

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| 1. Órgão Sociais | 2 |
| 2. Introdução | 3 |
| 3. Actividade Geral da Empresa | 5 |
| 4. Aspectos técnicos desenvolvidos ao longo de 2005 | 12 |
| 5. Aquisições na Baixa - Tratamento Contabilístico | 25 |
| 6. Outros Aspectos Económico-Financeiros Relevantes | 28 |
| 7. Comunicação e imagem | 30 |
| 8. Outros factos relevantes | 41 |
| 9. Gestão Económica e Financeira | 48 |
| 10. Proposta de Aplicação de Resultados | 58 |
| 11. Balanço e Demonstração de Resultados | 59 |
| 12. Anexo ao Balanço e Demonstração de Resultados | 62 |
| 13. Certificação Legal de Contas | 71 |
| 14. Relatório e Parecer do Fiscal Único | 72 |
| 15. Anexos ao Relatório de Gestão | 73 |



1. ORGÃOS SOCIAIS

Mesa da Assembleia Geral

Presidente: Dr. Carlos Manuel de Sousa Encarnação

Vice Presidente: Eng.º João José Nogueira Gomes Rebelo

Secretário: Eng.º Leonel Serra Nunes Pedro

Conselho de Administração

Presidente: Dr. José António de Sousa Machado Mariz

Vogal (Executivo): Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira

Vogal (Executivo): Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa

Vogal: Dr.ª Maria Helena Cavaleiro da Costa Brandão Moura Ramos

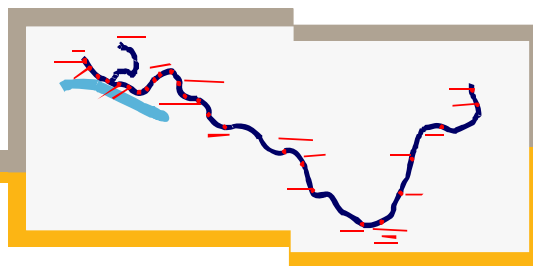
Vogal: Eng.º Daniel Martins dos Santos

Vogal: Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

Vogal: Eng.º Manuel Parola Gonçalves

Fiscal Único

Dr. José Monteiro em representação da Sociedade de Revisores Oficiais de Contas - J. Monteiro & Associados, SROC, Lda



2. INTRODUÇÃO

O Relatório de Gestão e Contas relativo ao ano de 2005 que se apresenta, constitui um documento que a administração pretendeu elaborar com o maior desenvolvimento possível, seguindo uma preocupação de objectividade, de modo a alinhar todos os factos que preencheram as actividades da empresa ao longo do ano transacto.

Esta intenção resulta em larga medida do facto de 2005 ter sido o ano em que foi finalmente possível lançar o Concurso Público Internacional para o Sistema de Transporte do Metro Mondego entre os concelhos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, muito embora, como adiante se dá conta, esse concurso acabasse por ficar anulado. Por outro lado, atendendo ao facto de que a sociedade, ao abrigo das suas responsabilidades públicas, teve de assumir o encargo de abertura do canal para o Sistema de Transporte do Metro Mondego onde existiam zonas edificadas, 2005 foi também o ano do processo de aquisições de imóveis para demolição, o que ocorreu exclusivamente na Baixinha de Coimbra.

Estas duas circunstâncias são só por si determinantes na nossa intenção em elaborar este documento com o máximo de informação factual, que será do maior interesse em estar facilmente disponível para o futuro. Porém, existem ainda outras razões que concorrem para aquele mesmo objectivo.

Assim, na convicção de que com o arranque do Concurso Público Internacional se entraria definitivamente numa nova fase de execução do Sistema de Transporte do Metro Mondego, tivemos também necessidade de prolongar para 2005 uma série de contactos especializados, a nível nacional e internacional que se iniciaram desde 2004, no sentido de garantir a valorização e o enquadramento mais adequados para o projecto. Por isso se justificam as participações em seminários e acções de formação, a elaboração de comunicações e alguns artigos de imprensa, bem como a edição de um suplemento num órgão de informação local, a visita com presidentes das Juntas de Freguesia e outras entidades e responsáveis ao Metro do Porto, a presença de administradores e técnicos da sociedade em debates promovidos pelas autarquias e organizações não governamentais locais e a realização de alguns projectos no âmbito da divulgação e comunicação com o exterior.

Neste último aspecto da comunicação externa, deve ser realçada a necessidade que sentimos desde 2004 em promover uma mudança na imagem da Sociedade e que procuramos desenvolver ainda ao longo de 2005. Sendo este um projecto que tem vindo a encontrar vicissitudes várias ao longo do tempo, as quais lhe têm imprimido bastante descrédito junto da opinião pública, tornava-se indispensável garantir a passagem a uma nova fase positiva de confiança e de valorização do transporte público como único sistema de mobilidade sustentável, compatível com o ambiente e melhoria da eficácia das deslocações à escala regional. Nesse sentido foram dados alguns passos, a nosso ver de grande interesse, como a actualização do site Internet e a elaboração de algumas candidaturas a programas nacionais no âmbito da sociedade de informação.

Por último gostaríamos de destacar o acolhimento que deverá vir a ser concedido pelo novo Governo às acções de investimento nas aquisições de imóveis para demolição na Baixinha de Coimbra. De facto, a mudança de Governo determinou uma nova sensibilidade face ao projecto da parte do accionista maioritário que é o Estado, a qual aguarda ainda ser devidamente explicitada. No entanto, essa nova sensibilidade parece vir a aceitar que qualquer eventual alteração ao traçado na zona urbana de Coimbra, não deverá alterar o atravessamento daquela zona da cidade pelo mesmo canal na Baixinha.

Aos accionistas, à banca, aos colaboradores da Sociedade e a todas as empresas especializadas que nos prestaram serviços, o nosso muito obrigado por todas as actividades que foram possíveis de empreender e pela sua ajuda inestimável, que nos permitiu encarar todas as dificuldades e mesmo ultrapassar alguns obstáculos apesar dos condicionalismos que estão sempre presentes.



3. ACTIVIDADE GERAL DE EMPRESA

a. Necessidade de criar Novas Bases de Concessão (DL 226/04 de 6/Dezº)

O lançamento do Concurso Público Internacional foi o objectivo central da presente administração da sociedade Metro Mondego S.A, tal como julgamos que o terá sido também da parte das administrações anteriores.

Isso por um lado porque, é nossa convicção, alicerçada nos contactos que se desenvolveram com responsáveis das administrações anteriores, que as dificuldades crescentes no âmbito da mobilidade que afectam a região de Coimbra em particular e a zona centro em geral, têm vindo a ser amplamente reconhecidas por todos.

E por outro lado, porque o projecto do Eléctrico Rápido de Superfície, enquanto instrumento de modernização das acessibilidades aos principais equipamentos urbanos da cidade de Coimbra, e de modernização do transporte no Ramal da Lousã, é, cada vez mais e decisivamente encarado como um passo fundamental para a valorização do transporte público e como factor dissuasor do crescimento do transporte individual rodoviário.

Porém, tendo sido publicado o Decreto Lei nº 86/2003 de 26 de Abril, que veio estabelecer o enquadramento legislativo para as Parcerias Público Privadas (PPP), e tendo sido superiormente decidido que o lançamento do Concurso Público Internacional para o projecto do Metro Mondego deveria seguir aquele figurino, então, houve que proceder ao ajustamento das anteriores Bases de Concessão (Decreto Lei nº 10/2002 de 24 de Janeiro) de modo a garantir a sua consistência com as PPP.

Todo esse trabalho de revisão e/ou actualização das Bases de Concessão da sociedade Metro Mondego S.A, ocorreu ao longo do ano de 2004 e foi concluído com a publicação do Decreto Lei nº 226/2004 de 6 de Dezembro.

Justifica-se uma referência a este último diploma porque se tratou de pré-requisito indispensável para o lançamento do Concurso Público Internacional.

Os documentos concursais por sua vez, nas suas diversas componentes – engenharia e ambiente, jurídico e económico-financeiro – foram revistos e aprofundados em maior ou

menor extensão, consoante os casos, também ao longo de 2004 e até à data da assinatura do Despacho Conjunto pelos Ministros das Finanças e da tutela sectorial (9 de Fevereiro de 2005), sempre com a cooperação dos membros da Comissão de Acompanhamento nomeada pelo Despacho Conjunto nº 945/2003 de 25 de Setembro.

De tudo isto se procurou dar conta com o desenvolvimento devido no Relatório e Contas de 2004, pelo que agora apenas se regista este breve apontamento.

b. Pareceres favoráveis de ambas as tutelas financeira e sectorial

No seguimento da estratégia delineada de revisão e aprofundamento dos estudos técnicos e dos documentos concursais, com que a presente administração se deparou desde que tomou posse, e teve de se confrontar juntamente com os elementos integrantes da Comissão de Acompanhamento a que já aludimos, houve necessidade de dar satisfação ao estipulado nos nºs 7 e 8 do artigo 8º (preparação e estudo das parcerias) do Decreto Lei nº 86/2003, os quais referem o seguinte:

“7 – (...) é obrigatória a emissão de dois pareceres independentes, não vinculativos, por parte dos membros nomeados por cada um dos ministérios para a comissão de acompanhamento, no prazo de 30 dias.

8 – O parecer dos membros nomeados pelo Ministro das Finanças, analisa em especial a conformidade da versão definitiva do projecto de parceria com o disposto no nº 1 do artigo 6º e no artigo 7º do presente diploma e discrimina, tanto quanto possível quantitativamente, os custos e riscos assumidos pelo sector público implícitos no projecto.”

Neste sentido é de salientar a imprescindibilidade que teve de existir quanto ao processo de consensualização dos pareceres para ser possível atingir o objectivo central de lançamento do Concurso Público Internacional. Atendendo à importância de que se revestiu a emissão desses pareceres favoráveis, os quais serviram de base a que posteriormente houvesse lugar ao Despacho Conjunto assinado pelos Ministros das Finanças e da tutela sectorial, junto anexamos essa documentação a este relatório (cfr. anexos 1 e 2).

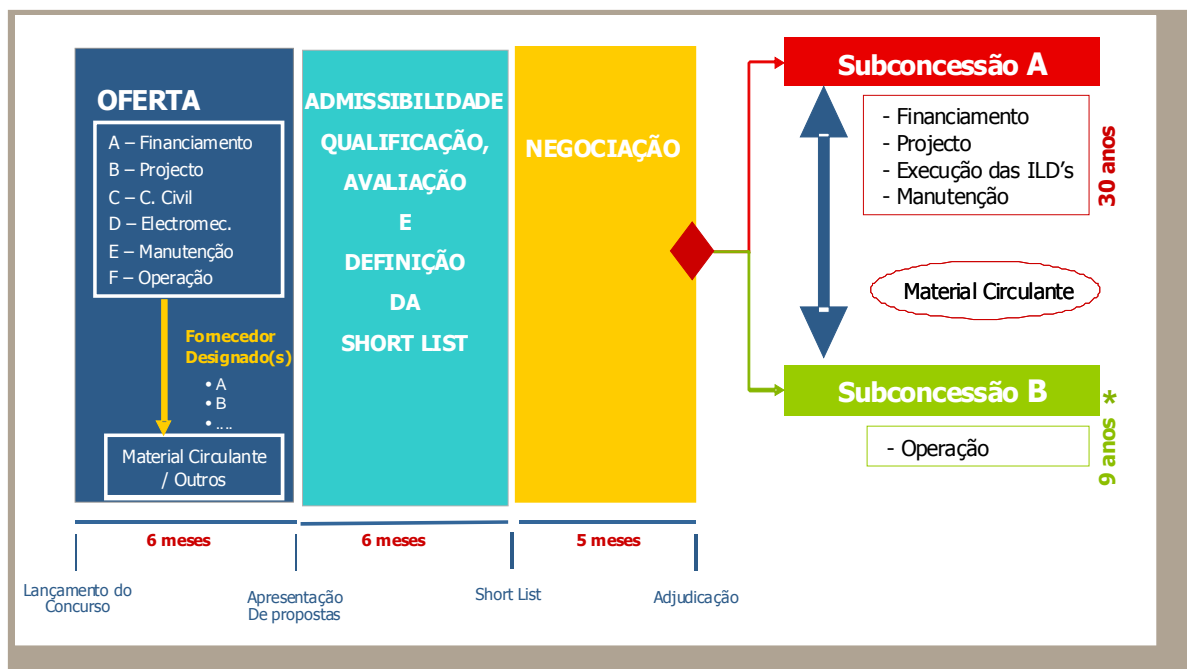
c. Breve apresentação do modelo de concurso

O modelo de concurso que foi adoptado pode ser resumido graficamente na figura que se apresenta a seguir.

Conforme aí se dá conta, tratava-se de um modelo com duas subconcessões, sendo uma para o financiamento, elaboração do projecto, construção das infraestruturas de longa duração e manutenção, e outra, apenas para a exploração do sistema. Entre essas duas empresas subconcessionárias (A e B) seria obrigatória a celebração de um contrato de regulação, o qual se deveria reger pelos seguintes princípios fundamentais:

- colaboração - as subconcessionárias devem agir, com espírito de colaboração, coordenando as suas actividades;
- solidariedade - ambas as subconcessionárias são igualmente responsáveis por eventuais deduções e prejuízos pelo desempenho conjunto;
- unidade - nenhuma subconcessionária pode imputar à Metro-Mondego, S.A. (MM) ou a qualquer terceiro, a responsabilidade pelos prejuízos que sofra por actos praticados ou omissões da outra subconcessionária; e
- due dilligence - durante a obra, a subconcessionária B deve assegurar que a subconcessionária A cumpre as obrigações contratuais que assumiu com a MM.

Os prazos então previstos para as diversas fases do concurso são os que se encontram referidos na figura seguinte, donde se retira que, a não ter havido qualquer alteração, no final do primeiro trimestre de 2006 estar-se-ia a entrar na fase de negociações com os dois concorrentes melhor classificados.



Por último importa referir que o modelo de concurso apresentou características inovadoras que têm sido inclusivamente salientadas em diversos fóruns de transportes e de realização de PPP, bem como seguidas em concursos idênticos recentes. Entre essas características contam-se resumidamente as seguintes:

- O 1º no sector dos transportes que prevê 2 subconcessões: significa mais agilidade,
- Inclui uma relação estreita e solidária entre as subconcessionárias: significa mais integração,
- Aquisição do Material Circulante a um fornecedor designado: significa mais concorrência,
- Considera períodos distintos para as 2 subconcessões: significa mais flexibilidade operacional,
- Retira o risco de procura da Subconcessionária A: significa mais bancabilidade no financiamento das infraestruturas, e
- Flexibiliza o sistema para novas extensões: significa que acautela a preparação do futuro.

d. Suspensão do concurso e posterior anulação

Determinavam os artigos 56º e 57º do Programa de Concurso a seguir transcritos, que a Metro Mondego deveria obter da parte dos Municípios um protocolo em que estes declaravam aceitar as regras do mesmo, nomeadamente as respeitantes à operações de requalificação urbana, não comprometendo o valor dos pagamentos a efectuar pela Metro Mondego. Aí se indicava ainda que esses protocolos deveriam ser assinados no prazo de noventa dias a contar da data da abertura do concurso, e que, se não fossem celebrados nesse prazo, o concurso seria suspenso pelo prazo de quinze dias. Finalmente, aquelas normas previam que o concurso fosse considerado extinto a partir do dia subsequente ao termo deste último prazo de quinze dias, caso os referidos protocolos continuassem sem ser celebrados.

Ora o que sucedeu é que no termo do primeiro prazo dos noventa dias, apenas foi possível obter a assinatura do protocolo com o Município de Coimbra e uma carta da parte do Município de Mirando do Corvo (cfr. anexo 3), indicando as condições em que se disponibilizava para aceitar semelhante protocolo.

Nestas condições e conhecidas também as dificuldades levantadas pelo Município da Lousã para aceitar as regras gerais do concurso, foi proposto superiormente à tutela técnica, na base de um parecer jurídico que se anexa (cfr. anexo 4) a prorrogação da suspensão do

procedimento para além dos quinze dias, de modo a ser possível durante esse novo período ultrapassar as condições e as dificuldades suscitadas pelos referidos Municípios.

Porém, uma vez que aquela iniciativa não obteve acolhimento da parte da tutela técnica, o concurso acabou por se extinguir conforme estava intrinsecamente previsto nas suas disposições.

