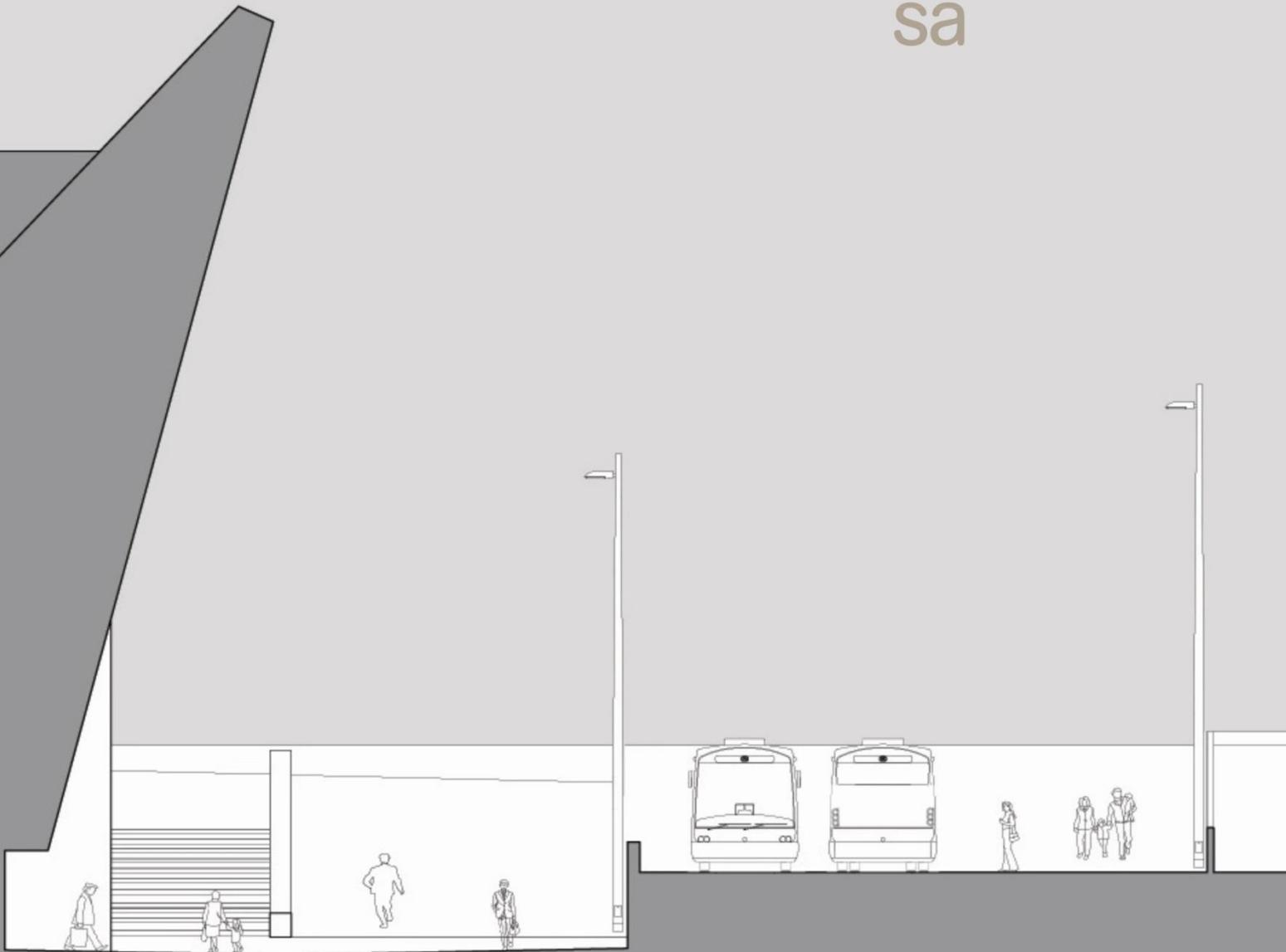




metro
mondego
sa



PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2020

Índice

1. INTRODUÇÃO	3
A. Enquadramento.....	3
B. Calendarização das Atividades.....	5
2. PRIORIDADES E PRESSUPOSTOS DE BASE	8
3. ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO	12
4. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO	20
A. Implementação.....	20
B. Estudos e Planeamento.....	24
C. Serviços Rodoviários Alternativos.....	26
D. Comunicação e Marketing.....	27
5. ORÇAMENTO FINANCEIRO	29
6. PARECER DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS	42

1. INTRODUÇÃO

A. Enquadramento

A Metro-Mondego, S.A. [adiante designada por Metro-Mondego] é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, integrando, portanto, o setor público empresarial, cujo regime geral consta do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro e Lei n.º 75-A/2014, de 30 de setembro.

