forma um acréscimo de custo adicional, comparativamente ao ano anterior. Refira-se que na estrutura de custos está presente a dinâmica de procurar reduzir custos sempre que for possível praticar. Comparativamente a 2010, estima-se alcançar uma poupança na ordem dos 21,5%.

A repartição dos gastos na lógica de projetos (abordagem analítica interna) são os seguintes:

REPARTIÇÃO DOS GASTOS POR PROJETOS (€)	
Gestão e Órgãos Sociais	118.032
Pessoal	472.444
Funcionamento	241.723
Formação	5.600
Marketing	675
Total	838.473

Na rubrica de funcionamento está incorporado o investimento em hardware e software, nomeadamente os softwares necessários implementar para dar cumprimento ao novo regime contabilístico SNC-AP. Este montante (120.000 €) obteve um reforço em função das últimas estimativas e consultas de mercado. Ao nível de Comunicação e Marketing, as ações a desenvolver enquadram-se em componentes residuais ligadas à informação ao utilizador dos serviços rodoviários alternativos em consequência do contrato de prestação de serviços e manutenção/melhoria de condições.

É importante referir que a Metro Mondego é uma empresa de projeto e por este motivo não tem capacidade de gerar receitas. De igual modo, não existem indemnizações compensatórias nem subsídios à exploração.

A Metro Mondego não tem qualquer linha de financiamento em curso nem está previsto recorrer (exceto se for essa a orientação do Estado no processo de retoma do projeto).

Os recursos humanos existentes na empresa estão no limiar mínimo necessário para garantir adequado acompanhamento das várias áreas de projeto e funcionamento da empresa. O eventual incremento em Recursos Humanos (2 elementos) apenas acontecerá quando ocorrer a clarificação do modelo de desenvolvimento e relançamento do projeto.

A eventual libertação de parte das verbas orçamentadas permitirá um pequeno reforço no investimento.

Não existem benefícios pós-emprego.

GASTOS COM PESSOAL (€)	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	
						Valor	%
	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Previsão</i>	<i>Previsão</i>	<i>Previsão</i>
Gastos totais com pessoal (1)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)	494.101	438.847	427.428	457.618	561.986	104.368	22.8%
(a) Gastos com Órgãos Sociais	100.098	104.050	104.106	110.447	114.357	3.910	3.5%
(b) Gastos com Cargos de Direção	0	0	0	0	0	0	0%
(c) Remunerações do pessoal	356.323	324.454	314.541	332.463	430.305	97.842	29.4%
(i) Vencimento base + S. Férias + S. Natal	340.937	314.627	304.470	323.021	417.905	94.884	29.4%
(ii) Outros subsídios	15.386	9.827	10.070	9.442	12.400	2.958	31.3%
... impacto reduções remuneratórias/suspensão sub. em cada ano	18.741	21.957	13.329	0	0	0	0%
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0	0	0	0%
(e) Restantes Encargos	10.735	10.343	8.781	14.708	17.323	2.615	17.8%
(f) Rescisões/Indemnizações	26.945	0	0	0	0	0	0%

EVOLUÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS	2013	2014	2015	2016	2017	Var. 2017/2016	
						Valor	%
Nº Total RH (OS+Cargos Direção+Trabalhadores)	14	13	13	13	15	2	15.4%
Nº Órgãos Sociais	3	3	3	3	3	0	0%
Nº Cargos Direção sem OS	0	0	0	0	0	0	0%
Nº Trabalhadores sem OS e sem Cargos Direção	11	10	10	10	12	2	20.0%
Gastos com Dirigentes/Gastos com Pessoal (€)	0	0	0	0	0	0	0%

No quadro seguinte mostra-se a evolução dos gastos de estrutura:

GASTOS DE ESTRUTURA (€)	2017	2016	2015	2010	Var 2017/2010		Var 2017/2016		Var 2016/2015	
	<i>Proposta</i>	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>
CMVMC			0	0	0	0	0	0	0	0
FSE	156.488	115.988	116.174	246.901	-90.413	-36,62%	40.500	34.9%	-186	-0.1%
Comunicações	4.920	3.3642	3.454	16.999	-12.039	-71,06%	1.556	46.2%	-90	-2.6%
Deslocações/Estadas	3.000	891	323	14.716	-11.716	-79,61%	2.109	236.6%	568	175.9%
Ajudas de Custo	0	0	0	0	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Gastos c/ pessoal s/ indemnizações	561.986	457.225	427.428	668.813	-106.827	-15,97%	104.761	22.9%	29.797	6.9%
Total (1)	718.474	576.213	543.602	915.714	-197.240	-21,54%	145.261	25.3%	29.611	5.4%
Volume Negócios (VN)(2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subsídios e Ind. Compensatórias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peso dos Gastos/VN (1)/(2)			n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a

É importante destacar que permanece em observância a redução de custos sempre que possível aplicar.

No que se refere à frota automóvel, a Metro Mondego é proprietária de 3 veículos ligeiros de passageiros (com 11, 7 e 4 anos de matrícula). O quadro abaixo identifica os custos associados no passado e previstos para 2017.