“Artigo 56º

(Protocolos a celebrar entre a Metro Mondego e os Municípios)

1. A Metro Mondego deve diligenciar no sentido de serem assinados, no prazo de noventa dias a contar da data da abertura do concurso, protocolos com os Municípios abrangidos pelo sistema de MLM, onde aqueles assumam, expressamente, o compromisso designadamente de:
 - a) Aceitar as regras do presente concurso, nomeadamente no que diz respeito às regras relativas às operações designadas de requalificação urbana, incluindo a definição do respectivo âmbito, os limites fixados quanto aos correspondentes custos, total e por concelho, e a flexibilização do tipo, da qualidade e das quantidades dos materiais e revestimentos a utilizar naquelas obras de forma que aqueles limites sejam observados;
 - b) De atempadamente adoptar todas as medidas e decisões que, no âmbito das suas competências, se revelem necessárias à execução do projecto de MLM, designadamente de forma a assegurar que o prazo contratualmente fixado seja observado e que não seja, de modo algum, comprometido o valor actual líquido dos pagamentos a efectuar pela Metro Mondego;
2. A Metro Mondego deve ainda diligenciar no sentido de ficar consagrado nos referidos protocolos que:
 - a) Os Municípios se comprometem a aceitar a decisão final da Metro Mondego no que diz respeito ao tipo, qualidade e quantidades dos materiais e revestimentos a utilizar nas obras a que se faz menção na alínea anterior, desde que essa decisão esteja condicionada pela observância dos limites fixados nos documentos do concurso;
 - b) No caso de se registarem alterações significativas em relação aos elementos de referência indicados nos documentos do concurso, a Metro Mondego, antes de proferir a decisão final, procederá à audição dos Municípios no que concerne ao tipo, qualidade e quantidades dos materiais e revestimentos a utilizar nas designadas obras de requalificação urbana.

Artigo 57º

Suspensão e extinção do procedimento e não adjudicação

1. Se os protocolos a que se refere o artigo anterior não forem celebrados no prazo aí fixado, o prazo para entrega das propostas estabelecido no artigo 20º é suspenso por quinze dias, independentemente do momento em que possa ocorrer a respectiva assinatura.
2. Ocorrendo a situação prevista no número anterior, a suspensão é de imediato comunicada aos interessados que tiverem levantado cópia dos elementos do processo e publicitada pelos meios que a Comissão entenda mais convenientes.

3. Se, decorrido o prazo de quinze dias a que alude o n.º 1, os protocolos continuarem sem ser celebrados, o procedimento considera-se extinto a partir do dia subsequente ao termo daquele prazo.
4. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a Metro Mondego reserva-se o direito de interromper o procedimento ou fazê-lo extinguir-se ou, se for esse o caso, decidir não adjudicar a qualquer dos concorrentes, com fundamento em razões de interesse público ou pela circunstância de todas as propostas serem consideradas inaceitáveis nos termos do presente programa.
5. Nos termos do n.º 2 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 86/2003, de 26 de Abril, o procedimento pode ainda ser extinto sempre que, de acordo com a apreciação dos objectivos a prosseguir, os resultados das análises e das avaliações realizadas e os resultados das negociações levadas a cabo não correspondam, em termos satisfatórios, aos fins de interesse público subjacentes à constituição da parceria.
6. A suspensão ou extinção do presente procedimento ou a não adjudicação, nos termos fixados no presente programa de concurso, não dá o direito a nenhum interessado de exigir qualquer indemnização, designadamente por despesas entretanto realizadas ou por prejuízos sofridos.”

e. Processos judiciais interpostos pela Câmara Municipal da Lousã e resultados já conhecidos

O Município da Lousã interpôs entretanto vários processos judiciais de contestação ao concurso dos quais se dá conhecimento a seguir bem como dos resultados já conhecidos relativamente ao desenvolvimento entretanto verificado.

1. Proc. n.º 308/05.9BECBR — Acção Administrativa Especial.

Tribunal Administrativo e Fiscal de Coimbra.

Autor - Município da Lousã.

Réus - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Ministro das Finanças e da Administração Pública e Metro-Mondego, S.A..

Estado do processo: Sentença proferida a 1 de Julho de 2005 declarando a **extinção da instância**, por inutilidade superveniente. Custas do processo pelo Autor (Município da Lousã).

2. Proc. n.º 1721058BECSR — Acção de Contencioso Pré-contratual.

Tribunal Administrativo e Fiscal de Coimbra.

Autor - Município da Lousã.

Réus - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Ministro das Finanças e da Administração Pública e Metro-Mondego, S.A.

Estado do processo: Sentença proferida a 28 de Junho de 2005, declarando a **extinção da instância**, por inutilidade superveniente. Custas do processo pelo Autor (Município da Lousã).

3. Proc. n.º 781/05 — Acção de Processo Ordinário.

Vara de Competência Mista de Coimbra.

Autor - Município da Lousã.

Réu - Metro-Mondego, S.A..

Estado do processo: Sentença proferida a 31 de Janeiro de 2006, declarando a **extinção da instância**, por inutilidade superveniente. Custas do processo pelo Autor (Município da Lousã).

Desta decisão foi interposto recurso pelo Autor para o Tribunal da Relação de Coimbra, não se conhecendo, à data, ulteriores desenvolvimentos.

4. ASPECTO TÉCNICOS DESENVOLVIDOS AO LONGO DE 2005



a. Lançamento do concurso e alterações introduzidas ao traçado

O facto mais relevante ocorrido em 2005, resultado de grande parte da actividade desenvolvida pela empresa em 2004 e já apresentada no relatório e contas anterior, foi o lançamento, a 21 de Fevereiro de 2005, do Concurso Publico Internacional do MLM.

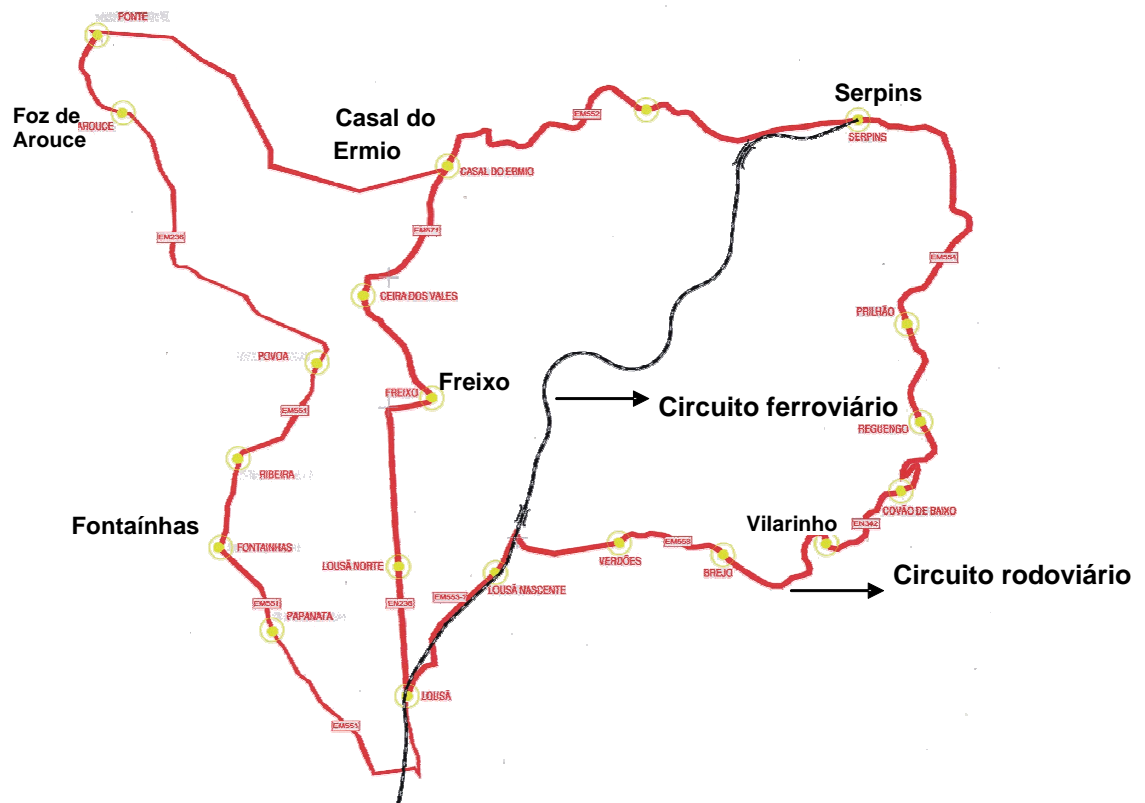
Após ter tomado posse, a actual administração verificou que os documentos concursais existentes necessitavam de alguma reformulação, quer a nível financeiro, quer a nível jurídico, pois tinham sido concebidos para um concurso de empreitada tradicional e não para uma parceria público-privada como era pretendido pela tutela e que resulta do exposto no Decreto-Lei 86/2003 de 26 Abril.

Também a nível técnico foram introduzidas algumas alterações, tanto em termos de definição do traçado como nas características do próprio sistema, das quais se salientam:

- ELIMINAÇÃO DO SERVIÇO FERROVIÁRIO NO TROÇO LOUSÃ-SERPINS;

Esta alteração no projecto inicial resultou de uma imposição da tutela, que entendeu que a procura previsível para este troço não justificava a implementação do sistema entre as estações Lousã e Serpins. Para além de se apoiar no *Estudo de Procura*, a tutela justificou a sua posição também com base nas contas de exploração do ramal da Lousã, que declaram sucessivos défices de exploração. A presente Administração, embora considerando fortes os argumentos apresentados pela tutela, não aceitou que o Sistema de Transporte ficasse somente pela Lousã, deixando de servir Serpins e as povoações circundantes. Assim, sustentada em novos estudos técnicos, apresentou à tutela uma alternativa que consistiu na manutenção do Sistema de Transporte até Serpins, sendo que entre Lousã e Serpins o serviço teria que ser realizado em modo rodoviário e não ferroviário como previsto inicialmente. Importa ainda salientar que para além de servir a freguesia de Serpins esta solução ligaria

Lousã também a Foz de Arouce, Casal do Ermio e Vilarinho, isto é, a todas as freguesias do concelho.



- PROLONGAMENTO DO TÚNEL DE CELAS, ENTRE AS ESTAÇÕES CELAS E PÓLO III;

Com o prolongamento do túnel de Celas esta Administração pretendeu dar resolução a alguns problemas técnicos, não previstos em Ante-projecto, e que poderiam pôr em risco a execução ou a sustentabilidade de parte do projecto.

Como se encontrava inicialmente, cruzando de nível a Rua São Teotónio, o metropolitano obrigava ao fecho de um eixo importante de acesso à zona dos Hospitais. Também ao interceptar de nível a entrada principal dos Hospitais, o MLM iria criar bastantes conflitos com os elevados fluxos de entradas e saídas dos HUC, prevendo-se o aparecimento de congestionamentos difíceis de gerir, onde estariam ainda envolvidos veículos prioritários que pretendiam aceder ao serviço de urgências dos hospitais. Outro problema identificado, e que ficaria também anulado com o prolongamento do túnel, era a dificuldade que a inclinação do terminal do Pólo III apresentava à circulação, e principalmente, ao arranque das composições previstas para o MLM.

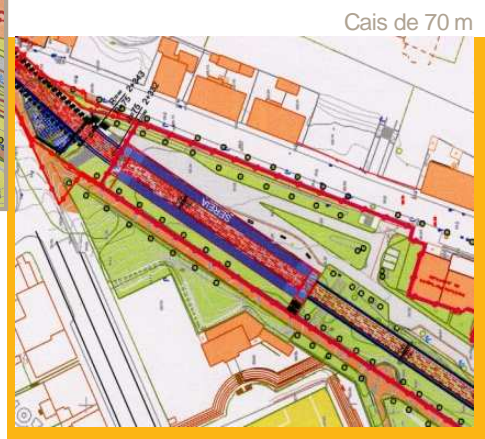
O prolongamento do túnel tratou-se de uma alteração bastante relevante ao projecto inicial, pelo que, de acordo com a legislação em vigor, mais precisamente segundo o nº13 do Anexo II do decreto-lei nº 69/2000 de 3 de Maio, o projecto do MLM teve de ser de novo sujeito a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental. Como tal, foi para o efeito desenvolvido um Estudo de Impacte Ambiental para a alteração do projecto, onde foram identificados todos os impactes ambientais, favoráveis e desfavoráveis, que poderão advir do prolongamento do túnel de Celas. Este estudo foi avaliado pelo Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, que após realização de consulta pública, emitiu a 2 de Agosto de 2005, a Declaração de Impacte Ambiental, dando parecer favorável à alteração proposta para o projecto.

- EXTENSÃO DO COMPRIMENTO DOS CAIS DAS ESTAÇÕES URBANAS DE 35 PARA 70 METROS;

A decisão de passar todos os cais da linha urbana de 35 metros para 70 metros foi suportada pelo *Estudo de Procura*, onde se prevê para a Linha Hospital uma procura potencial superior aquela que um serviço efectuado apenas com uma composição poderá satisfazer. Dessa forma, evitando obras e grandes transformações pouco tempo após a entrada em operação do Sistema do MLM, esta Administração decidiu, em acordo e cooperação com a Câmara Municipal de Coimbra, reservar desde já o espaço necessário para a implantação de cais que possibilitem a paragem de composições duplas, ou seja, com 70 metros de comprimento. Esta alteração exigiu no entanto a realocização de algumas estações e ainda a eliminação de outras.



Cais de 35 m



Cais de 70 m

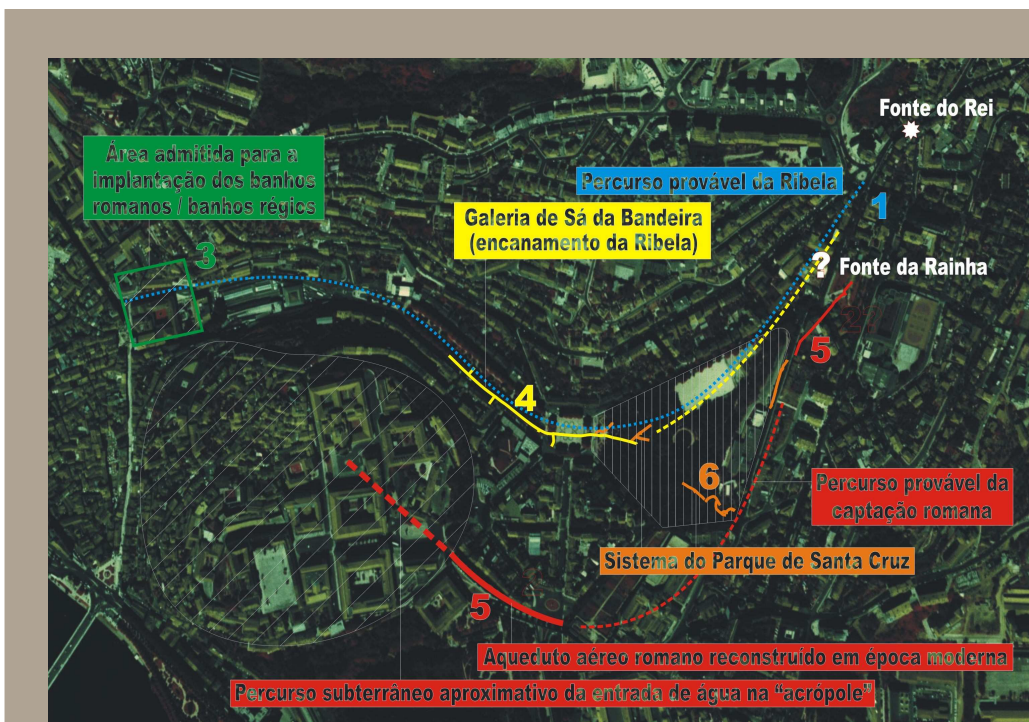
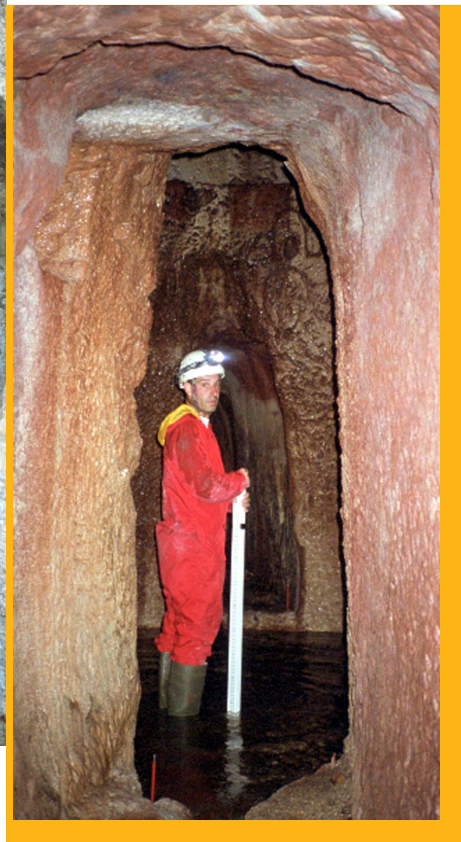
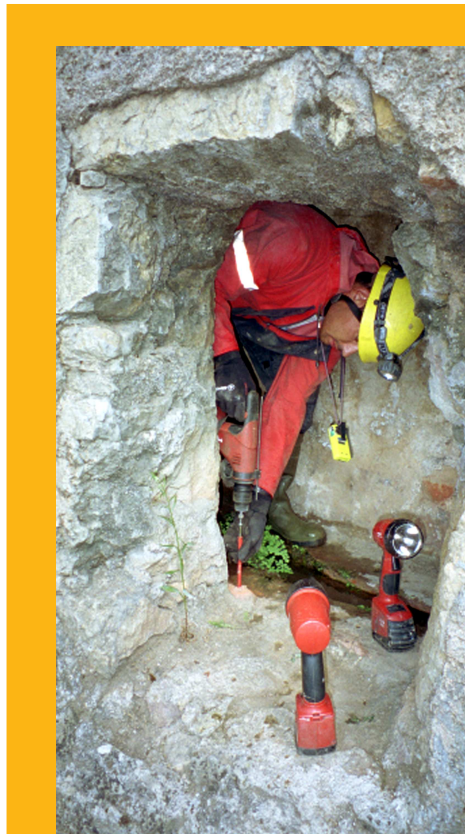
b. Cumprimento da DIA – Estudos Realizados