De acordo com os respetivos estatutos, constantes do anexo II ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro, as participações sociais no capital dos acionistas da Metro-Mondego, compreendem as seguintes percentagens:

- a) Estado — 53%;
- b) Municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã — 14% cada;
- c) Infraestruturas de Portugal, I.P. — 2,5%;
- d) CP — 2,5%.

A empresa é concessionária, em regime de serviço público, da exploração de um sistema de metro ligeiro de superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, tal como consta das Bases da Concessão, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de Janeiro e alteradas pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de Dezembro. Nessa qualidade, a Metro-Mondego tem como objeto e atividade principal a realização das prestações inerentes à concessão, ou seja, a conceção, projeto, realização das obras de construção, fornecimento, montagem e manutenção do material circulante e dos demais equipamentos que constituem o sistema objeto da concessão e sua exploração. Admite-se, ainda, a possibilidade de a Metro-Mondego exercer um conjunto de atividades autónomas, acessórias do objeto da concessão, destinadas a assegurar os fins sociais do sistema de transportes concessionado e/ou o equilíbrio comercial da sua exploração, nomeadamente:

- a) Exploração comercial, direta ou indireta de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposições, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações do sistema ou no material circulante;

- b) Promoção, direta ou indireta, da construção ou venda de edifícios para fins comerciais, industriais ou residenciais nos terrenos ou edifícios que integrem o seu património;
- c) Prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico;
- d) Transferência de tecnologia e de *know-how*.

A partir de 2019, na sequência das orientações recebidas do Governo e no quadro da implementação do designado Sistema de Mobilidade do Mondego [SMM], na solução *Metrobus*, foi atribuída à Metro-Mondego a responsabilidade direta da operação do sistema. Este novo contexto irá implicar a adaptação das Bases da Concessão em vigor (processo que se encontra em estudo) designadamente, nos seguintes aspetos:

- Atualização da redação por forma a considerar o modo de transporte *Metrobus*, em substituição do metro ligeiro, e a alterações legais entretanto ocorridas, designadamente, o Código dos Contratos Públicos;
- Definição atualizada aos desenvolvimentos entretanto ocorridos, designadamente, considerando as obras já executadas para implementação do SMM, ou seja, as “empreitadas de reabilitação” das infraestruturas, realizadas pela REFER entre 2009 e 2012, e estabelecendo o necessário enquadramento para a transferência da responsabilidade da gestão da infraestrutura da Infraestruturas de Portugal, I.P. [IP] para a Metro-Mondego.
- Enquadramento dos termos da transferência dos ativos necessários para a gestão e operação do sistema, designadamente (mas não exclusivamente), entre a IP e a Metro-Mondego e entre o Município de Coimbra e a Metro-Mondego, situação que deverá ocorrer a curto prazo por forma a garantir um correto enquadramento das intervenções de cada um dos agentes envolvidos.

Adicionalmente, e não menos importante, torna-se também premente dar os passos necessários para reconverter a Metro-Mondego numa empresa operadora de transporte, garantindo assim que, num prazo relativamente curto, estará apta a desempenhar as atividades associadas a essa função (condução de veículos, controlo e gestão de operações, manutenção de infraestruturas, equipamentos e veículos, informação, fiscalização, segurança, entre outras).

B. Calendarização das Atividades

O presente Plano de Atividades e Orçamento para 2020 [PAO 2020] reflete as obrigações que decorrem das novas responsabilidades assumidas pela Metro-Mondego para implementar o SMM, conforme referido no ponto anterior. De acordo com o calendário apresentado na Figura 1, para 2020 está previsto o início das empreitadas de construção e adaptação de infraestruturas para o *Metrobus* na zona suburbana, o lançamento dos restantes concursos relativos às empreitadas de construção para a zona urbana de Coimbra, da responsabilidade da IP. Está igualmente previsto o lançamento dos concursos para a empreitada de construção do Parque de Manutenção e Oficinas [PMO] e para aquisição dos veículos (autocarros elétricos), estes últimos da responsabilidade da Metro-Mondego.