GASTOS COM FROTA AUTOMÓVEL (€)	2017	2016	2015	Var 2017/2016	
	<i>Previsão</i>	<i>Execução</i>	<i>Execução</i>	<i>Valor</i>	<i>%</i>
Seguro	1.350	1.304	1.330	46	3.5%
Revisões	1.500	431	1.066	1.069	247.9%
IUC	350	313	313	37	11.7%
Portagens	Ni	314	254	-	-
Combustíveis	4.300	1.180	1.301	3.120	264.4%
Estacionamento	ni	92	49	-	-
Nº Veículos	3	3	3	-	-

ni - não individualizado nos gastos de deslocações e estadas - 3.000€ em 2017

4. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO

O orçamento apresentado neste Plano de Atividades para 2017 contempla, por um lado, atividades e compromissos assumidos com a gestão do projeto, a manutenção de infraestruturas e os serviços rodoviários alternativos em funcionamento desde a supressão do serviço ferroviário. Por outro lado, o relançamento do projeto SMM e, se for essa a decisão, a eventual adoção de uma solução tecnológica alternativa – sistema rodoviário do tipo *Bus Rapid Transit (BRT) / Bus with High Level of Service (BHLS)* – implica uma revisão dos estudos técnicos e de planeamento já realizados e a elaboração de novos estudos e projetos de raiz. A identificação precisa e a execução dos referidos trabalhos (durante o ano de 2017) apenas será possível com a tomada de decisões pelos acionistas da Metro Mondego sobre a solução e o calendário de implementação do SMM. O presente Plano de Atividades pressupõe que essas decisões serão tomadas no início de 2017 e que em 2017 serão realizadas atividades de elaboração de novos estudos e projetos, de candidatura a fundos europeus e preparação de um concurso de conceção e construção para a implementação do SMM. Enquadrando a componente orçamental focada no investimento na lógica dos projetos (componente analítica) temos a estrutura seguinte:

A. Implementação 1ª Fase – Linha Verde

A.1 Interfaces e Integrações Funcionais

Com o objetivo de assegurar a manutenção dos espaços de uso público, resultante das integrações funcionais das estações executadas no âmbito das empreitadas de Alto São João - Miranda do Corvo e Miranda do Corvo - Serpins, e ainda das Interfaces de Sobral de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã, foi proposto pela Metro Mondego, a assinatura de protocolos entre a Infraestruturas de Portugal, CP e as Câmaras Municipais de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

Foram já assinados os protocolos com as Câmaras de Miranda do Corvo e da Lousã para a gestão e manutenção dos espaços de uso público existentes nas integrações funcionais, aguardando-se a pronúncia da Câmara Municipal de Coimbra sobre as propostas de protocolos apresentadas. Pretende-se com estas diligências garantir a efetiva utilização dos espaços públicos e a gestão e manutenção eficaz dos mesmos, servindo ainda para a promoção da elaboração das plantas cadastrais com a identificação dos Domínios Público Municipal (DPM) e Ferroviário (DPF/MM) e privado.

Assinale-se, ainda, que nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto Lei n.º 568/99 de 23 de dezembro as intervenções realizadas com os restabelecimentos rodoviários passaram para domínio municipal.

Tendo por base as plantas cadastrais atrás referidas, em 2016 iniciou-se o processo de registo fiscal e patrimonial das parcelas adquiridas pela Metro Mondego para a construção dos interfaces de Sobral de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã, autonomizando as áreas exclusivamente de uso público das pertencentes ao canal do Sistema de Mobilidade do Mondego.

Durante o ano de 2017 concluir-se-á o registo destas novas parcelas na Conservatória de Registo Predial ficando devidamente identificadas todas as parcelas/prédios com áreas registadas como parcelas estritamente necessárias para o canal e de uso público.

A.2 Sistemas técnicos

Algumas das infraestruturas essenciais ao funcionamento do SMM, naturalmente dependentes da solução tecnológica a adotar para o projeto, como sistemas de alimentação de energia e os sistemas que permitem a exploração técnica com os níveis de segurança e eficiência necessárias, habitualmente designadas por sistemas técnicos (sinalização/semaforização, telecomunicações, sistemas de ajuda à exploração e informação ao público, bilhética e energia), deverão ser implementadas na sequência de concursos públicos de “conceção-construção”, englobados eventualmente num único concurso, por não se tratarem de infraestruturas standardizadas, em que a liberdade de conceção na apresentação de propostas e soluções de projeto permite, por norma, a obtenção de propostas mais competitivas.

A contratação de assessorias, para a elaboração das especificações técnicas e cadernos de encargos relativos a estes sistemas, é referenciada mais à frente, na secção "C2. Estudos, Projetos e Concurso".

B. Implementação da 2ª Fase - Linha Amarela – Linha do Hospital

B.1 Projeto Linha Hospital

Não estão contempladas, neste momento, as verbas para a promoção e desenvolvimento dos estudos e projetos finais necessários à implementação da Linha do Hospital, não só por não estarem disponíveis os volumes financeiros necessários, mas, também, por estar ainda por definir qual o modelo a adotar para a execução desta: através de uma empreitada(s) tradicional(ais) ou por um concurso único de conceção final - construção (incluindo projetos de execução e a construção).

Importa relembrar que em 2013 se optou por cancelar o desenvolvimento de grande parte dos estudos e projetos de execução para a Linha do Hospital, com exceção da continuação do desenvolvimento do Estudo de Impacte Ambiental (EIA). Este estudo foi submetido à apreciação do SEI (Ex. SEOPTC), aguardando-se a emissão de parecer por parte desta entidade.