A 2 de Abril de 2004 foi emitida pelo Ministério do Ambiente a Declaração de Impacte Ambiental do projecto, dando parecer favorável à sua execução conforme o proposto mas condicionada à execução prévia de alguns estudos e trabalhos preparatórios. Tendo em vista o cumprimento dessas condicionantes foram realizados os seguintes estudos:

- LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO DA RIBELA;

Este estudo consistiu no levantamento topográfico e descrição dos sistemas de galerias subterrâneas existentes na área de afectação do MLM, mais precisamente entre a Av. Sá da Bandeira, Praça da República, Jardim da Sereia e Cruz de Celas. Tendo como objectivo principal a identificação de galerias com valor patrimonial ou dimensão tal que exigissem uma eventual alteração do projecto, procedeu-se a uma prospecção rigorosa de toda a área, inspeccionando todos os óculos existentes, em busca de galerias subterrâneas quer activas, quer inactivas. Dessa inspecção resultou a identificação de uma encruzilhada de galerias, algumas em evolutivo estado de desmoronamento, que foram devidamente caracterizadas e topografadas. Em simultâneo com o levantamento topográfico foi feito o levantamento arqueológico das mesmas, caracterizando-se os diversos materiais e técnicas utilizadas na construção das galerias. Em conjugação com as observações de campo efectuou-se ainda uma pesquisa bibliográfica e documental que permitiu datar e avaliar o valor patrimonial das estruturas identificadas. Nenhuma das estruturas identificadas se mostrou objecto de impedimento da realização do projecto do MLM tal como se encontra previsto.

Tendo resultado deste estudo um conjunto considerável de fotografias e mapas com algum relevo e potencial, esta administração tentou promover uma pequena publicação sobre a Ribela e a sua história. Após a realização de algumas conversas com potenciais interessados, autarquia, arqueólogos e historiadores, decidiu-se adiar a publicação para uma data que permita a reunião de um maior número de estudos.



- PROSPECÇÃO GEOFÍSICA AO LONGO DE TODA A ZONA A AFECTAR PELA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL

Este trabalho foi elaborado como complemento do estudo anterior, tendo como objectivo principal a identificação de galerias subterrâneas que não possuíssem óculos visíveis ou de acesso directo pela superfície. Permitiu ainda verificar a existência de quaisquer cavidades no subsolo. Desta forma, realizou-se uma prospecção geofísica ao longo da Rua Augusto Rocha e do Largo Cruz de Celas, com recurso ao método de georadar, com antenas blindadas de 100MHz e 500MHz. O método utilizado permitiu assim a investigação do subsolo de modo não intrusivo, não tendo sido identificados quaisquer estruturas de grande relevo.

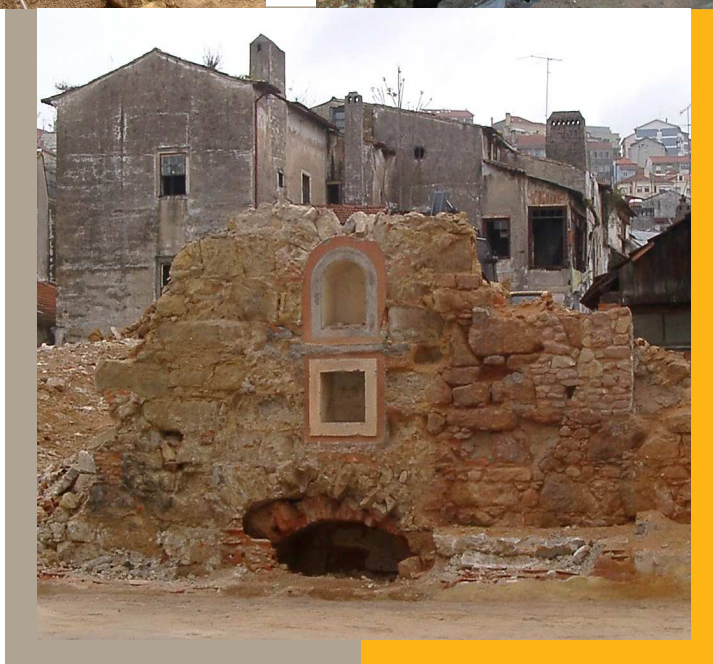


- PROSPECÇÕES ARQUEOLÓGICAS NA ZONA A INTERVIR NA BAIXA DE COIMBRA

A Declaração de Impacte Ambiental exige a realização de sondagens arqueológicas, antes do início da construção do MLM, e ao longo de todo o bairro a demolir na Baixa de Coimbra. Primeiramente pensou-se na realização dessas sondagens dentro dos edifícios que se encontravam já desocupados, ideia que se abandonou de imediato ao verificar o avançado estado de degradação em que se encontravam todos eles, não oferecendo quaisquer condições de segurança à equipa de arqueologia que iria realizar as sondagens. Desta forma, decidiu-se que este teria que ser um trabalho sequencial às obras

de desconstrução, feito de forma continuada e progredindo de acordo com o avanço da obra. Assim, com a libertação de algum espaço, resultante das desconstruções já efectuadas, foi possível finalmente dar início em Junho de 2005 a esse trabalho.

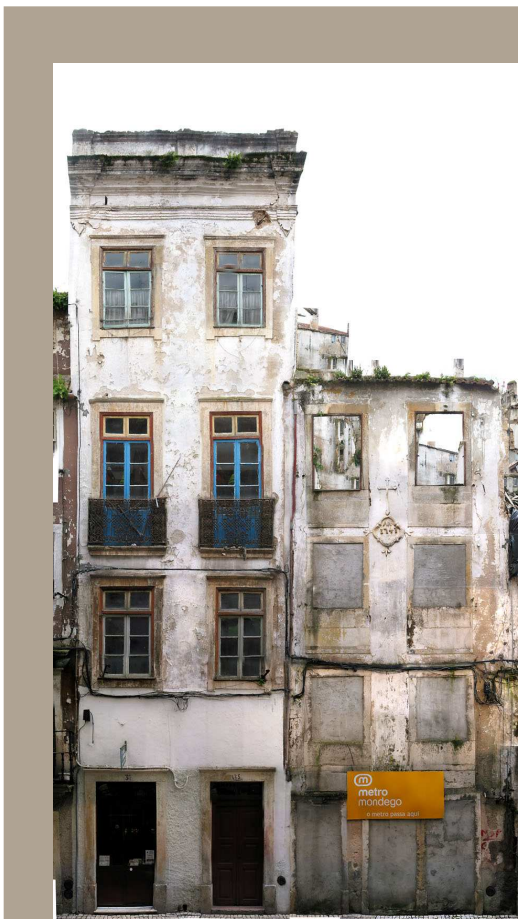
Até ao momento foram realizadas cinco sondagens arqueológicas, num total de 120 m², das quais resultou a identificação de um conjunto de estruturas, nem sempre possíveis de relacionar entre si, que revelam a continuidade e a multiplicidade de ocupações que tiveram lugar no espaço em estudo. De entre as estruturas identificadas destaca-se uma estrutura de combustão, desactivada e parcialmente destruída, possivelmente relacionada com a produção cerâmica. A par com os trabalhos de campo realizou-se um inventário e estudo prévio do material arqueológico recolhido nas sondagens.



- REGISTO FOTOGRÁFICO ORTOGONAL E MEMÓRIA DESCRITIVA DE TODOS OS EDIFÍCIOS A DEMOLIR

No âmbito do cumprimento da DIA e ainda de vários pareceres emitidos pelo IPPAR, realizou-se um levantamento fotográfico, de exteriores e interiores, de todos os edifícios necessário demolir para implantação do MLM na Baixa de Coimbra.

Para a realização deste trabalho, principalmente para as fachadas, foi necessário recorrer a uma plataforma elevatória que permitiu o registo fotográfico ortogonal de todos os elementos relevantes dos edifícios. A par com o trabalho de campo, foi ainda efectuada uma pesquisa bibliográfica e documental sobre a história e ocupações anteriores do bairro. Essa pesquisa permitiu complementar a memória descritiva que acompanha cada fotografia. O registo realizado pretende servir como memória futura da zona a intervir.



c. Início dos trabalhos de criação do corredor para atravessamento da Baixinha de Coimbra

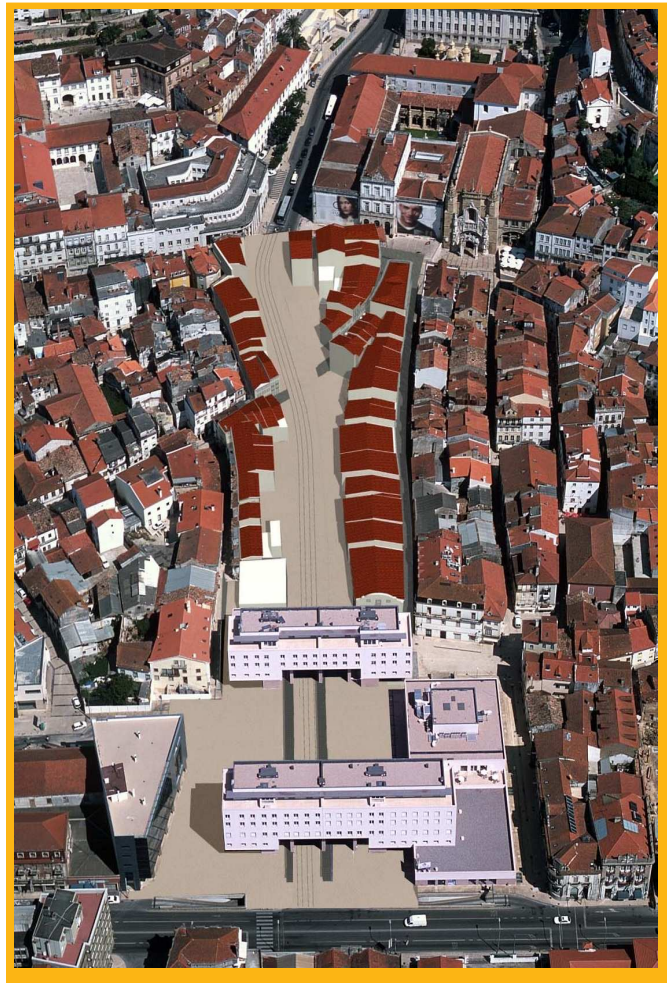
A construção de parte da Linha Hospital, cujo traçado atravessa uma zona urbana consolidada da cidade, implica a demolição de um conjunto considerável de edifícios na Baixa de Coimbra.

Na totalidade tratam-se de 31 edifícios que se distribuem por 3 quarteirões, 4 entre a Av. Aeminium e a Av. Fernão de Magalhães, 15 entre a Av. Fernão de Magalhães e a Rua Direita, e 12 entre a Rua Direita e a Rua da Sofia.

Entendeu-se que a aquisição e posterior demolição dos imóveis necessários à criação do espaço canal resultaria num benefício para o projecto se realizada antes da consignação da obra. Assim, consagrado nos documentos concursais e de acordo com o estabelecido nas Bases de Concessão, a Metro Mondego teria de entregar à subconcessionária o espaço canal livre de qualquer ónus ou encargos.

Desta forma, em Junho de 2004, a Metro Mondego deu inicio a todo o processo realizando o Levantamento Cadastral e Avaliação de todos os imóveis a afectar, identificando com rigor as características do edificado, dos seus usos e ocupações, e do seu valor patrimonial e histórico. Da avaliação efectuada resultou um valor total previsível de 7.833.899,5 euros. Suportados por este trabalho e com a colaboração de consultoria jurídica específica, iniciou-se de imediato o processo expropriativo, dando todos os passos necessários para a obtenção da Declaração de Utilidade Publica em Março de 2005. Declaração que até hoje não foi necessário utilizar, pois as negociações com os proprietários e arrendatários dos imóveis foram sendo bem sucedidas, tendo todas as aquisições sido realizadas através do Direito Privado, ou seja, sem qualquer direito de reversão por parte dos proprietários e arrendatários anteriores. De salientar que todo este processo se desenrolou sem qualquer conflito e sem grandes desvios relativamente aos valores previstos nas avaliações autónomas. No entanto, não foi ainda concluído, não por falta de interesse dos proprietários e arrendatários que pretendem concretizar as negociações, mas sim por falta de capital disponível da parte da Metro Mondego.

Ao longo deste ano foram adquiridos 14 imóveis dos 31 necessários e indemnizados 26 arrendatários.



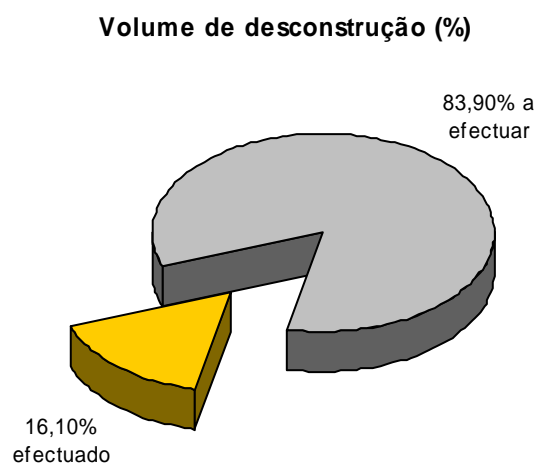
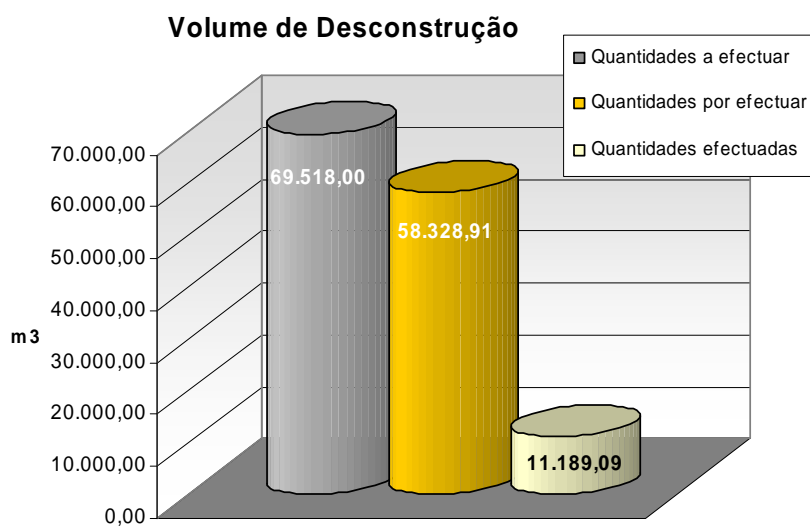
Nos quadros-resumo que se seguem é feito o ponto de situação de todo o processo.

| Aquisições efectuadas pela Metro-Mondego na Baixinha de Coimbra | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|
| | Somatório das avaliações | Total de pagamentos efectuados | Despesas de registo e escritura | Desvios em relação ao adquirido | Por pagar (ref. da avaliação) |
| Proprietários | 4.614.399,50 | 2.234.108,00 | | 210.409,50 | 2.590.701,00 |
| Arrendatários | 3.219.500,00 | 1.414.500,00 | | 219.500,00 | 2.024.500,00 |
| Totais | 7.833.899,50 | 3.648.608,00 | 167.189,72 | 429.909,50 | 4.615.201,00 |
| Total investido | | | | 3.815.797,72 | |
| % adquiridos e indemnizados em relação à avaliação | | | | 41,09% | |

Assim, com a aquisição dos imóveis localizados no espaço canal foi possível dar início, a 11 de Março de 2005, à empreitada de desconstrução da Baixa de Coimbra. Única empreitada em que esta empresa será "Dona de Obra" e com a qual foram tomadas todas as medidas e cuidados do ponto de vista ambiental, segurança e qualidade. Para tal foram contratadas empresas da especialidade, que desenvolveram um plano de gestão integrada subdividido em Plano de Qualidade, Plano de Segurança e Plano de Gestão Ambiental, planos esses seguidos escrupulosamente pelo empreiteiro e monitorizados semanalmente nas reuniões de obra. Previamente decorreram trabalhos de arqueologia que foram executados sob a alçada da mesma gestão e acompanhados sempre pelo IPA e pelo IPPAR. Desses trabalhos resultou um registo exaustivo de todo o edificado existente e o achado de vários bens arqueológicos, nomeadamente uma unidade industrial de torrefacção de café, poços, elementos arquitectónicos de destaque (torreão e abóbada) e câmaras de combustão de uma antiga olaria. Todo o processo decorreu de forma exemplar e sem qualquer problema. Infelizmente a desconstrução não pôde ser concluída dentro dos prazos previstos, estando ainda por realizar 83% do trabalho total.