A implementação da nova estratégia de intervenção, a realização de obras (nomeadamente no que concerne às infraestruturas), a aquisição de veículos e sistemas *e o início da operação*, continuam pois a ser o *objetivo essencial da atividade da Metro-Mondego*, para o que é necessário continuar a assegurar, com a colaboração solidária e a determinação redobrada de todos os atores envolvidos, garantindo sempre que as *"decisões e consensos [... devam ...] corresponder às legítimas expectativas da Tutela e Acionistas"*, estando o mesmo dependente da *efetiva disponibilidade e utilização das verbas dos fundos comunitários*" (cf. PAO 2019).

Destaque-se, no entanto, a presença de um firme compromisso político acerca da importância que o transporte público de passageiros deve assumir no desenvolvimento do país e da região, *"oferecendo uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações"*, *"reduzindo a fatura energética [...] as emissões de CO2 e [contribuindo para o] aumento da produtividade [nomeadamente] por redução do congestionamento de tráfego"*, como o *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020¹* [PETI3+] e o novo *"Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Passageiros (RISPTP)²* vieram assumir e reforçar.

¹ Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61A/2015, de 18 de junho, publicada no Diário da República, 1.ª série — N.º 162 — 20 de agosto de 2015

² Aprovado pela Lei n.º 52/2015 de 9 de junho, tendo em conta as diretrizes europeias estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Com os estudos (revisados e atualizados), os projetos de execução em curso e um significativo número de obras realizadas - para além de expropriações, demolições e desenvolvimento de estratégias de integração entre a mobilidade e o ordenamento do território - o projeto do SMM tem vindo a consolidar a sua maturidade tendo igualmente em vista rentabilizar os avultados investimentos já realizados, assegurando que *"a execução do projeto [... seja exemplar ...], em termos de planeamento e promoção do transporte público, integração e regulação, financiamento e fiscalização, contribuindo para o reforço da dimensão urbana da política, em sintonia com o sétimo princípio para a reforma da política de coesão da união europeia"*.

Como se explicita neste *Plano de Atividades e Orçamento*, é ainda *identificada como atividade prioritária da Metro-Mondego* a necessidade de continuar a *assegurar os transportes rodoviários alternativos*³, na sequência da celebração, em 2018, de um novo contrato com um operador rodoviário.

³ A duração dos transportes rodoviários alternativos, muito para além do inicialmente previsto, exige uma redobrada e adequada atenção, no sentido de procurar minorar as suas limitações, menor atratividade e desconforto.

2. PRIORIDADES E PRESSUPOSTOS DE BASE

O presente PAO 2020 adota como pressupostos nucleares as estimativas que resultam das responsabilidades atribuídas à Metro-Mondego na concretização do SMM, onde se destacam os concursos para aquisição do material circulante, para a construção do PMO e para o sistema de bilhética, bem como a definição do tarifário e do modelo de exploração do sistema. Adicionalmente, continuará a Metro-Mondego a colaboração existente com a IP quer no âmbito da elaboração dos projetos de intervenção a carga desta, quer no quadro da candidatura ao POSEUR para financiamento comunitário das obras nas infraestruturas.

Estas atividades podem ser agrupadas de acordo com a definição de três grandes prioridades (ou áreas de atuação).

A **primeira prioridade** prende-se, naturalmente, com a *operacionalização do projeto do SMM*, abrangendo a definição dos processos de contratação e a especificação dos mesmos, a exploração do sistema, a definição das fontes de financiamento (incluindo fundos comunitários) quer para a fase de implementação quer para a operação.