B.2 Libertação Baixa Coimbra, Arqueologia e Acompanhamento Técnico Construção Edifícios

B.2.1. O projeto incluiu a abertura do canal para o atravessamento da Baixa de Coimbra - já aprovado em sede de RECAPE, pela Agência Portuguesa do Ambiente, pela tutela do Património e pela Autarquia - inserido na ligação essencial à Universidade (Polo I e Polo III) e aos Hospitais da Universidade (Linha do Hospital).

Para a sua execução foi emitida, em 2004, uma DUP para a área compreendida entre a Avenida Aeminium e a Rua da Sofia, tendo a Metro Mondego procedido à aquisição dos prédios necessários à execução do projeto².

Este território está inserido na área classificada pela UNESCO, em Julho de 2013, como Património da Humanidade (Universidade de Coimbra - Alta e Sofia) e, parcialmente, na primeira Unidade de Execução da SRU, incluída na requalificação urbana prevista para a Baixa

² Estes prédios (também designados por parcelas) foram oportunamente adquiridos pela Metro Mondego e encontram-se já, em grande medida, demolidos, com exceção dos edifícios com frente para a, Praça 8 de Maio, Rua Da Sofia e Rua Nova que, nos termos do RECAPE, serão objeto de obras de requalificação incluindo a construção do edifício ponte.

Para a sua implantação serão, ainda, ocupadas algumas parcelas propriedade da CMC, estando a sua utilização assegurada no quadro de Protocolo celebrado em 28 de Junho de 2002 entre a Metro Mondego e a CMC.

O conjunto destes prédios/parcelas reparte-se em duas áreas: a estritamente necessária para o canal ferroviário (construção das duas linhas, estação e integração funcional - circulação pedonal e rodoviária); e a sobrança, correspondente a prédios/parcelas que tendo sido necessário (obrigatório) adquirir face às condições físicas e tipológicas das construções e ao cadastro existente, não são necessárias para a implementação do SMM e poderão ser alienadas sem por em causa o objeto da concessão.

de Coimbra que se encontra profundamente degradada, tendo o Documento Estratégico aprovado.

A execução do Projeto do SMM e do documento estratégico considerou a utilização e requalificação das parcelas sobrantes, prevendo a construção de um conjunto de novos edifícios, respeitando o projeto e estudos da Metro Mondego, com benefícios mútuos: por um lado pela atratividade e valorização dos acessos que potencia para o SMM (acentuada pela presença da estação), por outro lado, pelo seu (do SMM) papel na valorização da intervenção de requalificação desta área da cidade de Coimbra.

Após a decisão da Tutela de que a Metro Mondego centre sua intervenção na execução da infraestrutura (e sua integração funcional), sem prejuízo da possibilidade de alienação das parcelas sobrantes³ e satisfação das condições aprovadas para os designados edifícios 1 e 2 , em particular, garantido a disponibilização do espaço de atravessamento (edifício ponte), tem a Metro Mondego vindo a realizar um conjunto de procedimentos administrativos no sentido de concretizar a participação da Metro Mondego S.A., no "*Fundo Especial de Investimento Imobiliário Fechado em Reabilitação Urbana, Coimbra Viva I*" criado pela SRU, com a entrega das parcelas sobrantes.

A Assembleia Geral decidiu “manifestar acordo de princípio à alienação das parcelas sobrantes da Metro Mondego e participação no Fundo Especial de Investimento Imobiliário Fechado em Reabilitação Urbana – Coimbra Viva I (Fundbox) condicionado a que o valor da alienação não seja inferior à totalidade de encargos incorridos pela Metro Mondego, SA, com as parcelas sobrantes, designadamente, custos com expropriações, indemnizações, demolições e encargos financeiros decorrentes. A decisão final deverá ser deliberada após serem conhecidos os termos finais desta operação”

Neste momento encontra-se concluído o processo de registo fiscal e patrimonial dos prédios da Metro Mondego, autonomizando as parcelas sobrantes, com capacidade construtiva, das parcelas destinadas à utilização pública e canal ferroviário.

Durante o ano de 2017 concluiu-se o registo destas novas parcelas na Conservatória de Registo Predial ficando devidamente identificadas todas as parcelas/prédios com áreas registadas como parcelas estritamente necessárias para o canal e sobrantes, de forma a que estas ultimas possam integrar a participação no Fundo Imobiliário atrás referido.

Promover-se-á a execução de uma avaliação das parcelas sobrantes, por entidade independente, para calcular/estimar o valor do investimento associado e submeter á aprovação final dos termos de participação no Fundo Imobiliário.

B.2.2. Até aquela concretização a Metro Mondego tem o dever de assegurar a conservação dos seus prédios. Desta obrigação resulta a necessidade de dar continuidade ao plano de instrumentação e monitorização já definido e implementado e a realização de um conjunto de

³ De acordo com o parecer emitido pela Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) em 31 de Dezembro de 2010 (informação 1466 remetida à Metro Mondego pelo ofício GAC/2010), a Metro Mondego “*poderá haver lugar [poderá proceder] à alienação dos bens, mediante a autorização prévia do Ministro da Tutela, nos termos do nº4 da Base 6, a qual deverá ser concedida na perspetiva de ficar garantido o desempenho da atividade desenvolvida na concessão*”.

trabalhos de conservação e manutenção das condições de segurança e estabilidade do edificado, até à sua demolição e/ou reconstrução. A necessidade desses trabalhos decorrerá das conclusões das ações de monitorização efetuadas.