No quadro e gráficos seguintes é feito um ponto de situação da obra de desconstrução.

| Desconstrução da Baixa de Coimbra para inserção do MLM | | |
|--|-------------|-------------|
| | Volume (m3) | Percentagem |
| Quantidades a desconstruir | 69.518,00 | 100,00% |
| Quantidades por efectuar | 58.328,91 | 83,90% |
| Quantidades efectuadas | 11.189,09 | 16,10% |



Não tendo havido disponibilidade financeira para adquirir os restantes imóveis, a Metro Mondego viu-se obrigada a rescindir o contrato com o empreiteiro, interrompendo assim os trabalhos por falta de parcelas disponíveis para consignar.

Na sequência desta situação, e não sendo possível mobilizar para já fundos comunitários, a presente Administração propôs à tutela a continuação deste processo através do accionamento de um empréstimo bancário. Nesta perspectiva, para a continuação de todo o processo são então possíveis 2 cenários: accionar a Declaração de Utilidade Pública (DUP) para a totalidade das parcelas em falta (cenário 1), ou então, adquirir pelo Direito Privado as parcelas em que tal se afigura expectável e accionar a DUP somente para aquelas em que os seus proprietários e arrendatários não se encontram disponíveis para negociar com a Metro-Mondego, S.A. (cenário 2). Caso se verifique o segundo cenário, prevê-se a utilização da DUP para 37% do total dos proprietários envolvidos e 54% do total dos arrendatários.



5. AQUISIÇÕES NA BAIXA

Tratamento Contabilístico

a. Situação do artigo 35º do CSC

O nº 2 do artigo 2.º do Decreto-Lei nº 262/86, de 2 de Setembro, aprovou o Código das Sociedades Comerciais e ao mesmo tempo estatuiu a suspensão da vigência do artigo 35.º ao remeter para um futuro diploma legal a data a entrar em vigor.

Essa suspensão durou cerca de 15 anos, terminando com a entrada em vigor do Decreto-Lei nº 237/2001, de 30 de Agosto.

Redacção do Artigo 35º - "Perda de metade do capital

1 – Os membros da administração que, pelas contas do exercício, verificarem estar perdida metade do capital social devem mencionar expressamente tal facto no relatório de gestão e propor aos sócios uma ou mais das seguintes medidas:

- a) A dissolução da sociedade;
- b) A redução do capital social;
- c) A realização de entradas em dinheiro que mantenham pelo menos em dois terços a cobertura do capital social;
- d) A adopção de medidas concretas tendentes a manter pelo menos em dois terços a cobertura do capital social.

2 – Considera-se estar perdida metade do capital social quando o capital próprio constante do balanço do exercício for inferior a metade do capital social.

3 – Os membros da administração devem apresentar a proposta no nº1 na assembleia geral que apreciar as contas do exercício, ou em assembleia convocada para os 90 dias seguintes à data do início da assembleia, ou à aprovação judicial, nos casos previstos no artigo 67º.

4 – Mantendo-se a situação de perda de metade do capital social no final do exercício seguinte àquele a que se refere o nº1, considera-se a sociedade imediatamente dissolvida, desde a aprovação das contas daquele exercício, assumindo os administradores, a partir desse momento, as competências de liquidatários, nos termos do artigo 151º."

O cumprimento deste artigo tem sido preocupação da Administração da Metro Mondego conforme tem vindo a ser referido nos Relatórios e Contas de 2003 e de 2004.

As aquisições na Baixa de Coimbra, iniciadas em Novembro de 2004, cujo valor em 31 de Dezembro de 2005 ascende a 3.815.797,92 €, possibilitariam elevar o Capital Próprio no mesmo montante.

No entanto, de acordo com ofício nº 7264 de 12 de Abril de 2006 da Direcção-Geral do Tesouro, tal contabilização não foi concretizada.

b. Reservas contratuais

A Metro Mondego tem a responsabilidade de efectuar as expropriações necessárias para desenvolver o Sistema de Metropolitano Ligeiro do Mondego. Compete à Administração da Metro Mondego a opção de contabilização dos encargos com expropriações assim como dos apoios das entidades públicas, conforme as responsabilidades previstas nas Bases de Concessão (Decreto-Lei 10/2002 de 24 de Janeiro alterado pelo Decreto-Lei nº 226/2004 de 6 de Dezembro).

O modo de contabilização do processo expropriativo (Aquisições) e consequente desconstrução, tendo em vista a desobstrução do espaço canal do troço da Baixa de Coimbra, é fundamentado através de parecer profissional e independente do Revisor Oficial de Contas desta Sociedade.

Desta forma, tendo em conta que:

- Durante o período de Concessão o controlo dessas áreas (Adquiridas ou Expropriadas) é sempre assegurado pelo Concedente, ou seja, a Metro Mondego, não transitando para futuras sub-concessionárias;
- Sendo a Metro Mondego uma sociedade de capitais integralmente públicos, no final da sua concessão o Estado é quem beneficia da sua liquidação, sem qualquer indemnização e livres de quaisquer ónus ou encargos;
- A não existência de custos contabilísticos associados ao processo expropriativo e a possibilidade de reversão com impacto neutro;
- Não existência de depreciação dos bens em causa.

Existem 2 hipóteses possíveis de contabilização:

1 – Contabilização de todas as despesas de Expropriações numa conta de Terrenos, contabilizando os apoios financeiros em Proveitos Diferidos, reconhecidos esses proveitos, anualmente, ao longo da concessão na mesma proporção das amortizações a reconhecer. Logo, o impacto em resultados é nulo e no final da concessão a transferência desses bens é por valores nulos.

Importa salientar que esta hipótese contraria o POC no que se refere à depreciação de Terrenos.

2 – Encargos com Expropriações em conta de Terrenos, sem qualquer amortização e sem reconhecimento de proveitos anuais. Reconhecimento dos apoios financeiros, provenientes dos seus accionistas, como fundos próprios da sociedade. Tais entradas de fundos afiguram-se mais adequados como uma Reserva em Capitais Próprios, mais especificamente, 573 – Reservas Contratuais.

Neste âmbito, a Administração da Metro Mondego, a 31 de Dezembro de 2005, considera adequada a contabilização dos encargos com as expropriações como fundos próprios da sociedade, mais especificamente, contabilizando na conta 573 – Reservas Contratuais.

À data de fecho do presente relatório, de acordo com ofício nº 7264 de 12 de Abril de 2006 da Direcção-Geral do Tesouro, tendo presente o esclarecimento da Comissão de Normalização Contabilística inviabilizando tal tratamento contabilístico tomaram-se as devidas correcções contabilísticas julgadas necessárias, realizando estorno do lançamento contabilístico, permanecendo o montante em causa em Proveitos Diferidos sem qualquer contabilização em Reservas Contratuais.

Desta forma, torna-se importante realçar a continuidade de incumprimento do Artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais, pelo terceiro ano consecutivo.



6. OUTROS ASPECTOS ECONÓMICO-FINANCEIROS RELEVANTES

a. Financiamento bancário intercalar

Tendo sido iniciado o processo de aquisições em Novembro de 2004, os vários contactos estabelecidos e a aderência à estratégia definida, conduziu ao forte avanço em processamento de indemnizações logo no início de 2005. Como as dotações de PIDDAC ficam disponíveis a partir de Março, houve necessidade de recorrer ao financiamento bancário para a execução financeira dessas indemnizações negociadas. Tendo disponíveis linhas de crédito que totalizavam 3.000.000 €, o montante máximo utilizado ascendeu a 1.975.000 €. O forte impacto negativo que estas utilizações representam para os resultados financeiros de final de exercício foram colmatados com as transferências realizadas pelo PIDDAC, a título de adiantamento, possibilitando a aplicação financeira sem risco dos excedentes de tesouraria e que contribuiram para que o resultado financeiro no final do ano permaneça positivo, como tem vindo a ser hábito.

b. Controlo de 1º Nível do PO Centro e parecer do Prof. Pedro Gonçalves

Em 12 de Maio de 2005, a Metro-Mondego, S.A. reuniu-se com a Estrutura de Apoio Técnico do Controlo de 1º Nível do PO Centro para verificação preliminar das condições de elegibilidade da despesa associada à 2ª candidatura ao FEDER por parte da Metro Mondego no âmbito das Aquisições e Demolições em todo o sistema de Metropolitano Ligeiro do Mondego. Esta verificação focalizou-se na apreciação dos procedimentos de contratação pública, tendo havido preocupação específica no Concurso Publico Limitado levado a cabo para a empreitada de demolições.

O Parecer do Prof. Pedro Gonçalves justificou o procedimento tomado sobre os moldes adoptados no Concurso para Empreitada de Demolições na Baixa de Coimbra. Desta forma, sendo a Metro Mondego uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, considera-se para efeitos de contratação como uma “empresa pública”. Por outro lado sendo

uma “entidade adjudicante”, para efeitos de contratação pública, está inserida nos sectores especiais, mais especificamente, dos transportes. Tendo presente o Decreto-Lei 223/2001, de 9 de Agosto, ficou a Metro Mondego dispensada de adoptar o procedimento regulado na legislação por ser um contrato inferior a 5.000.000 €.

Adicionalmente, a questão quanto à legítima separação da Candidatura Feder 2ª fase, da Grande Candidatura (3ª Fase) do projecto de Metropolitano Ligeiro do Mondego é defendida pela Metro Mondego, entidade que actua em nome do Estado para realizar as expropriações (conforme Bases de Concessão). Sendo essa a responsabilidade da Metro Mondego, as demolições resultam como passo inevitável para que não incorra em responsabilidades de segurança pública devido ao elevado nível de degradação dos imóveis adquiridos.

c. Candidatura ao FEDER 2ª fase através da CCDR Centro

Em 23 de Fevereiro de 2005, é formalizada a candidatura ao FEDER (2ª Fase), enviada à Intervenção Sectorial Desconcentrada de Acessibilidades e Transportes, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Esta candidatura tinha em vista a comparticipação de Estudos e Consultorias necessárias desenvolver, no âmbito do Concurso Público Internacional bem como a comparticipação do Processo Expropriativo e respectivo processo de Demolições.

Em Maio do mesmo ano, é reunida a Unidade de Gestão a qual aprovou a referida Candidatura, mas que não obteve homologação ministerial conforme ofício remetido a 3 de Janeiro de 2006 pela Intervenção Sectorial Desconcentrada de Acessibilidades e Transportes, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

7. COMUNICAÇÃO E IMAGEM



Ao longo de 2005, a imagem da Metro-Mondego, S.A. e do seu projecto, sofreu profundas alterações, resultantes do novo ritmo introduzido no projecto e da ambição da própria empresa em desempenhar um papel relevante e activo nas questões da mobilidade e do desenvolvimento sustentável na região.

Podem ser definidas 4 grandes áreas de actuação neste ano de 2005:

- a. A nova imagem gráfica da empresa e do seu projecto
- b. O desenvolvimento de um projecto de mobilidade
- c. Imagem Nacional e Internacional do projecto do Sistema de Transporte do Metro Mondego
- d. Um papel activo na construção de um desenvolvimento sustentável

Pela importância que cada uma destas áreas teve na actividade da empresa, as mesmas serão detalhadas em seguida.

a. A nova imagem gráfica da empresa e do seu projecto

Com o esperado lançamento do Concurso Público Internacional para a construção do Sistema de Transporte do Metro Mondego, impunha-se a criação de uma nova imagem gráfica que transmitisse esta nova fase, em que pela primeira vez os documentos apresentados às duas tutelas, depois de analisados e estudados, foram alvo do despacho conjunto que permitiu o lançamento do concurso.

Pretendia-se uma imagem moderna, limpa e jovial que criasse empatia com as populações e transmitisse alguns conceitos importantes da empresa e do projecto.



O logótipo escolhido traduz, na sua cor amarela, essa jovialidade e recorda-nos os antigos eléctricos amarelos que durante anos circularam na cidade de Coimbra.

O **m** como símbolo universal para o transporte metropolitano que proporciona melhor acessibilidade para todos de uma forma mais cómoda e mais rápida.

A linha oval que envolve o **m** acentua a vocação deste tipo de transporte para criar ligações entre as pessoas, não como único meio de transporte, mas integrado numa rede, que se pretende seja eficiente, com os restantes operadores.

A sua forma simples e despretensiosa permite que este logótipo seja rapidamente identificado pelas pessoas e facilmente integrado na envolvente urbana, permitindo uma perfeita integração com o operador público rodoviário, existente no concelho de Coimbra.

Este novo grafismo, marcou também o início de uma comunicação mais regular com as populações e com a comunicação social, como foram o caso das várias conferências de imprensa realizadas durante o primeiro semestre de 2005.

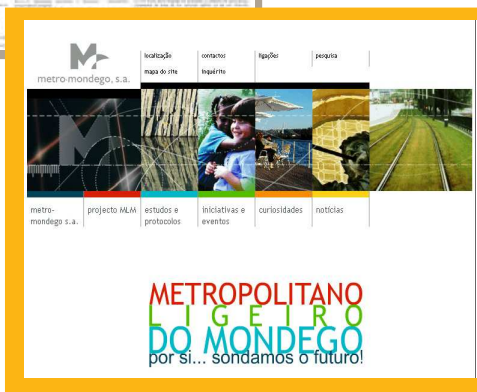
Com a criação deste novo logótipo, a sua aplicabilidade foi imediata em diversos suportes como:

- Nas várias peças de estacionário, como cartas, envelopes, cartões, etc. necessárias à comunicação corrente da empresa;
- Nos vários volumes que integram o programa de concurso e caderno de encargos;





- No anúncio do Concurso Público Internacional enviado para os diversos órgãos de comunicação social;



- No site da empresa, onde esta nova imagem permitiu uma maior modernidade e um ambiente mais "amigável" para o utilizador;

- Nas telas, colocadas à frente dos tapumes que delimitaram os trabalhos de desconstrução na Baixa de Coimbra;



- Nos anúncios publicados em diversos jornais da região, com o slogan “Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo vão crescer metro a metro”

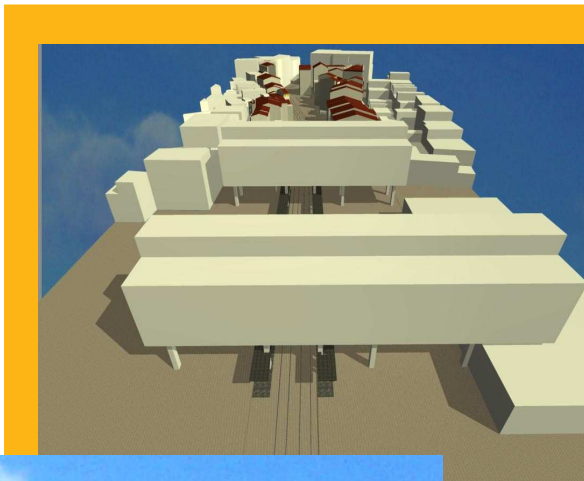
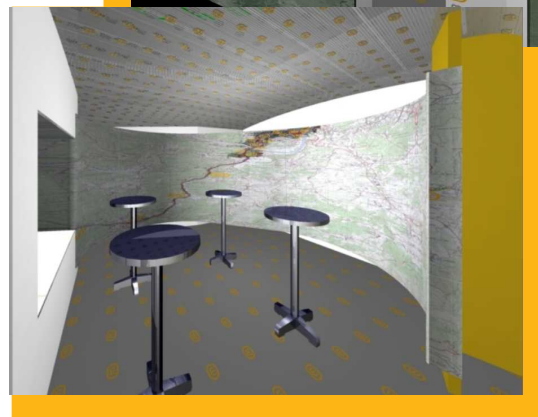


É nesta dinâmica de crescimento e de envolvimento com a população que se traça o objectivo de abrir um centro de atendimento ao cidadão, numa das fracções adquiridas, em frente à Câmara Municipal de Coimbra. Este centro de atendimento pretendia:

- dar a conhecer o projecto que foi a concurso público,
- prestar informações sobre o andamento dos trabalhos de desconstrução da baixa de Coimbra,
- dar a possibilidade ao cidadão de, através do visionamento de um filme, ter a percepção do impacto do Sistema de Transporte do Metro Mondego na qualidade de vida das populações dos concelhos da região.