O ponto de situação sobre o desenvolvimento do projeto com a solução Metrobus, anunciada em junho de 2017, é sumariamente o seguinte:

- De acordo com o *cronograma* atualizado (cf. Figura 1, anteriormente apresentada), a *elaboração do projeto de execução das infraestruturas de Longa Duração [ILD]*, dos *respetivos Relatórios de Conformidade Ambiental dos Projetos de Execução [RECAPE]*, e a *preparação do lançamento dos concursos* de carácter infraestrutural têm vindo a decorrer sob a responsabilidade da IP (geridos pela IP Engenharia), no quadro do *Protocolo* entre a Metro-Mondego e a IP, devendo estes trabalhos estar concluídos de forma faseada durante o exercício de 2020 (com adjudicação da empreitada do troço Serpins até ao Alto de São João já realizada). Por fim proceder-se-á ao lançamento dos concursos para a construção das restantes infraestruturas base (e. g. abrigos, pontos de cruzamento);

- A realização do concurso público para a aquisição do material circulante, na sequência da conclusão das tarefas relativas à elaboração das especificações técnicas e dos documentos que serão patenteados a concurso;
- A elaboração do projeto de execução, os estudos complementares e o lançamento do concurso para a implementação do PMO, em área adjacente ao Parque dos SMTUC na Guarda Inglesa;
- A definição do tarifário multimodal para a Região de Coimbra, que permitirá de seguida a elaboração das especificações técnicas do sistema de bilhética do SMM e a subsequente realização do concurso público para a sua aquisição e colocação em serviço.
- A definição dos sistemas técnicos do SMM (sistemas de ajuda à exploração, comunicações, informação ao passageiro, videovigilância, etc.), a realizar pela IP em colaboração com a Metro-Mondego, permitirá também o lançamento do concurso respetivo no primeiro semestre de 2020.

No quadro da coordenação entre a IP e a Metro-Mondego e do *Protocolo de colaboração técnica celebrado em 1 de junho de 2018*, a Metro-Mondego tem estado a colaborar ativamente no desenvolvimento das infraestruturas do projeto *Metrobus*, incluindo o acompanhamento de propostas/pareceres, a execução dos estudos prévios e projetos de execução de infraestruturas do SMM, envolvendo-se igualmente na necessária articulação com as Câmaras Municipais da Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra. Têm vindo a ser objeto de particular atenção as decisões pendentes sobre a integração do traçado do SMM na zona urbana de Coimbra, em particular fora do canal ferroviário existente, designadamente nos troços da Variante da Solum e em toda a Linha do Hospital, da Avenida Emídio Navarro, Portagem e Avenida Cidade de Aeminium, nas zonas de inserção e retorno, bem como a solução de atravessamento de Celas (nomeadamente tendo em atenção as obrigações da Declaração de Impacte Ambiental [DIA] quanto ao plano de mobilidade e reordenamento de trânsito). Neste contexto, a Metro-Mondego continuará a sua colaboração com a IP na preparação dos procedimentos de contratação das empreitadas de construção e adaptação de infraestruturas para o *Metrobus* e atividades conexas, como a definição de abrigos e mobiliário urbano para as estações, dos sistemas técnicos e análise dos processos expropriativos.

A **segunda prioridade** decorre da situação em que se encontram os projetos e a abertura do canal da Baixa de Coimbra. Na sequência do Parecer nº 5/2019, de 16 de Maio, da Unidade

Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial (UTAM) e do Despacho nº 550/19 SET do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, que concluiu não estarem reunidas as condições necessárias para viabilizar a participação da Metro-Mondego no “Fundo Especial de Investimento Imobiliário Fechado em Reabilitação Urbana – Coimbra Viva I” [FundBox], através da alienação das parcelas sobranes e correspondente subscrição de capital em montante igual ao da valorização daquelas parcelas. Na sequência das orientações emanadas pelas tutelas foi então desenvolvida uma alternativa processual, tendo sido elaborado o documento designado “*Proposta de Metodologia para Execução do Canal de Atravessamento da Baixa de Coimbra*” que mereceu a concordância das Tutelas Sectorial e Financeira. Assim, a intervenção a realizar na zona do canal do SMM a sul da Rua da Sofia, será feita em articulação entre a Metro-Mondego e a ESTAMO, nos termos do Protocolo estabelecido entre ambas as entidades. Assim, logo que sejam obtidas as necessárias autorizações, nomeadamente a relativa à assunção de encargos plurianuais decorrentes desta intervenção, estarão reunidas as condições necessárias para o lançamento pela Metro-Mondego do concurso público para a execução das obras integradas nesta intervenção e, complementarmente, o concurso para a contratação da fiscalização das mesas.