B.2.3. O Município de Coimbra manifestou (desde 2014), a intenção de realizar no troço entre a Av. Fernão de Magalhães e a Rua da Sofia, uma intervenção qualificadora, tendo a elaboração dos projetos merecido a colaboração e acompanhamento da Metro Mondego, considerando que os mesmos, na sua versão final respeitam o projeto e as condições do RECAPE, correspondem a uma primeira fase e antecipam os trabalhos previstos do SMM: incluindo as faixas de circulação pedonal, a via rodoviária e as infraestruturas enterradas e caminhos de cabos - apenas com exceção da infraestrutura ferroviária, sistemas técnicos e catenárias - reservando-se espaço e as condições para, em fase subsequente, serem aquelas executadas pela Metro Mondego, sem custos acrescidos.

Esta “antecipação” (primeira fase associada à abertura do canal) permite, no entendimento da Metro Mondego e desde que fique assegurado o cumprimento de todas as obrigações e compromissos existentes, em particular, a DIA (Declaração de Impacte Ambiental) e o RECAPE (Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução), suas condicionantes e todos os estudos e projetos elaborados e aprovados, que não se tenha de aguardar pela execução da totalidade da Linha do Hospital para assegurar a qualificação de uma área integrada na zona classificada como Património da Humanidade.

A intervenção da CMC deverá decorrer em duas etapas. A primeira desenvolve-se em espaço canal aberto, entre o Largo das Olarias e a Rua Direita, e a segunda ente a Rua Direita e a Rua da Sofia.

A segunda etapa só poderá ocorrer com a demolição/remodelação, dos edifícios propriedade da Metro Mondego, sitos na Travessa da Rua Nova, Rua Nova, Praça 8 de Maio e Rua da Sofia (que inclui o edifício ponte), de acordo com os projetos já aprovados e licenciados e que integram o RECAPE.

Para se atingir esse propósito, informou-se a APA e a Tutela das intenções da CMC, no sentido de enquadrar a intervenção no processo de Avaliação e Impacte Ambiental e obter parecer positivo, tendo-se iniciado, em colaboração com a Autarquia, a preparação dos elementos de projeto e restantes documentos que justifiquem a conformidade da intervenção no que diz respeito ao cumprimento do disposto na DIA e no RECAPE.

Será, ainda, necessário assegurar o acompanhamento da obra pela Metro Mondego e a aprovação e celebração de Protocolo, que permita à CMC a realização da obra em prédios adquiridos pela Metro Mondego, estabelecendo as condições para a sua realização.

B.2.4. Em conclusão, a Metro Mondego prevê efetuar as seguintes ações relativas à Libertação do Canal da Baixa de Coimbra:

- Dar continuidade ao plano de Instrumentação e monitorização implementado, nos edifícios, fachadas e paredes propriedade da Metro Mondego na Baixa de Coimbra;

- Providenciar e executar trabalhos de conservação e manutenção dos edifícios fachadas e paredes da Metro Mondego na Baixa, elaborando memórias descritivas e cláusulas técnicas, para inclusão em caderno de encargos de empreitada das medidas definidas, nomeadamente, nas conclusões das ações de monitorização e nos Relatórios de Consultoria Técnica e a efetuar a curto prazo;
- Analisar e emitir parecer sobre projetos promovidos por entidades particulares e públicas, para as imediações do canal do SMM na baixa de Coimbra de modo a garantir a sua compatibilidade com o projeto do SMM.
- Promover a execução de uma avaliação própria e adequada das parcelas sobrantes, por entidade independente;
- Calcular/estimar o valor do investimento associado à aquisição das parcelas;
- Definir e submeter á aprovação final por parte da tutela, os termos de entrada no Fundo Imobiliário;
- Acompanhar a execução dos projetos e obras dos edifícios das parcelas sobrantes (que inclui os edifícios 1 e 2 - Edifício Ponte na Rua da Sofia) de modo a garantir o cumprimento dos projetos aprovados e os acordos indemnizatórios com os estabelecimentos comerciais aí instalados;
- Aprovação pela Agência Portuguesa do Ambiente da intervenção que a Câmara Municipal de Coimbra pretende executar entre a Av. Fernão de Magalhães e a Rua da Sofia em colaboração com a Autarquia e no sentido de enquadrar a intervenção como um primeira fase do Projeto do SMM dando resposta aos requisitos da DIA e RECAPE.
- Desenvolvimentos dos procedimentos e trabalhos previsto no Protocolo a celebrar com a CMC e relativos à alienação das parcelas sobrantes (participação no Fundo imobiliário criado).
- Acompanhar o projeto promovido pela CMC no canal, entre a Av. Fernão de Magalhães e a Rua da Sofia;
- Providenciar e executar a manutenção e limpeza dos terrenos onde já ocorreram as demolições, nomeadamente a manutenção da vedação do referido terreno.