Para a abertura deste centro foram realizados diversos trabalhos como:

- Estudo de arquitectura para a remodelação da loja;
- Estudo para a decoração do interior e exterior da loja;



- Modelação em 3D da zona de desconstrução para integração destas imagens animadas no filme de promoção;
- Criação de um filme promocional do projecto onde são realçados os impactos do Sistema de Transporte do Metro Mondego no ambiente, na economia e na população da região.

Para dar a conhecer esta nova dinâmica e as alterações introduzidas foram realizadas outras acções pontuais de apresentação do projecto a vários grupos sócio-profissionais da região e aos presidentes das juntas de freguesia abrangidas pelo projecto.

Para estes últimos, e para que pudessem sentir e usufruir das vantagens de um sistema semelhante e que já se encontra em operação, foi efectuada uma visita ao Metro do Porto, onde, acompanhados por técnicos da empresa, circularam de metro nas várias linhas que já se encontram a funcionar. No fim da visita era opinião unânime de que as várias forças da região se devem organizar para ter direito a um modo de transporte que pode transformar a região à semelhança do que aconteceu na área metropolitana do Porto.



b. O desenvolvimento de um projecto de mobilidade

De concessionária de um projecto de metropolitano ligeiro de superfície nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, a Metro-Mondego, S.A. passou, durante o ano de 2005 a desempenhar um papel muito importante na construção de um projecto de mobilidade para a região.

Compreendendo que a construção do metropolitano ligeiro do Mondego só por si, não é a resposta para os problemas de mobilidade das populações desta região, a Metro-Mondego, S.A. empenhou-se na análise e estudo de soluções para estes problemas. Esta região continua a ter uma rede viária muito congestionada, muitas vezes por percursos sinuosos e estreitos, sem capacidade para a introdução de corredores BUS e em que o transporte individual continua a ser o meio mais utilizado para as pessoas se deslocarem.

Devem ser procuradas soluções que promovam o uso do transporte público em detrimento do transporte individual, e a sua implementação tem de ser acompanhada por actividades de marketing que ajudem os cidadãos a acolherem e utilizarem estas soluções.

Os estudos realizados ou concluídos durante o ano de 2005 nesta área foram:

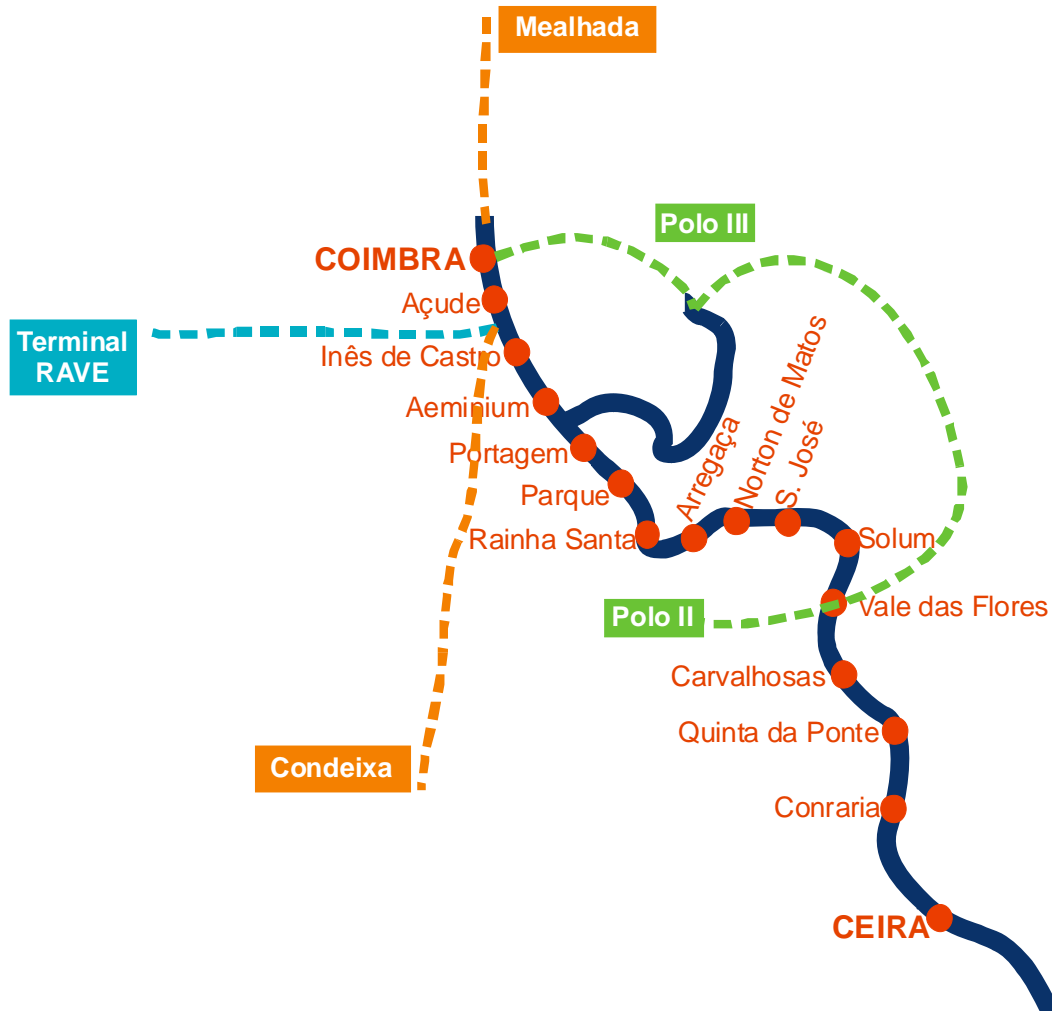
- EXPANSÃO DA REDE DE SISTEMA DE TRANSPORTE DO METRO MONDEGO A OUTROS CONCELHOS

Pela análise dos dados resultantes dos inquéritos origem-destino efectuados ao trânsito automóvel nas entradas do concelho de Coimbra, facilmente se conclui da necessidade da expansão da rede de modo a criar novas linhas, nomeadamente:

- o Um eixo Norte-Sul, extremamente importante para a redução do trânsito nas entradas Norte (Adémia / Trouxemil) e a Sul (Condeixa-a-Nova) e também para a criação de novas centralidades.
- o Um eixo para servir toda a zona noroeste.
- o Fecho da malha urbana hospital quer pela ligação à Estação de Coimbra B, quer à estação da Solum ou Vale das Flores.

A possibilidade de crescimento da rede torna o modelo de parceria público-privada definido para o concurso, ainda mais interessante para os concorrentes, reforça a sustentabilidade do projecto e permite encontrar soluções técnicas mais vantajosas.

Expansão Possível da rede MLM



- PROJECTO "MONDEGO – INFORMAÇÃO EM MOVIMENTO (MIMO)"

O projecto MIMO o qual foi objecto de uma candidatura à linha de financiamento *Inclusão Digital*, tem como finalidade facilitar a utilização das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação) disponíveis, organizadas e implementadas nos transportes públicos, de forma a potenciar o seu uso, por um universo mais alargado de pessoas. Este projecto será tratado com maior detalhe no ponto 6.

- SIGIC – SISTEMA DE INFORMAÇÃO GEOGRÁFICA INTEGRADO DE COIMBRA

Mais uma vez com a preocupação de fornecer aos cidadãos uma informação útil de forma atempada e integrada, foi efectuada uma primeira abordagem à criação de Sistema de Informação Geográfica Integrado de Coimbra (SIGIC) que pretendia ser uma plataforma comum a diversas entidades da região (CMC/PDM, Metro-Mondego, SMTUC, Águas de Coimbra, projecto POLIS, etc.) e que permitiria aos cidadãos conhecer os desenvolvimentos dos projectos em curso destas entidades da região, e levá-los numa “viagem virtual” à Coimbra do Futuro. Esta informação seria não só disponibilizada aos cidadãos mas também às próprias instituições, e aos técnicos das mesmas que alimentam o Sistema com os seus dados e que os actualizam. Pela origem de dados serem de origens distintas, o SIGIC permitiria ainda uma cruzamento de informação sobre os diversos projectos.

Este projecto mereceu o interesse da equipa de auditores das tecnologias de informação do MOPTC, e o mesmo foi apresentado aos técnicos das TIC das várias empresas tuteladas pelo MOPTC em Junho de 2005.



c. Imagem Nacional e Internacional do projecto do Sistema de Transporte do Metro Mondego

A entrada da Metro-Mondego, S.A. na União Internacional dos Transportes Públicos (UITP) permitiu uma maior visibilidade do projecto além fronteiras. O modelo de parceria público-privada adoptado para o concurso, as preocupações ambientais inerentes ao projecto, a criação de uma rede de transportes eficiente e os objectivos traçados no âmbito das tecnologias da informação, tornaram o projecto um modelo de referência para diversos operadores.

No congresso anual da UITP em Roma em Junho de 2005, a Metro-Mondego, S.A. é reconhecida como um parceiro preferencial da UITP para a mobilidade urbana.

Por estes factores, durante o ano de 2005, foram recebidos diversos convites para a Metro-Mondego, S.A. fazer-se representar em diversas congressos, conferências, e encontros quer nacionais, quer internacionais.

Igualmente na imprensa internacional especializada o projecto do Metro Mondego, foi divulgado, nomeadamente no Infrastructure Journal.

d. Um papel activo na construção de um desenvolvimento sustentável

As questões ambientais foram, desde muito cedo, uma preocupação da empresa. Uma vez que os compromissos nacionais em relação ao Protocolo de Quioto são agora legalmente vinculativos, está a ser pedido a todos os sectores que realizem esforços substanciais para reduzir as suas emissões de GEE (gases com efeito de estufa). As emissões poluentes dos transportes estão a aumentar, apesar de terem sido introduzidas novas tecnologias mais limpas, devido a um aumento do trânsito (18% entre 1990 e 2000) e com o trânsito urbano a ser responsável por 40% das emissões de CO₂.

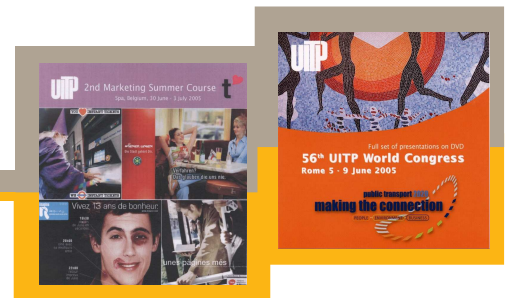
O Plano Nacional das Alterações Climáticas (PNAC) analisou os 4 projectos de metro ligeiro superfície que estão em estudo ou já em construção em Portugal e concluiu ser o projecto do Metro do Mondego o que provoca uma maior redução dos GEE (cerca de 38,2% de redução).

Uma mudança de atitude com vista a que os Transportes Públicos se tornem mais sustentáveis, particularmente nas áreas urbanas, é agora um imperativo para o futuro de todos.

Com os olhos postos no futuro e nestas preocupações é que a Metro-Mondego, S.A., pelo facto de ser sócia da UITP, se tornou signatária da Carta para o Desenvolvimento Sustentável. Pela importância deste acontecimento, o mesmo será analisado com maior detalhe no ponto 6. c.

O ano de 2005 foi assim, um ano de mudança no conceito e imagem do projecto. Deixou de ser, apenas o projecto para a construção de canal ferroviário onde seria implementado um metro ligeiro de superfície para passar a ser um Sistema de Transporte do Metro Mondego, onde todos os operadores de transporte público são chamados a participar e a encontrar as melhores soluções para a construção de uma rede de transportes eficiente, que seja sustentável, que ofereça mais acessibilidade a toda a população abrangida, e que promova a mobilidade e a qualidade de vida das populações.

8. OUTROS FACTOS RELEVANTES



Outros factos ocorreram durante o exercício, e pela sua importância serão apresentados com maior detalhe nos pontos que se seguem:

a. Actividades de Formação

Ao longo do ano 2005, a Metro-Mondego, S.A. efectuou um forte investimento na formação dos recursos humanos da empresa, financiando a participação dos colaboradores da empresa em diversas acções de formação promovidas por empresas e institutos, dotando-os de maiores conhecimentos nas áreas técnicas, marketing e da gestão dos recursos humanos.

I. ÁREA TÉCNICA

Avaliação de Propostas em Concursos Públicos de Engenharia

Com o lançamento do concurso, verificou-se a necessidade de formação da equipa técnica que participaria na avaliação das propostas. A participação nesta formação permitiu a análise dos critérios que devem ser considerados na avaliação de propostas em Concursos Públicos de Engenharia

56º Congresso Mundial da UITP

Participação no Congresso Mundial da UITP em Roma onde foram apresentados diversos projectos de transporte público de todo o mundo e onde foi efectuada uma análise ao sector e como este responderá aos grandes desafios para 2020.

II. ÁREA DE MARKETING

Tendo presente a grande ambição de atrair novos clientes ao Sistema de Transporte do Metro Mondego, principalmente os clientes que hoje utilizam o transporte individual, a Metro-Mondego, S.A. tem participado em acções de formação na área do marketing e também na área específica do marketing dos transportes públicos.

Planeamento de Meios

Seminário prático sobre a elaboração e desenvolvimento criativo do planeamento de meios de modo a otimizar a cobertura e eficácia das campanhas publicitárias.

Técnicas de Brainstorming

Seminário prático sobre como promover a criatividade dentro da empresa de modo a criar formas diferenciadas de comunicar com o público.

Plano de Comunicação Empresarial

Seminário prático sobre como interagir com o público interno e externo da empresa, contribuindo para a criação de redes de relacionamento e consolidação da imagem institucional.

Marketing do Transporte Público de Passageiros

Participação de uma colaboradora no 2º Curso de Verão de Marketing organizado pela UITP, em Spa (Bélgica) onde foram apresentados diversos case-studies de marketing nos transportes públicos e que permitiram avaliar as vantagens e desvantagens da implementação de certas acções de marketing em sistemas de transporte público de diversos países.

Participação na 3ª Conferência internacional de Marketing, em Viena, também promovida pela UITP, onde a partilha de experiência de técnicos de outros países com repartições modais mais equilibradas e com fortes investimentos no marketing do transporte público, foi uma mais-valia para a empresa.

III. ÁREA DE RECURSOS HUMANOS

Contratos de trabalho e as implicações da regulamentação laboral

Análise das alterações introduzidas na legislação pelo novo Código de Trabalho nomeadamente no que diz respeito à regulamentação sobre salários, férias, faltas, etc.

Pós-graduação em Gestão de Recursos Humanos

Apoio financeiro à Pós-Graduação de uma das colaboradoras da empresa da área de recursos humanos, para aprofundamento de temas ligados à área como comportamento organizacional, comunicação interna, instrumentos para a gestão de recursos humanos e nova legislação

b. Participação em fóruns internacionais

Expoferrovíaria 2004

Feira dos fabricantes de material para ferrovia, nomeadamente dos fornecedores de material circulante.

2th Suburban Railway Conference e Innotrans 2004

Conferência realizada em simultâneo com a feira Innotrans onde foram apresentados e analisados os desafios para o transporte ferroviário suburbano.

A Innotrans é uma feira de materiais para ferrovia, desde o material circulante, tecnologias de informação, interiores, infraestruturas, consultoria e financiamento.

40º Encontro da Divisão de Light Rail da UITP

Encontro anual de todos os sócios da UITP da divisão de metros ligeiros.

Railtex 2004

Feira de tecnologias para o sector ferroviário.

Transport Investment - conferência sobre PPP

Apresentação do modelo de Parceria Público-Privada da Metro Mondego, numa conferência sobre investimento no sector dos transportes em Glasgow, a convite da KPMG.

Towards Sustainable Urban Transport -What actions are need?

Conferência realizada com a colaboração de vários directores da Comissão Europeia e da União Europeia, para apresentarem e explicarem as novas políticas da União Europeia e de que forma elas afectam o sector do transporte público.

World Mobility Forum

Fórum com a participação de gestores, cientistas, políticos e representantes de diversas entidades de vários países para discutir as oportunidades e ameaças para a mobilidade no futuro, assim como analisar o mercado chinês e o crescimento das soluções de mobilidade nesta região.

2th Conferência Internacional da UITP - Financiamento dos TP

Conferência internacional sobre a forma de financiar o transporte público e de aumentar as suas receitas de modo a resolver o dilema de aumento das exigências do Estado e a diminuição dos subsídios.