A **terceira prioridade** prende-se com a continuação das tarefas relativas aos serviços rodoviários alternativos ao Ramal da Lousã (Serviços Alternativos). Neste domínio, a Metro-Mondego tem vindo a reforçar a atenção na melhoria da qualidade do transporte. A duração dos Serviços Alternativos, muito para além dos prazos inicialmente previstos, exige um cuidado redobrado, no sentido de procurar minorar as limitações desta solução, nomeadamente menor atratividade e desconforto. Assinale-se que a 1 de setembro de 2018, na sequência do concurso desenvolvido pela CP com a colaboração da Metro-Mondego, e atendendo aos resultados do Inquérito à Satisfação dos Clientes dos Serviços Alternativos, teve início um novo contrato (com duração de três anos), mantendo a empresa a responsabilidade do pagamento dos respetivos encargos. Em 2020 deverá realizar-se novo inquérito à satisfação dos clientes.

De modo **transversal às três prioridades** enunciadas e em paralelo às atividades aí agrupadas, prevê-se prosseguir as *ações de demonstração de integração das políticas municipais de ordenamento do território e de mobilidade*, bem como de *promoção do transporte coletivo e mobilidade sustentada*, contribuindo assim eficazmente para a garantia da procura e sucesso

do projeto. Por último, assinala-se a ambição de investir na comunicação e imagem, seja relativamente aos transportes alternativos, seja quando à concretização do SMM.

Em face dos valores disponíveis e tendo presente o atrás exposto, a proposta de PAO 2020 incorpora as atividades em curso e previstas realizar em 2020 e nos anos seguintes, pressupondo que será obtida a autorização para utilização parcial do saldo de gerência por forma a dispor do financiamento intermédio necessário para a execução das obras na Baixa de Coimbra.

Relativamente ao financiamento das restantes atividades, sejam estas correntes ou de investimento, é considerado nesta fase que o mesmo será proveniente de transferências do Orçamento de Estado [OE], devendo posteriormente ser realizada uma revisão orçamental caso venha a ser disponibilizado cofinanciamento relevante por parte de terceiras entidades (e. g. Fundo Ambiental ou POSEUR), situações que permitirão reduzir o esforço económico da Administração Central neste projeto. Se porventura surgirem novas atividades que venham a ser acometidas a esta empresa, daí decorrerá uma necessidade de reforço dos investimentos a realizar.

3. ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO

O paradigma da Metro-Mondego foi profundamente alterado na sequência dos desenvolvimentos que se seguiram à *adoção da solução Metrobus* com impactos nos gastos motivados pela concretização do SMM e início da operação integral do sistema prevista para 2023. Em síntese, a decisão política tomada pelo conjunto dos acionistas visando colocar em serviço este sistema tão rapidamente quanto possível e a assunção das responsabilidades económicas subsequentes, implicam o abandono de um modelo centrado essencialmente na gestão corrente, no qual assumia um papel destacado a administração dos Serviços Alternativos, e a adoção de um modelo que podemos designar como de “*configuração, construção e operação*”, que amplia drasticamente a quantidade de tarefas e, conseqüentemente, obriga a uma dotação de recursos humanos muito superior, a par com crescimentos expressivos em matéria de contratação de serviços especializados, podendo esta mutação profunda revelar-se compatível com a classificação prevista no âmbito do n.º 10 do artigo 47.º da Lei de Execução Orçamental (DL n.º 84/2019, de 28 de junho), para uma “*empresa em reestruturação*”.

Começamos por assinalar as insuficiências na situação de partida ao nível do quadro de pessoal para as atividades em curso e a desenvolver, já em 2020, e apresentamos no Quadro 1 a evolução necessária da estrutura de pessoal para os próximos 3 anos.