C. Estudos e Planeamento

C1. Mobilidade e Integração com o Ordenamento do Território

C1.1. Memorandos

A Metro Mondego tem vindo a desenvolver numa estratégia de colaboração com as Autarquias de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, incluindo a elaboração de estudos e metodologias no sentido de encontrar soluções de integração das políticas de mobilidade e (re)ordenamento do território, capazes de possibilitar a obtenção da máxima rentabilidade e

aproveitamento do SMM, bem como de ações de reformulação dos sistemas de transporte, tarifários, gestão da circulação e estacionamento e financiamento da operação do sistema e criação de Autoridade Regional de Transportes.

Neste âmbito as três autarquias aprovaram dois Memorandos:

- "Para uma Gestão Integrada e Otimizada do Sistema de Transportes da Região de Coimbra";
- "Sistema de Mobilidade Versus uma Política Ativa de Ordenamento do Território".

C1.2. Ações demonstrativas

Estas ações têm incidido com particular ênfase nas áreas de influência das principais estações no sentido de permitir maximizar o potencial de serviço oferecido por este sistema de transporte.

Foram estabelecidos, entre a Metro Mondego e as Autarquias, protocolos relativos ao "Programa de Reestruturação Urbana na envolvente das Estações", no seguimento dos quais e em comunhão de esforços, se procedeu à identificação e caracterização das áreas objeto de estudos e à tipificação de metodologias de desenvolvimento ativo mais adequadas, incluindo a elaboração de estudos, planos de pormenor e/ou lançamento e desenvolvimento de unidades de execução.

Dando continuidade a essa à estratégia de colaboração, prosseguiu-se durante 2016+ ao desenvolvimento dos planos de pormenor das estações do Corvo e de Espírito Santo, prevendo-se a sua conclusão em 2017.

No momento os dois processos já se encontram com a Proposta de Plano concluída, entregues e apreciadas pelas e apreciada pela Autarquias, tendo já decorrido consultas a algumas entidades para recolha de pareceres, faltando o envio formal à CCDRC para conferência de serviços e consulta pública, a que se seguirá a realização das adaptações eventualmente necessárias e a aprovação final.

C2. Estudos, Projetos e Concurso

Considerou-se no orçamento para 2017 um montante destinado à realização dos estudos de viabilidade necessários ao relançamento do projeto SMM, bem como da sua candidatura a fundos comunitários e da preparação de um concurso de conceção e construção para implementar o SMM, no pressuposto da eventual adoção de uma solução tecnológica alternativa – sistema rodoviário do tipo *Bus Rapid Transit (BRT)* / *Bus with High Level of Service (BHLS)*. A definição precisa do âmbito do projeto está dependente das decisões a tomar pelos acionistas da Metro Mondego sobre o relançamento do projeto.

Para efeitos de elaboração do presente PAeO 2017, pressupõe-se que em 2017 serão realizadas as seguintes atividades:

- Assessorias para Gestão de Projeto e Preparação do Concurso: contempla assessorias técnica, financeira e jurídica para a coordenação dos estudos de viabilidade e anteprojeto; elaboração de candidatura a fundos europeus; e elaboração de documentos para o concurso de conceção e construção do SMM. Considerou-se no orçamento para 2017 um montante de cerca de 180 mil Euros para a realização destas atividades, que foi o montante possível de enquadrar na verba atribuída à Metro Mondego no Orçamento do Estado para 2017. No entanto, o valor estimado pela Metro Mondego para a realização destas atividades (330 mil Euros) é superior, pelo que, a confirmar-se a sua realização, se poderá revelar necessário reforçar a dotação orçamental da Metro Mondego ou recorrer a fundos comunitários;
- Estudos e Projetos (revisão e adicionais): Em função das decisões a tomar pelos acionistas da Metro Mondego, poderá ser necessário elaborar estudos e projetos adicionais necessários à preparação da candidatura a fundos comunitários, alterações à avaliação ambiental e à realização do concurso para a implementação do SMM com uma solução tecnológica alternativa (BRT/BHLS). A verba atribuída à Metro Mondego no Orçamento do Estado para 2017 não permite enquadrar a contratação de prestações de serviço para realizar estas atividades, pelo que, a confirmar-se a sua realização, se poderá revelar necessário reforçar a dotação orçamental da Metro Mondego ou recorrer a fundos comunitários.

A realização destas atividades, envolvendo elevado volume de trabalho e complexidade, justifica o reforço da equipa técnica da Metro Mondego, tendo sido considerado no orçamento para 2017 (na rubrica “Funcionamento – Pessoal”) a contratação de dois técnicos séniores para o Departamento Técnico (que corresponde à reposição do número de colaboradores existente em 2012).

D. Serviços Rodoviários Alternativos

Nesta rubrica inclui-se, para além do pagamento dos encargos decorrentes da gestão, acompanhamento e realização dos serviços rodoviários alternativos, uma pequena verba destinada à manutenção, limpeza e melhoria das condições de funcionamento (incluindo abrigos), e também para suportes de comunicação (horários de bolso, cartazes para abrigos, etc.) e realização de inquéritos à satisfação dos clientes.