2th Sustainable Development Workshop

Participação no workshop da UITP para o desenvolvimento sustentável, onde a Metro Mondego, S.A. foi convidada a tornar-se signatária da Carta para o Desenvolvimento Sustentável e um parceiro activo nesta temática.

Conferência "The bus as rapid transit"

Conferência onde foram apresentadas soluções rodoviárias de transporte público como alternativa ao transporte de massas para regiões onde o nº de passageiros não é suficiente para a implementação de um sistema ferroviário.

Encontro anual da UNIFE

Convite para o encontro anual da Associação Europeia dos Industriais do Sector Ferroviário (UNIFE) onde o Comissário Europeu para os transportes apresentou as políticas da Comissão para o sector dos transportes.

Transporto Pubblico per un Futuro Sostenibile

O convite a participar nesta conferência, surge como consequência à nossa assinatura da Carta para o Desenvolvimento e ao nosso compromisso em ser um parceiro na promoção de um futuro sustentável

41º Encontro da Divisão de Light Rail da UITP

Encontro anual de todos os sócios da UITP da divisão de metros ligeiros.

Congresso ALAMY's

Apresentação do projecto da Metro-Mondego, S.A. na conferência anual da Alamy's (Asociación Latino-Americana de Metros y subterráneos), em Porto Alegre, Brasil.

56th Congresso Mundial da UITP

Congresso mundial de todos os sócios da UITP, onde se realiza igualmente uma feira de diversas entidades e fornecedores do sector do transporte público.

Information and Interchange

Conferência sobre a importância do trabalho conjunto das autoridades de transporte público e dos diversos operadores, nomeadamente na partilha de informação para uma correcta gestão global do serviço de transporte público e no desenvolvimento de soluções integradas, como é o caso da bilhética.

Infrarail 2005

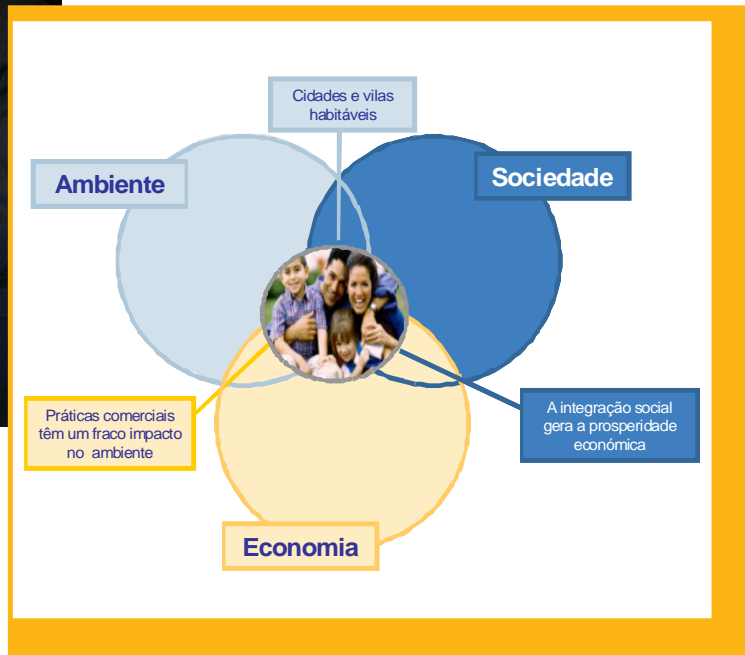
Feira de tecnologias e serviços para o sector ferroviário.

c. Carta para o Desenvolvimento Sustentável

No dia 13 de Maio de 2005, na presença da Gestora da UITP para o Desenvolvimento Sustentável, Heather Allen e de outras personalidades nacionais com papel relevante nas questões do desenvolvimento, a Metro-Mondego, S.A. tornou-se signatária da Carta para o Desenvolvimento Sustentável.

A carta representa um compromisso voluntário mas mensurável assumido pelos membros da UITP para implementar métodos de desenvolvimento sustentado nas suas organizações.

A carta testemunha o trabalho levado a cabo pelos membros da UITP, bem como o seu compromisso, para assegurar que os três princípios do desenvolvimento sustentado - social, económico e ambiental - fazem parte das suas actividades. Assegura também que o desenvolvimento do sector dos transportes públicos é, e continuará a ser, sustentável em termos do seu impacto social, económico e ambiental.



d. Projecto "Mondego – Informação em Movimento " (MIMO)

A partir da avaliação das necessidades concretas dos cidadãos nomeadamente dos cidadãos com capacidades limitadas de percepção, motivadas pelas mais variadas razões (clientes com necessidades especiais), é possível definir o âmbito da informação a prestar a este tipo de clientes de modo a que a informação esteja disponível, acessível e compreensível para todos.

Com o objectivo de antecipadamente estudar o tipo de necessidades destes clientes e de que forma lhes pode ser fornecida a informação, a Metro-Mondego desafiou uma equipa de técnicos a elaborar um projecto para que estas preocupações fossem introduzidas ainda na fase de concepção do Sistema de Transporte do Metro Mondego. Ter a informação disponível e não a compreender, ou não ser capaz de a ler ou ouvir, torna-a inútil e desmotivadora. Assim surgiu o projecto MIMO o qual foi objecto de uma candidatura à linha de financiamento *Inclusão Digital*.

Este projecto tem como finalidade facilitar a utilização das TIC (Tecnologias de Informação e Comunicação) disponíveis, organizadas e implementadas nos transportes públicos, de forma a potenciar o seu uso, por um universo mais alargado de pessoas.

Melhorando os canais de informação entre os modos de transporte e o utilizador, promove-se uma melhoria na relação de confiança que incentiva a utilização dos mesmos.

Por ser uma candidatura com um grande grau de inovação, pioneira e ambiciosa, não foi seleccionada para ser financiada pela linha *Inclusão Digital*.

e. Congresso Adfer

Em 2005, fomos também aceites como sócios da ADFER (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário), e no seu congresso anual realizado em Março de 2005 foi, pela primeira vez, na sessão B – Inovação Tecnológica no Transporte Interurbano de Passageiros, apresentado um Sistema de Metro ainda em projecto.

Esta apresentação foi muito bem acolhida por todos os presentes pelo carácter inovador do projecto.



9. GESTÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA

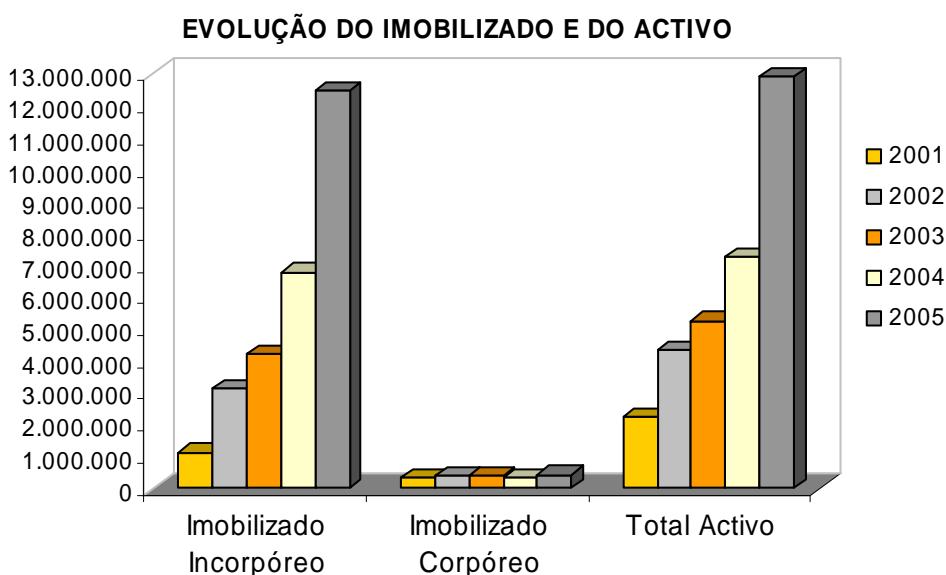
As aquisições e indemnizações na zona da Baixinha de Coimbra, iniciadas em Novembro de 2004 no âmbito do processo de expropriações dos prédios, tiveram continuidade ao longo de 2005, com maior incidência no primeiro semestre. Volta-se a assistir a um acréscimo de imobilizado, com o maior impacto de sempre neste exercício, resultante das aquisições e demolições realizadas na Baixa de Coimbra, tendo em vista a abertura do espaço canal necessário para a implementação do Sistema de Transportes do Metro Mondego.

No final do exercício de 2005 o Imobilizado cresceu 81,4%, relativamente ao ano anterior, representando o imobilizado total bruto 93,4 % do Activo Bruto.

Verifica-se que o imobilizado incorpóreo é o que assiste ao maior acréscimo, representando 96,8% do total do Imobilizado Bruto.

O crescimento verificado deveu-se, como em anos anteriores, ao investimento realizado em Estudos Técnicos, Estudos Complementares, Consultadorias, Acções de Formação, Participação em Seminários Internacionais, Despesas de Funcionamento capitalizadas, remodelação do parque informático e, com maior relevo, as aquisições e o processo de demolições.

Assiste-se a 31 de Dezembro de 2005 que decorrente do Processo de Expropriações, tinham sido já indemnizados 26 arrendatários e adquiridas 14 Parcelas, ascendendo a 3.816 mil euros.

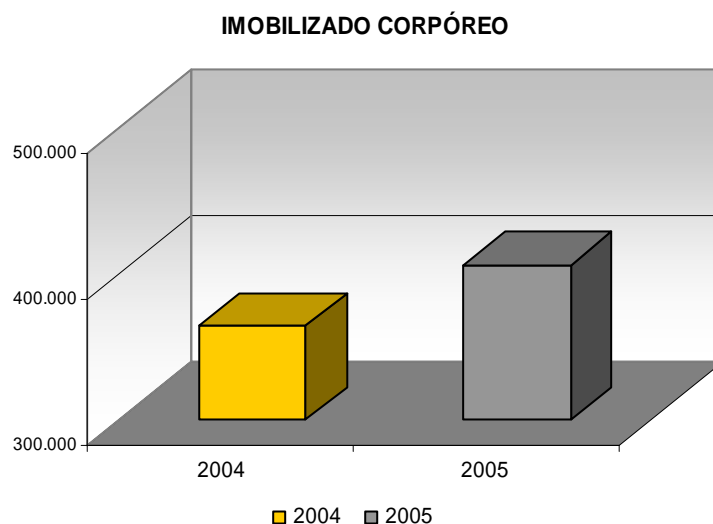


Apesar do incremento no imobilizado da sociedade, torna-se importante referir que o Ramal da Lousã ainda não se encontra reflectido nas contas.

A composição do imobilizado bruto é a seguinte:

| Descrição | Euros |
|-----------------------------------|------------|
| Imobilizado Incorpóreo e em Curso | 12.473.192 |
| Imobilizado Corpóreo | 406.177 |

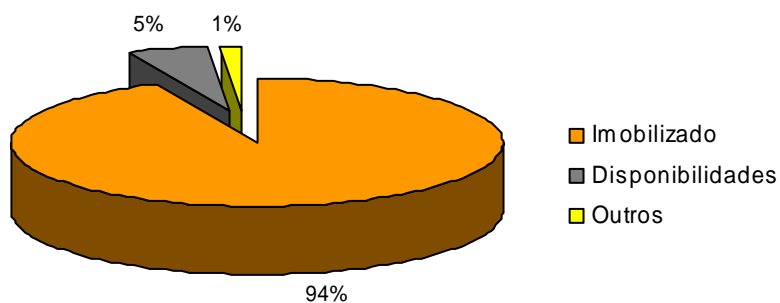
Assiste-se a um acréscimo no imobilizado corpóreo, comparativamente com 2004.



O incremento está directamente relacionado com a aquisição de um veículo ligeiro de 5 lugares, prescindindo do ALD referente a uma viatura de 9 lugares, e também à dotação e remodelação do parque informático ao nível de hardware e software.

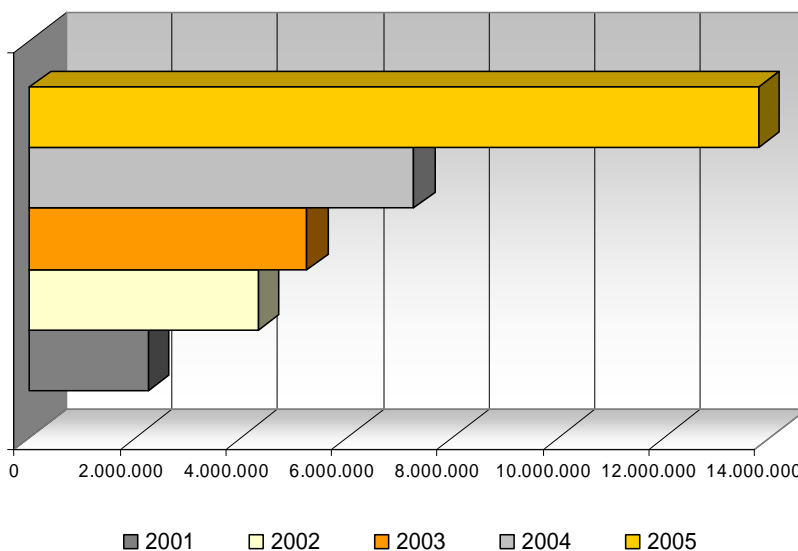
A composição do Activo Líquido em 2005, encontra-se espelhada na figura seguinte:

COMPOSIÇÃO DO ACTIVO EM 2005



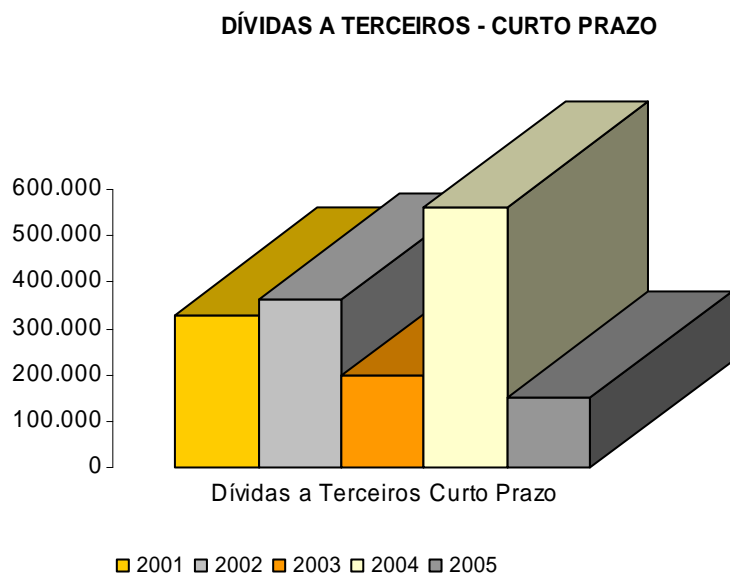
Tendo como referência o ano de 2004, verificamos que o Activo Líquido eleva-se em 89,9%, justificado pelas razões já anteriormente descritas.

EVOLUÇÃO DO ACTIVO LÍQUIDO



Comparativamente com anos anteriores, podemos afirmar as contas, especificamente a rubrica de imobilizado, espelha o acréscimo de actividade e respectivo investimento no ano de 2005.

No passivo, é de realçar a redução de dívidas a terceiros de curto prazo.



Este decréscimo está directamente relacionado com a redução da actividade sentida a partir do 2º semestre de 2005, com a rescisão de todos os contratos de consultadoria aos vários níveis. Deste modo a liquidação dos saldos em dívida conduziu à redução da responsabilidade para com terceiros ao seu menor valor possível.

De referir que no 1º trimestre de 2005, houve recurso a crédito bancário para fazer face à compra de parcelas e liquidação de indemnizações aos arrendatários. Este financiamento bancário funcionou como antecipação de fundos do PIDDAC, permitindo a continuidade das negociações.