5. ORÇAMENTO FINANCEIRO

A verba transmitida à Secretaria de Estado das Infraestruturas para comparticipação no orçamento da Metro Mondego, através da dotação central de Orçamento de Estado é de 2.000.000 €

As fontes de financiamento para 2017, são as que evidenciamos no quadro seguinte:

FONTES DE FINANCIAMENTO (€)	
Orçamento Estado	2.000.000
Rendas	4.925
Total	2.004.925

Variação (redução) do endividamento:

ENDIVIDAMENTO (€)	2012	2013	2014-2017
Financiamento Bancário	912.582	182.516	0
Variação	-44%	-80%	-

A Metro Mondego não tem qualquer linha de financiamento em curso, nem prevê recorrer em 2017 a novo endividamento bancário, exceto se for essa a orientação do Estado (p.e. por impossibilidade de reforço da verba atribuída no Orçamento de Estado) no processo de redefinição do projeto e consequente necessidade de reforço das necessidades financeiras.

Mapa de Orçamento para 2017

APLICAÇÃO DE FUNDOS (€)	2.004.925
Funcionamento	838.474
Pessoal	561.986
FSE's	156.488
Equipamento Fixo	120.000
Implementação 1ª Fase (Serpins - Coimbra B)	915.000
Serviços Alternativos Serpins-Coimbra	900.000
<i>Encargos da Operação</i>	890.000
<i>Outros Encargos da Responsabilidade da Metro Mondego</i>	10.000
Interfaces (manutenção/registos)	15.000
Implementação 2ª Fase (Linha do Hospital)	55.000
Libertação da Baixa de Coimbra	55.000
<i>Manutenção</i>	35.000
<i>Acompanhamento Técnico C. Edifícios</i>	15.000
<i>Outras Ações / Estudos</i>	5.000
Estudos e Planeamento	196.451
Integração com Ordenamento do Território	13.500
<i>Plano Pormenor Corvo</i>	6.000
<i>Plano Pormenor Espírito Santo</i>	7.500
Estudos, Projetos e Concurso	182.951
<i>Assessorias para Gestão de Projeto e Preparação do Concurso</i>	182.941
<i>Estudos e Projetos</i>	10

ORIGEM DE FUNDOS (€)	2.004.925
Orçamento Estado	2.000.000
Rendas	4.925

Repartição dos custos de exploração 2017 (€)

01ADMINI	118.032
Remunerações	113.707
Seguro Vida	650
Outros	0
SHT	75
Combustíveis	1.800
Despesas Representação	600
Comunicações	360
Deslocações e Estadas	600
Outros	240

01PESSOA	478.044
Remunerações	430.305
Seguro Acidentes Trabalho	4.224
Seguro Saúde	7.500
Formação	5.600
SHT	975
Combustíveis	2.500
Despesas Representação	600
Comunicações	1.740
Deslocações e Estadas	2.400
Assessoria Jurídica	21.000
Outros	1.200

01FUNCIO	121.723
Eletricidade	6.660
Água	600
Ferr. Utens. Desg. Rápido	1.020
Livros e Doc. Técnica	600
Material Escritório	4.200
Renda Edifício Sede	35.641
Comunicações	2.820
Seguros	3.381
Conservação e Reparação	4.200
Limpeza	1.920
Contencioso e Notariado	750
Vigilância e Segurança	1.200
Contabilidade	5.400
Auditoria	9.631
Informática	13.800
Jardinagem	750
Tecnologias Informação	21.500
Manutenção Printers	1.860
Outros TE	2.650
Outros FSE's	
GAS	90
Quotas	1.500
Outros FSE's	1.550

02MKBASE	675
-----------------	------------

Total	718.474
--------------	----------------

De referir que o excedente do Orçamento de Estado de 2016 deverá ser, em princípio, utilizado na liquidação de IRC resultante do movimento contabilístico da passagem de imóveis de imobilizado tangível em curso para investimento financeiro na sequência da aquisição de unidades de participação ao fundo de investimento imobiliário *Fundbox* e como reforço do orçamento de investimento para assegurar a realização dos estudos e projetos conforme indicado na secção C.2. A estimativa de excedente, agora apresentado, é da ordem de 750 mil euros. Este valor não tem reflexo nas contas orçamentadas para 2017.