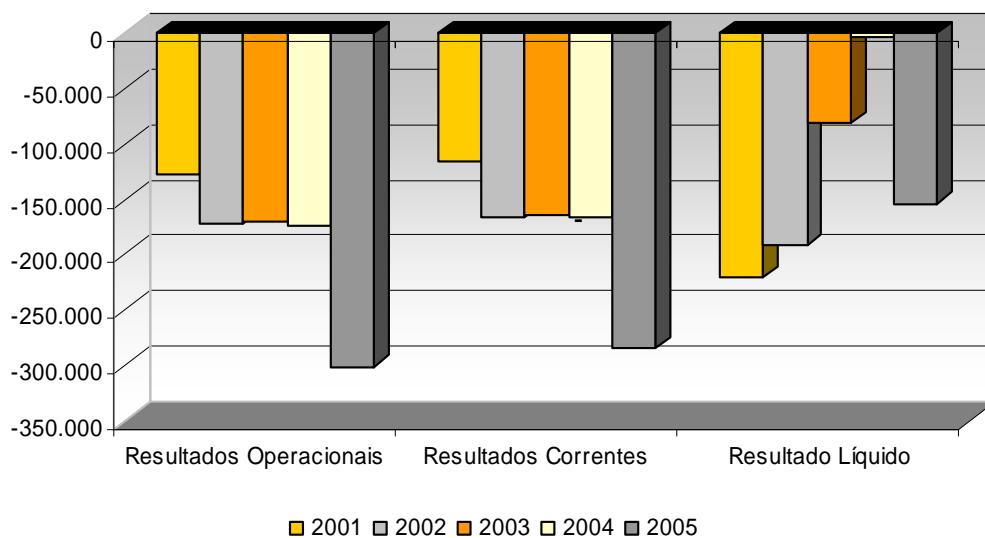
O financiamento apenas teve relevo durante o 1º Trimestre, momento a partir do qual, o Gabinete de Estudos e Planeamento do MOPTC possibilitou as transferências da dotação de Orçamento de Estado Cap. 50º (PIDDAC) e que a título de adiantamento permitiu concluir outras aquisições e indemnizações acordadas bem como a liquidação do financiamento bancário intercalar realizado.

Relativamente à conta de Acréscimos e Diferimentos, é de realçar o peso dos “proveitos diferidos”, resultantes das transferências PIDDAC e FEDER, acumuladas ano a ano e reconhecidos com base nas percentagens das respectivas amortizações.

| Transferência de Subsídios | Euros |
|----------------------------|-----------|
| PIDDAC | 6.348.941 |

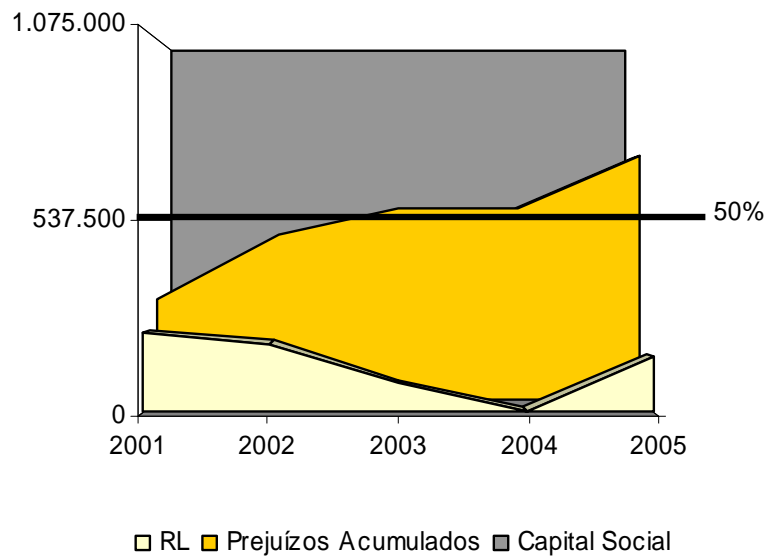
A fase de projecto em que se encontra a Metro Mondego provoca a incapacidade de geração de receitas, apesar das vendas dos documentos de concurso no início do ano, conduzindo ao acumular de prejuízos ano a ano. Neste exercício o resultado líquido negativo cifrou-se em 153.642 €, respeitante aos custos do ano, deduzidos dos trabalhos para a própria empresa, venda dos documentos de concurso e reconhecimento dos proveitos anualmente contabilizados com base nas amortizações que foram alvo de subsídio.

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS



Os sucessivos resultados negativos, acumulando prejuízos, como atrás referido, conduziriam a uma situação líquida demonstrada na figura seguinte:

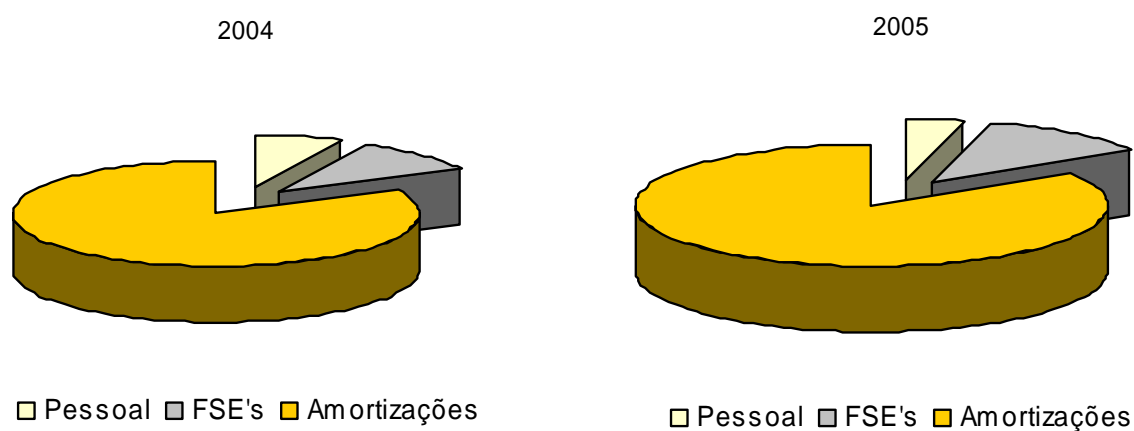
EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO LÍQUIDA
Incumprimento do Artigo 35º CSC



A 31 de Dezembro de 2005 o estorno da contabilização em reservas contratuais das aquisições dos edifícios na Baixinha de Coimbra, provocam a permanência do incumprimento do Artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais.

ANÁLISE DOS CUSTOS DE ESTRUTURA

Os custos de estrutura encontram-se, comparativamente, reflectidos no quadro seguinte:



Assistimos a um peso acrescido das amortizações estando directamente relacionado com alteração do método de amortização das quotas mínimas para as quotas máximas.

PESSOAL

| Custos Estrutura | 2005 | 2004 | Var. |
|------------------|--------|--------|--------|
| Pessoal | 10.837 | 10.887 | -0,46% |

Nesta análise de custo efectivo com pessoal, não está contemplada a indemnização por rescisão de mútuo acordo de um colaborador. Importa contudo salientar que existe assim uma redução dos custos com pessoal, mesmo depois de apurar que os custos de formação em 2004 representaram 35% dos custos de formação em 2005.

FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

| Descrição | 2005 | 2004 | Var. |
|---------------------------|----------------|----------------|--------------|
| Electricidade | 3.094 | 2.661 | 16 % |
| Combustíveis | 7.525 | 5.119 | 47 % |
| Material de escritório | 11.173 | 2.176 | 413 % |
| Rendas e Alugueres | 78.751 | 68.379 | 15 % |
| Despesas de Representação | 24.033 | 9.471 | 153 % |
| Comunicação | 15.539 | 14.280 | 8 % |
| Seguros | 2.464 | 5.043 | -51% |
| Deslocações e Estadas | 29.951 | 23.066 | 30 % |
| Conservação e Reparação | 1.970 | 3.949 | -50 % |
| Publicidade e Propaganda | 80.822 | 1.310 | 6070 % |
| Outros | 125.647 | 46.618 | 169 % |
| | 380.969 | 182.072 | 109 % |

Nos Fornecimentos e Serviços Externos, o acréscimo sofrido é directamente justificado pelo aumento de actividade verificado no 1º Semestre do ano e por outro lado, contrariamente à demissão de 2 administradores executivos em 2004, no exercício de 2005, a comissão executiva funcionou em pleno.

A actividade verificada no 1º Semestre, decorrente do lançamento do Concurso Público Internacional, pese embora tenha sido anulado em Maio, tal facto não reverteu na redução dos custos até então gerados.

Verifica-se que a rubrica de Publicidade e Propaganda absorveu praticamente 40% do acréscimo de custos, estando o remanescente repartido pelas restantes rubricas e directamente associados ao lançamento do concurso.

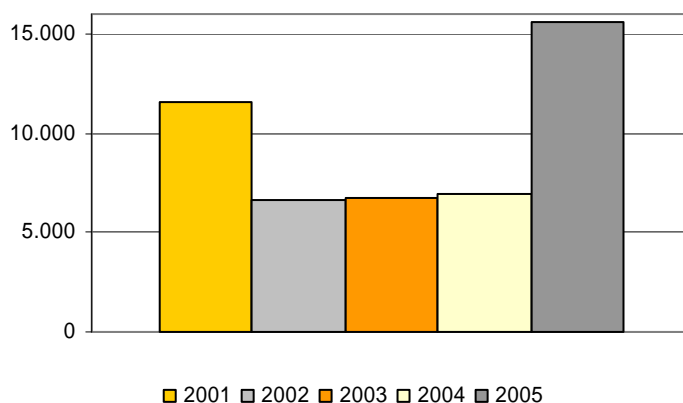
| Descrição | 2005 | 2004 | Var. |
|--------------|---------|---------|------|
| Amortizações | 267.506 | 136.729 | 95% |

As amortizações duplicam-se fruto da amortização pelas quotas máximas por oposição às quotas mínimas adoptadas até 2004. A adopção para as amortizações máximas previstas por lei deve-se ao facto de terem sido consideradas como as mais realistas quanto à duração dos bens imobilizados.

Em 2005 assistimos a 3 proveitos gerados para Empresa:

- Verificamos os trabalhos para a própria empresa, resultantes das despesas de funcionamento que directamente são imputadas ao projecto;
- Os proveitos reconhecidos com base nas amortizações, relevados sob a forma de Proveitos Extraordinários;
- Prestação de serviços, resultante da venda dos documentos de concurso tendo sido levantado por 12 empresas. Apesar da receita obtida, verificou-se que os valores atribuídos aos documentos de concurso não criaram receita efectiva, antes pelo contrário, representaram um agravamento dos custos internos e de funcionamento da empresa.

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS



Fruto dos adiantamentos efectuados pelo GEP relativamente às transferências de PIDDAC, a adequada aplicação desses fundos, quando não utilizados, em aplicações financeiras sem risco e associado ao facto de se capitalizar os custos financeiros resultantes da operação de crédito intermédia no início do ano, criaram-se condições para que os resultados financeiros crescessem 126% relativamente ao ano anterior.

10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

A exploração do exercício de 2005 saldou-se por um resultado líquido negativo de € 153.641,80 (*Cento e cinquenta e três mil seiscentos e quarenta e um euros e oitenta cêntimos*), o qual se propõe que seja levado à conta de Resultados Transitados para compensação em futuros exercícios.

Coimbra, 27 de Fevereiro de 2006

O Conselho de Administração

| | |
|--|--|
| Dr. José António de Sousa Machado Mariz | Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira |
| Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa | Dr.ª M.ª Helena C. da Costa B. Moura Ramos |
| Eng.º Daniel Martins dos Santos | Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira |
| | Eng.º Manuel Parola Gonçalves |

11. BALANÇO E DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

valores expressos em euros

| Balanço a 31 de Dezembro de 2005 | Notas | 31.12.2005 | 31.12.2004 |
|---|---------|-------------------|-------------------|
| | | Activo Bruto | Activo Líquido |
| ACTIVO | | | |
| IMOBILIZADO | | | |
| <i>Imobilizações Incorpóreas</i> | 8 e 10 | | |
| Despesas de instalação | | 853.497 | 305.413 |
| Imobilizações incorpóreas em curso | | 11.619.694 | 6.485.634 |
| | | 12.473.191 | 6.791.047 |
| <i>Imobilizações Corpóreas</i> | 10 | | |
| Terrenos e recursos naturais | | 192.516 | 192.516 |
| Equipamento de transporte | | 14.000 | - |
| Equipamento administrativo | | 198.165 | 113.936 |
| Outras imobilizações corpóreas | | 1.496 | 499 |
| | | 406.177 | 306.951 |
| CIRCULANTE | | | |
| <i>Dívidas de Terceiros – Curto Prazo</i> | | | |
| Estado e outros entes públicos | 48 | 162.310 | 112.658 |
| Outros devedores | | 11.780 | 4.695 |
| | | 174.090 | 117.353 |
| <i>Depósitos bancários e caixa</i> | | | |
| Depósitos bancários | | 715.823 | 25.775 |
| Caixa | | 1.000 | 1.000 |
| | | 716.823 | 26.775 |
| <i>Acréscimos e Diferimentos</i> | | | |
| Acréscimos de proveitos | | | - |
| Custos diferidos | | 13.023 | 16.632 |
| | | 13.023 | 16.632 |
| TOTAL DO ACTIVO | | 13.783.304 | 7.258.758 |
| CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO | | | 31.12.2004 |
| CAPITAL PRÓPRIO | | | |
| Capital | 35 a 37 | | 1.075.000 |
| Reservas Contratuais | | | - |
| Resultados transitados | 40 | | -575.935 |
| Resultado líquido do exercício | 40 | | -153.642 |
| | | | 345.423 |
| PASSIVO | | | |
| <i>Dívidas a Terceiros – Curto Prazo</i> | | | |
| Dívidas a instituições de crédito | 29 | | - |
| Fornecedores | | | 803 |
| Fornecedores de imobilizado | | | 116.761 |
| Estado e outros entes públicos | 48 | | 25.448 |
| Outros credores | | | 8.564 |
| | | | 151.576 |
| <i>Acréscimos e Diferimentos</i> | | | |
| Acréscimos de custos | | | 81.920 |
| Proveitos diferidos | 50 | | 12.338.055 |
| | | | 12.419.975 |
| TOTAL DO CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO | | | 7.258.758 |

O Técnico Oficial de Contas

Dra. Maria Júlia Lobo Pendilhas Almeida

O Conselho de Administração

Dr. José António de Sousa Machado Mariz

Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira

Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa

Dr.ª M.ª Helena C. da Costa B. Moura Ramos

Eng.º Daniel Martins dos Santos

Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

Eng.º Manuel Parola Gonçalves

Demonstração de Resultados do Exercício findo em 31 de Dezembro de 2005

| CUSTOS E PERDAS | | Notas | 2005 | 2004 |
|---|------------|--------|------------------|----------------|
| Fornecimentos e serviços externos | | | 380.969 | 180.768 |
| Custos com o pessoal | | | 599.335 | 583.462 |
| <i>Remunerações</i> | | | 450.817 | 467.317 |
| <i>Encargos Sociais</i> | | | 148.518 | 116.145 |
| Amortizações do imobilizado corpóreo e incorpóreo | 10 | | 267.507 | 136.729 |
| Impostos | | | 23.963 | 5.793 |
| Outros custos e perdas operacionais | | | 1.185 | 1.115 |
| | (A) | | 1.272.959 | 907.867 |
| Juros e custos similares | | | 8.260 | 5.377 |
| <i>Outros</i> | 45 | 8.260 | | |
| | (C) | | 1.281.219 | 913.244 |
| Custos e perdas extraordinárias | 46 | | 7.836 | 37.347 |
| | (E) | | 1.289.055 | 950.591 |
| Imposto sobre o rendimento do exercício | 6 e 48 | | 4.265 | 2.751 |
| | (G) | | 1.293.320 | 953.342 |
| Resultado líquido do exercício | | | -153.642 | -3.509 |
| TOTAL DE CUSTOS E PERDAS | | | 1.139.678 | 949.833 |
| PROVEITOS E GANHOS | | Notas | 2005 | 2003 |
| Prestação de Serviços | | | 30.000 | - |
| Trabalhos para a própria empresa | 10 | | 942.320 | 734.484 |
| Proveitos suplementares | | | - | - |
| | (B) | | 972.320 | 734.484 |
| Juros e proveitos similares | | | 23.899 | 12.285 |
| <i>Outros</i> | 45 | 23.899 | | |
| | (D) | | 996.219 | 746.769 |
| Proveitos e ganhos extraordinários | 46 | | 143.459 | 203.064 |
| | (F) | | 1.139.678 | 949.833 |
| TOTAL DE PROVEITOS E GANHOS | | | 1.139.678 | 949.833 |
| Resultados Operacionais: (B) – (A) | | | -300.639 | -173.383 |
| Resultados Financeiros: (D-B) – (C-A) | | | 15.639 | 6.908 |
| Resultados Correntes: (D) – (C) | | | -285.000 | -166.475 |
| Resultados Antes de Impostos: (F) – (E) | | | -149.377 | -758 |
| Resultado Líquido do Exercício: (F) – (G) | | | -153.642 | -3.509 |

O Técnico Oficial de Contas

Dra. Maria Júlia Lobo Pendilhas Almeida

O Conselho de Administração

Dr. José António de Sousa Machado Mariz

Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira

Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa

Dr.ª M.ª Helena C. da Costa B. Moura Ramos

Eng.º Daniel Martins dos Santos

Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

Eng.º Manuel Parola Gonçalves

valores expressos em euros

| Demonstração dos Fluxos de Caixa em 31 de Dezembro de 2005 | | |
|---|-------------------|------------------|
| | 2005 | 2004 |
| Actividades Operacionais | | |
| Pagamentos a fornecedores | 30.000 | - |
| Pagamentos a fornecedores | -364.818 | -180.281 |
| Pagamentos ao pessoal | -584.361 | -597.254 |
| Outros recebimentos relativos a actividades operacionais | -91.755 | 11.840 |
| Recebimentos/pagamentos relacionados com rubricas extraordinárias | -1.332 | -2.779 |
| Fluxos das Actividades Operacionais | -1.012.266 | -768.4744 |
| Actividades de Investimento | | |
| Recebimentos provenientes de juros | 23.899 | 12.285 |
| Recebimentos provenientes de subsídios ao investimento | 6.347.865 | 1.867.970 |
| Recebimentos respeitantes a imobilizações corpóreas | -190.144 | 164.521 |
| Pagamentos respeitantes a imobilizações incorpóreas | -4.193.952 | -2.037.235 |
| Fluxos das Actividades de Investimento | 1.987.668 | 7.541 |
| Actividades de Financiamento | | |
| Pagamentos respeitantes a juros e custos similares | -8.261 | -5.377 |
| Recebimentos de empréstimos obtidos | -277.093 | 277.093 |
| Fluxos das Actividades de Financiamento | -285.354 | 271.716 |
| | 690.048 | -489.217 |
| Caixa e equivalentes no início do período | 26.775 | 513.723 |
| Caixa e equivalentes no fim do período | 716.823 | 24.506 |
| Varição de Caixa e Equivalentes | 690.048 | -489.217 |

O Técnico Oficial de Contas

Dra. Maria Júlia Lobo Pendilhas Almeida

O Conselho de Administração

Dr. José António de Sousa Machado Mariz

Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira

Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa

Dr.ª M.ª Helena C. da Costa B. Moura Ramos

Eng.º Daniel Martins dos Santos

Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

Eng.º Manuel Parola Gonçalves

12. ANEXO AO BALANÇO E DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

METRO-MONDEGO, S.A

ANEXO AO BALANÇO E À DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2005

(Valores expressos em euros)

As notas que se seguem respeitam a numeração definida no Plano Oficial de Contabilidade. As notas cuja numeração não figura neste Anexo não são aplicáveis ou não são significativas para a apreciação das demonstrações financeiras.