BALANÇO INDIVIDUAL PREVISIONAL 2017 (€)					
RUBRICAS	31-12-2016	1º T 2017	2º T 2017	3º T 2017	4º T 2017
ATIVO					
Ativo não corrente					
Ativos fixos tangíveis	39.810.432	40.312.725	40.821.596	41.300.648	41.771.294
Propriedades de Investimento	192.516	192.516	192.516	192.516	192.516
Goodwill	0	0	0	0	0
Ativos intangíveis	0	0	0	0	0
Ativos biológicos	0	0	0	0	0
Participações financeiras - método de equiv. patrimonial	0	0	0	0	0
Participações financeiras - outros métodos	0	0	0	0	0
Acionistas/sócios	0	0	0	0	0
Outros ativos financeiros	0	0	0	0	0
Ativos por impostos diferidos	0	0	0	0	0
Total	40.002.948	40.505.241	41.014.112	41.493.165	41.963.811
Ativo corrente					
Inventários	0	0	0	0	0
Ativos biológicos	0	0	0	0	0
Clientes	0	0	0	0	0
Adiantamentos de fornecedores	0	0	0	0	0
Estado e outros entes públicos	116251	90.797	124.193	123.739	117.134
Acionistas/sócios					
Outras contas a receber	8.521	8.521	8.521	8.521	8.521
Diferimentos	8.091	8.091	8.091	8.091	8.091
Ativos financeiros detidos para negociação					
Outros ativos financeiros					
Ativos não correntes detidos para venda					
Caixa e depósitos bancários	1.963.419	2.025.487	1.962.866	2.548.486	1.971.376
Total	2.096.282	2.132.896	2.103.671	2.688.837	2.105.123
Total do Ativo	42.099.231	42.638.137	43.117.783	44.182.002	44.068.934
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO					
CAPITAL PRÓPRIO					
Capital realizado	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000
Ações (quotas) próprias	0	0	0	0	0
Outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0	0
Prémios de emissão	0	0	0	0	0
Reservas legais	9.654	9.654	9.654	9.654	9.654
Outras reservas	0	0	0	0	0
Resultados transitados	-794.107	-815.273	-815.273	-815.263	-815.263
Ajustamentos em ativos financeiros					
Excedentes de revalorização					
Outras variações no capital próprio					
Subsídios Atribuídos	41.750.811	42.250.811	42.750.811	43.750.811	43.750.811
Ajustamentos em Subsídios	-9.402.341	-9.515.679	-9.576.378	-9.854.801	-9.859.015
Resultado líquido do período	-21.166	-6.584	-14.701	-19.598	-25.832
Interesses minoritários	0	0	0	0	0
Total do capital próprio	32.617.851	32.997.928	33.376.043	34.145.793	34.135.345
PASSIVO					
Passivo não corrente					
Provisões	0	0	0	0	0
Financiamentos obtidos	0	0	0	0	0
Responsabilidades por benefício pós emprego	0	0	0	0	0
Passivos por impostos diferidos	9.391.458	9.501.625	9.611.645	9.832.455	9.830.959
Outras contas a pagar	0	0	0	0	0
Total	9.391.458	9.501.625	9.611.645	9.832.455	9.830.959
Passivo corrente					
Fornecedores	2.963	2.963	2.963	2.963	2.963
Adiantamentos de clientes					
Estado e outros entes públicos	17.506	17.506	16.511	16.511	17.879
Acionistas/sócios					
Financiamentos obtidos					
Outras contas a pagar	69.042	117.701	110.210	183.869	81.377
Diferimentos	410	410	410	410	410
Passivos financeiros detidos para negociação	0	0	0	0	0
Outros passivos financeiros	0	0	0	0	0
Passivos não correntes detidos para venda	0	0	0	0	0
Total	89.921	138.580	130.095	203.754	102.630
Total do passivo	9.481.380	9.640.208	9.741.740	10.036.209	9.933.589
Total do capital próprio e do passivo	42.099.231	42.638.137	43.117.783	44.182.002	44.068.934

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS PREVISIONAL 2017 (€)					
RENDIMENTOS E GASTOS	31-12-2016	1º T 2017	2º T 2017	3º T 2017	4º T 2017
Vendas e serviços prestados	0	0	0	0	0
Subsídios à exploração	0	0	0	0	0
Ganhos/perdas imputadas de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	0	0	0	0	0
Variação nos inventários de produção	0	0	0	0	0
Trabalhos para a própria entidade	552.470	181.348	374.858	534.341	691.585
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas					
Fornecimentos e serviços externos	115.988	50.405	85.910	121.109	156.488
Gastos com o pessoal	458.225	138.759	303.612	434.024	561.986
Imparidade de inventários (perdas/reversões)					
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)					
Provisões (aumentos/reduções)					
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)					
Aumentos/reduções de justo valor					
Outros rendimentos e ganhos	18.802	4.632	9.847	15.854	23.027
Outros gastos e perdas	9.350	0	2.500	2.500	2.500
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-11.291	-3.184	-7.316	-7.438	-6.361
Gastos/reversões de depreciação e amortização	8.160	3.401	7.384	12.160	18.102
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	0	0	0	0	0
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-19.451	-6.584	-14.701	-19.598	-24.464
Juros e rendimentos similares obtidos	0	0	0	0	0
Juros e gastos similares suportados	0	0	0	0	0
Resultado antes de imposto	-19.451	-6.584	-14.701	-19.598	-24.464
Imposto sobre o rendimento do período	-1.715	0	0	0	-1.368
Resultado líquido do período	-21.166	-6.584	-14.701	-19.598	-25.832

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA PREVISIONAL 2017 (€)												
	Jan-17	Fev-17	Mar-17	Abr-17	Mai-17	Jun-17	Jul-17	Ago-17	Set-17	Out-17	Nov-17	Dez-17
Atividades Operacionais												
Recebimentos de Clientes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos a fornecedores	-16.802	-33.603	-50.405	-62.240	-74.075	-85.910	-97.643	-109.376	-121.109	-132.902	-144.695	-156.488
Pagamentos ao Pessoal	-37.465	-74.930	-112.395	-156.905	-201.415	-245.925	-281.137	-316.348	-351.559	-386.109	-420.659	-455.209
<i>Caixa Gerada pelas operações</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos e recebimentos imposto s/ rendimento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros recebimentos/pagamentos	24.956	49.911	74.867	76.995	79.124	81.252	98.403	115.554	132.705	151.678	170.651	189.623
Pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos das Atividades Operacionais	-29.311	-58.622	-87.932	-142.149	-196.366	-250.583	-280.376	-310.170	-339.963	-367.333	-394.703	-422.073
Atividades de Investimento												
Pagamentos respeitantes a investimentos financeiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a ativos tangíveis	-116.667	-213.333	-350.000	-483.333	-616.667	-750.000	-858.333	-966.667	-1.075.000	-1.216.667	-1.358.333	-1.500.000
Pagamentos respeitantes a ativos intangíveis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a variação extraordinária dos CP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de juros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes investimentos financeiros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de ativos tangíveis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes ativos intangíveis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de subsídios de investimento	166.667	333.333	500.000	666.667	833.333	1.000.000	1.333.333	1.666.667	2.000.000	2.000.000	2.000.000	2.000.000
Recebimentos provenientes juros e proveitos similares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de dividendos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos das Atividades de Investimento	50.000	100.000	150.000	183.333	216.667	250.000	475.000	700.000	925.000	783.333	641.667	500.000
Atividades de Financiamento												
Pagamentos respeitantes a juros e custos similares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a dividendos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a empréstimos concedidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos/pagamentos de empréstimos obtidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recebimentos prov. aum. capital, prest. supl. e prémios emissão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos de empréstimos obtidos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos das Atividades de Financiamento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	20.689	41.378	41.184	41.184	20.300	-583	194.624	389.830	585.037	416.000	246.964	77.927
Caixa e Equivalentes no Início do Período	1.963.419	1.984.109	2.004.798	2.025.487	2.004.613	1.983.740	1.963.866	2.158.073	2.353.280	2.548.486	2.356.116	2.163.746
Caixa e Equivalentes no Fim do Período	1.984.109	2.004.798	2.025.487	2.004.613	1.983.740	1.963.866	2.158.073	2.353.280	2.548.486	2.356.116	2.163.746	1.971.376

Coimbra, 17 de Março de 2017

O Conselho de Administração

Eng.º João José Nogueira Gomes Rebelo

Eng.º Leonel Serra Nunes Pedro

Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

6. PARECER DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS



Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados SROCC, Lda.

1/2

PARECER DO FISCAL ÚNICO SOBRE OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO PREVISIONAL

Introdução

1. Para os efeitos do artigo 23.º, alínea d) dos Estatutos, apresentamos o nosso parecer sobre os instrumentos de gestão previsional para o exercício de 2017, da empresa **Metro Mondego, S.A.** consistindo, nos Plano de atividades e orçamento 2017.

Responsabilidades

2. É da responsabilidade do conselho de administração a preparação e a apresentação da informação previsional, a qual inclui a identificação e divulgação dos pressupostos mais significativos que lhe serviram de base.

3. A nossa responsabilidade consiste em verificar a consistência e adequação dos pressupostos e estimativas contidas nos instrumentos de gestão previsional acima referidos, competindo-nos emitir um relatório profissional e independente baseado no nosso trabalho.

Âmbito

4. O trabalho a que procedemos teve como objetivo obter uma segurança moderada quanto a se a informação previsional contida nos instrumentos de gestão anteriormente referida está isenta de distorções materialmente relevantes. O nosso trabalho foi efetuado com base nas Normas Técnicas e Diretrizes do Revisão/Auditoria emitidas pela Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, planeado de acordo com aquele objetivo, e consistiu:

- a) Principalmente, em indagações e procedimentos analíticos destinados a rever
 - a fiabilidade das asserções constantes da informação previsional;
 - a adequação das políticas contabilísticas adotadas, tendo em conta as circunstâncias e consistência da sua aplicação;
 - a adequação da apresentação da informação previsional,
- b) na verificação das previsões constantes dos documentos em análise, com o objetivo de obter uma segurança moderada sobre os seus pressupostos, critérios e coerência.

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas n.º 116 - NIPC 503 109 797

Rua D. João de Castro 71 C - 4º Dt.º - Apartado 148

2334 009 ENTRONCAMENTO

Tel +351 249 720 080 Fax +351 249 720 089

Email: geral@rlgm.pt - www.rlgm-srocc.com



Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados SROC, Lda.

2/2

5. Entendemos que o trabalho efetuado proporciona uma base aceitável para a emissão do presente parecer sobre os instrumentos de gestão previsional.

Parecer

6. Em nossa opinião, com base no trabalho efetuado sobre evidência que suporta os pressupostos da informação financeira previsional do plano de atividades e orçamento para 2017, o qual foi executado tendo em vista a obtenção de um nível de segurança moderado, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que tais pressupostos não proporcionem uma base aceitável para aquela informação e que tal informação não tenha sido preparada e apresentada de forma consistente com as políticas e princípios contabilísticos, normalmente adotados pela entidade.

7. Devemos, contudo, advertir que frequentemente as acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada, pelo que os resultados reais poderão vir a ser diferentes dos previstos e as variações poderão ser materialmente relevantes.

Ênfase

8 — Sem afetar a opinião expressa no parágrafo anterior, chamamos a atenção para os constrangimentos expostos nos capítulos Introdução e Pressupostos para a elaboração do PAeO 2017 apresentado.

Coimbra, 28 de julho de 2017

Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados, S.R.O.C., Lda
representada por

José de Jesus Gonçalves Mendes (ROC nº 833)

Sociedade de Revisores Oficiais de Contas nº. 116 - NIPC 503 109 797

Rua D. João de Castro 71 C - 4º Dt.º - Apartado 148

2334 905 ENTRONCAMENTO

Tel +351 249 720 080 Fax +351 249 720 089

Email: geral@rlgm.pt - www.rlgm-sroc.com