1. ACTIVIDADE E PRINCÍPIOS CONTABILÍSTICOS

a) Constituição e Actividade

A Sociedade, constituída por escritura pública em 20 de Maio de 1996, tem por objecto principal a exploração, em regime de exclusivo, de uma rede de metro ligeiro de superfície da área dos Municípios de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo. Para a prossecução do seu objecto estatutário principal, incumbe especialmente à sociedade a realização de estudos, concepção, planeamento, projectos e construção das infraestruturas necessárias à concretização do empreendimento.

b) Princípios Contabilísticos

As demonstrações financeiras foram preparadas segundo a convenção dos custos históricos, na base da continuidade das operações e em conformidade com os conceitos contabilísticos fundamentais de prudência, consistência (excepto como indicado na Nota 2), especialização dos exercícios e substância sobre a forma e materialidade.

2. ALTERAÇÕES DAS BASES DE CONTABILIZAÇÃO

i) Alteração das taxas de amortização

Até ao exercício de 2004, as taxas utilizadas nas amortizações das imobilizações incorpóreas e corpóreas eram geralmente coincidentes com as taxas mínimas determinadas pelas autoridades fiscais. Em 2005, a Sociedade passou a utilizar as taxas máximas determinadas pelas autoridades fiscais, pelo que os resultados foram influenciados negativamente num montante aproximado de 130.000 Euros.

3. CRITÉRIOS VALORIMÉTRICOS

a) Imobilizações Incorpóreas

As despesas de instalação estão valorizadas ao preço de custo líquidas das amortizações. Estas amortizações são calculadas pelo método das quotas constantes às taxas máximas permitidas fiscalmente, durante um período de 3 anos (até ao exercício de 2004: 6 anos).

Os estudos e os custos directamente e indirectamente relacionados com os projectos de investimento em curso, são capitalizados em imobilizações incorpóreas em curso, mediante a aplicação de uma percentagem sobre os custos, calculada em função da afectação dos recursos humanos ao projecto. Estes custos serão amortizados numa base sistemática a partir da conclusão do projecto.

b) Imobilizações Corpóreas

As imobilizações corpóreas estão valorizadas ao preço de custo. As amortizações são calculadas pelo método das quotas constantes na base de taxas consideradas adequadas para reintegrarem o valor dos imobilizados durante a sua vida útil. Estas taxas são geralmente coincidentes com as taxas máximas indicadas pelas autoridades fiscais.

c) Subsídios ao Investimento

Os subsídios ao investimento são registados em acréscimos e diferimentos, aquando do seu recebimento e serão transferidos para resultados a partir da conclusão do investimento financiado, em função dos períodos de amortização dos imobilizados que foram comparticipados.

d) Expropriações

O custo das expropriações de terrenos é registado, aquando do pagamento, em imobilizações incorpóreas e incluem os encargos financeiros suportados com os empréstimos que foram contraídos para o seu financiamento.

e) Pensões de Reforma

A empresa não tem qualquer responsabilidade contratual com o pagamento de complementos de Pensões de Reforma.

6. IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO

Impostos Correntes

A Empresa encontra-se sujeita ao Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IRC) à taxa normal de 25%, acrescida de Derrama à taxa máxima de 10%, conduzindo a uma taxa de imposto agregada máxima de 27,5%. De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correcção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social), excepto quando tenha havido prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspecções, reclamações ou impugnações, casos em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são prolongados ou suspensos. Consequentemente, as declarações fiscais da Empresa dos exercícios de 2002 a 2005 poderão vir ainda a ser sujeitas a revisão. O Conselho de Administração entende que eventuais correcções resultantes de revisões/inspecções por parte das autoridades fiscais àquelas declarações de impostos, não terão um efeito significativo nas demonstrações financeiras em 31 de Dezembro de 2005. Também de acordo com a legislação fiscal em vigor, os prejuízos fiscais são reportáveis durante um período de seis anos após a sua ocorrência e susceptíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período.

A Empresa não tem qualquer responsabilidade a pagar de IRC, excepto no que respeita à tributação autónoma.

Impostos Diferidos

A Empresa não reconheceu contabilisticamente, por uma questão de prudência, impostos diferidos activos.

7. PESSOAL AO SERVIÇO DA EMPRESA

O número de pessoas ao serviço da empresa no final do exercício é de 16 pessoas, incluindo 7 administradores.

8. DESPESAS DE INSTALAÇÃO, INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Compreende essencialmente estudos e projectos e expropriações relacionados com o desenvolvimento do Sistema de Transporte do Metro Mondego.

10. IMOBILIZADO

O movimento ocorrido no período foi o seguinte:

| | Saldo 01.01.05 | Aumentos | Abates e transferências | Saldo 31.12.05 |
|----------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------|-------------------|
| Imobilizações Incorpóreas | | | | |
| <i>Custo</i> | | | | |
| Despesas de instalação | 851.285 | 2.212 | - | 853.497 |
| Estudos e projectos em curso | 2.732.841 | 1.524.877 | - | 4.257.718 |
| Expropriações | 1.281.306 | 2.666.863 | - | 3.948.169 |
| Custos capitalizados | 2.471.487 | 942.320 | - | 3.413.807 |
| | 7.336.919 | 5.136.272 | - | 12.473.191 |
| <i>Amortizações</i> | | | | |
| <i>Despesas de instalação</i> | 545.872 | 225.106 | - | 770.978 |
| | 545.872 | 225.106 | - | 770.978 |
| Valor líquido | 6.791.047 | | | 11.702.213 |

| | Saldo 01.01.05 | Aumentos | Abates e transferências | Saldo 31.12.05 |
|---|-------------------|---------------|----------------------------|-------------------|
| 1.1.1.3. Imobilizações Corpóreas | | | | |
| <i>Custo</i> | | | | |
| Terrenos e recursos naturais | 192.516 | - | - | 192.516 |
| Equipamento de transporte | - | 14.000 | - | 14.000 |
| Equipamento administrativo | 170.882 | 37.743 | 9.460 | 198.165 |
| Outras imobilizações corpóreas | 1.078 | 418 | - | 1.496 |
| | 364.476 | 51.161 | 9.460 | 406.177 |
| <i>Amortizações</i> | | | | |
| <i>Equipamento de transporte</i> | - | 2.917 | - | 2.917 |
| <i>Equipamento administrativo</i> | 56.946 | 39.202 | 4.574 | 91.574 |
| <i>Outras imobilizações corpóreas</i> | 579 | 282 | - | 861 |
| | 57.525 | 42.401 | 4.574 | 95.352 |
| Valor líquido | 306.951 | | | 310.825 |

Em 4 de Abril de 2002 o Instituto Nacional de Transportes Ferroviários homologou o auto de entrega subscrito pela Rede Ferroviária Nacional, E.P. e pela Metro-Mondego, S.A., dos bens de domínio público que serão afectos ao sistema de metro ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã (linhas e edifícios da Linha da Lousã). O Conselho de Administração encontra-se actualmente a determinar os valores deste património e a forma da sua contabilização

Os custos correntes da actividade da Sociedade relacionados com o projecto, foram capitalizados em imobilizações incorpóreas, por contrapartida de trabalhos para a própria empresa, como segue:

| Descrição | Euros |
|-----------------------------------|----------------|
| Fornecimentos e serviços externos | 342.872 |
| Despesas com pessoal | 587.348 |
| Impostos | 12.100 |
| TOTAL | 942.320 |

As expropriações correspondem aos montantes pagos aos proprietários e arrendatários dos prédios e terrenos localizados na zona designada "Baixinha" da cidade de Coimbra, por onde passará o metro ligeiro e incluem os encargos financeiros relacionados com o seu financiamento no montante de 9.092 Euros e uma caução paga à Câmara Municipal de Coimbra para garantir o adequado cumprimento do projecto, no montante de 123.257 Euros.

Os terrenos e recursos naturais correspondem a terrenos localizados em Coimbra que foram prometidos permutar por um edifício sede e diverso equipamento a construir/fornecer por uma terceira entidade, no âmbito do protocolo entre a Câmara Municipal de Coimbra, a REFER e a Metro-Mondego, S.A.

32. GARANTIAS PRESTADAS

Foram prestadas garantias à Direcção Geral dos Impostos, no âmbito do pedido de reembolso do IVA (Nota 48).

35. a 37. CAPITAL

O capital social, integralmente subscrito e realizado, é de um milhão e setenta e cinco mil euros e está representado por um milhão e setenta e cinco mil acções de um euro cada, e é pertença dos seguintes accionistas:

| Accionistas | Nº Acções |
|---|------------------|
| Estado Português | 569.750 |
| Câmara Municipal de Coimbra | 150.500 |
| Câmara Municipal de Miranda do Corvo | 150.500 |
| Câmara Municipal da Lousã | 150.500 |
| Rede Ferroviária Nacional - REFER, E.P. | 26.875 |
| Caminhos de Ferro Portugueses, E.P. | 26.875 |
| | 1.075.000 |

40. MOVIMENTO NOS CAPITALS PRÓPRIOS

O movimento ocorrido nos capitais próprios do exercício foi o seguinte:

| Descrição | 01.01.05 | Aumentos | Aplicações | 31.12.05 |
|--------------------------------|----------------|------------------|------------|----------------|
| Capital | 1.075.000 | - | - | 1.075.000 |
| Resultados transitados | (572.426) | - | (3.509) | (575.935) |
| Resultado líquido do exercício | (3.509) | (153.643) | 3.509 | (153.643) |
| TOTAL | 499.065 | (153.643) | - | 345.422 |

43. REMUNERAÇÕES DOS ÓRGÃOS SOCIAIS

As remunerações dos órgãos sociais em 2005, foram de 286.443 Euros.

45. RESULTADOS FINANCEIROS

| Descrição | 2005 | 2004 |
|-------------------------------|---------------|--------------|
| Custos e perdas | | |
| Outros | 8.260 | 5.377 |
| | | |
| Proveitos e ganhos | | |
| Juros obtidos | 23.899 | 12.285 |
| Resultados financeiros | 15.639 | 6.908 |

46. RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS

| Descrição | 2005 | 2004 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|
| Custos e perdas | | |
| Perdas em imobilizações | 6.229 | 34.958 |
| Custos de exercícios anteriores | 1.357 | 1.392 |
| Outros | 250 | 997 |
| | 7.836 | 37.347 |
| Proveitos e ganhos | | |
| Subsídios ao investimento (Nota 50) | 143.184 | 202.577 |
| Outros | 275 | 487 |
| | 143.459 | 203.064 |
| Resultados Extraordinários | 135.623 | 165.717 |

48. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

| Descrição | Euros |
|--|----------------|
| Saldos credores | |
| IRS a pagar | 18.602 |
| Segurança Social | 6.846 |
| TOTAL | 25.448 |
| | |
| Saldos devedores | |
| IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado | 156.530 |
| IRC a receber | 5.780 |
| TOTAL | 162.310 |

O movimento na rubrica de IRC a receber foi o seguinte:

| Descrição | Euros |
|----------------------------------|--------------|
| Saldo em 1 de Janeiro | 3.920 |
| Pagamento 2004 | 96 |
| Retenções e pagamentos por conta | 6.029 |
| Pagamento do período | 4.265 |
| Saldos em 31 de Dezembro | 5.780 |

50. PROVEITOS DIFERIDOS

Corresponde a subsídios ao investimento recebidos em exercícios anteriores e no exercício, e resumem-se como segue:

| | Subsídios Recebidos | | | Transferências para Resultados | | | Saldo |
|--------------------------------|---------------------|------------------|-------------------|--------------------------------|----------------|----------------|-------------------|
| | Anos Anteriores | No Período | Acumulado | Anos Anteriores | No Período | Acumulado | |
| <i>Subsídios PIDDAC</i> | | | | | | | |
| Anteprojecto e Estudos Prévios | 487.737 | - | 487.737 | 391.077 | 96.660 | 487.737 | - |
| Concurso Público | 5.068.795 | 6.301.369 | 11.370.164 | - | 9.870 | 9.870 | 11.360.294 |
| Imobilizações corpóreas | 238.111 | 47.572 | 285.683 | 125.767 | 36.654 | 162.421 | 123.262 |
| <i>Subsídios QCA</i> | | | | | | | |
| Concurso Público | 854.499 | - | 854.499 | - | - | - | 854.499 |
| Total | 6.649.142 | 6.348.941 | 12.998.083 | 516.844 | 143.184 | 660.028 | 12.338.055 |

As transferências no exercício para resultados e para reservas contratuais foram as seguintes:

| Descrição | Euros |
|--------------------------------------|----------------|
| Resultados extraordinários (Nota 47) | 143.184 |
| TOTAL | 143.184 |

O Técnico Oficial de Contas

Dra. Maria Júlia Lobo Pendilhas Almeida

O Conselho de Administração

Dr. José António de Sousa Machado Mariz

Eng.º Guilherme Carlos Santos Fonseca Carreira

Dr. João Manuel Casaleiro Carvalho Costa

Dr.ª Maria Helena Cavaleiro da Costa B. Moura Ramos

Eng.º Daniel Martins dos Santos

Eng.º Carlos Jorge Rodrigues do Vale Ferreira

Eng.º Manuel Parola Gonçalves

13. CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS

14. RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

15. ANEXOS AO RELATÓRIO DE GESTÃO

| | | |
|----|--|----|
| 1. | Pareceres da Comissão de Acompanhamento da Parceria Público-Privada | 74 |
| 2. | Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações | 75 |
| 3. | Adenda ao Protocolo com a Câmara Municipal de Coimbra | 76 |
| 4. | Carta da Câmara Municipal de Miranda do Corvo | 77 |
| 5. | Parecer Jurídico sobre a Suspensão do Concurso Público Internacional | 78 |
| 6. | Declaração de Impacte Ambiental e respectivo aditamento | 79 |
| 7. | Pareceres sobre a Contabilização das Expropriações e respectivo Financiamento | 80 |
| 8. | Remunerações dos Membros do Conselho de Administração | 81 |

1. Pareceres da Comissão de Acompanhamento da Parceria Público-Privada

2. Despacho Conjunto dos Ministérios das Finanças e da Administração Pública e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

3. Adenda ao Protocolo com a Câmara Municipal de Coimbra

4. Carta da Câmara Municipal de Miranda do Corvo

5. Parecer Jurídico sobre a Suspensão do Concurso Público Internacional

6. Declaração de Impacte Ambiental e respectivo aditamento

7. Pareceres sobre a Contabilização das Expropriações e respectivo Financiamento

8. Remunerações dos Membros do Conselho de Administração