Quadro 1 – Evolução do Quadro de Pessoal

QUADRO DE PESSOAL	2010	2018*	2019	2020	2021	2022	Variação 2018-2022	Total
Conselho de Administração	7	3	-	-	-	0	0	3
Departamento Financeiro	4	2	1	1	-	2	4	6
Departamento Técnico	6	4	-	3	2	4	9	13
Departamento Comunicação e Marketing	3	2	-	-	-	0	0	2
Departamento Jurídico	0	0	1	-	1	0	2	2
Departamento Recursos Humanos	0	0	0	1	-	0	1	1
Operacionais e Motoristas	0	0	-	-	-	60	60	60
Variação	0	-9	2	5	3	66	76	87
Total	20	11	13	18	21	87	76	87

* não existem admissões desde 2009

Para 2020, considera-se que o valor mínimo do quadro de pessoal será de 18 pessoas, pelo que se torna necessário contratar 5 técnicos superiores nesse ano⁴. No ano de 2021 será necessária a contratação de mais 3 quadros e em 2022, o reforço é ainda mais expressivo, correspondendo à esperada admissão de 66 recursos, dos quais 60 são assistentes operacionais diretamente relacionados com a operação do SMM.

Importa sublinhar que, no que se refere aos recursos humanos, foi considerada verba disponível para a realização de formação aos colaboradores. Essa formação requer a identificação de necessidades com proveito para a empresa. É ainda relevante referir que a Metro-Mondego incorporou para 2020 a realização de um Diagnóstico de Intervenção na Empresa para a promoção da igualdade de género. Estima-se que em 2021 seja possível a Elaboração do Plano de Ação para a Igualdade entre as Mulheres e os Homens na empresa.

Considerando que a Metro-Mondego não tem, e não prevê ter até 2022, um volume de negócios adequado para aferir o nível de atividade da empresa, para os efeitos e nos termos previstos na Lei⁵ propôs como Indicador de Otimização da Estrutura de Gastos operacionais [IOEGG], no âmbito do processo de aprovação do PAO 2019, o seguinte rácio:

IOEGG = gastos operacionais / investimento realizado (rubrica económica 07)

A utilização deste indicador de eficiência operacional alternativo foi superiormente aprovada pelo Senhor Secretário de Estado do Tesouro através do Despacho nº 1250/19-SET, corroborando a leitura que, na ausência de receitas, este indicador é o que melhor se adequa à análise do peso que os gastos operacionais representam no trabalho desenvolvido (investimento) ano após ano. Nunca é demais sublinhar que a Metro-Mondego vem de um cenário de fortíssima contenção de custos para um contexto fortemente dominado pela necessidade de realização de elevados níveis de investimento nos próximos anos, conduzindo a rácios decrescentes numa primeira fase para depois tender a estabilizar.

⁴ Caso não seja possível concretizar a contratação de 2 trabalhadores em 2019, tal como se prevê no PAO 2019, então será necessário efetuar 7 novas contratações em 2020.

⁵ Conforme dispõe o n.º 2 do artigo 158.º da LEO (DL n.º 84.º/2019, de 28 de junho) “[n]os casos em que o volume de negócios não se revele adequado para aferir o nível de atividade da empresa ou em que o rácio seja afetado por fatores ocasionais de elevado montante, pelo cumprimento de imposições legais ou por requisitos de segurança da respetiva atividade operacional, e quando não tenha sido autorizado outro indicador de otimização da estrutura dos gastos operacionais, os membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela respetiva área setorial podem autorizar outro indicador para medir a otimização da estrutura de gastos operacionais em 2019, o qual deve ser mantido, pelo menos, nos exercícios de 2020 e 2021.”

No que respeita às várias rubricas que compreendem o orçamento para 2020, iremos incluir, sempre que possível, informação passada (execução de 2018, orçamento inicial de 2019 e estimativa de execução em 2019). Será também apresentada a previsão do triénio 2020-2022, e pontualmente, sempre que for oportuno, referências ao indicador alternativo (IOEGG).

O orçamento de exploração é apresentado no Quadro 2.

Quadro 2 – Evolução do Orçamento de Exploração

ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO (€)	2018	2019	2019	2020	2021	2022
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO I	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO
Pessoal	413.725	549.080	463.109	895.629	1.033.201	1.728.932
Fornecimento e Serviços Externos	131.140	185.597	204.401	306.809	221.104	375.951
Equipamento Fixo	4.845	35.000	35.000	70.000	55.000	140.000
Total	549.710	769.677	702.509	1.272.438	1.309.305	2.244.883

Os valores acima permitem perceber claramente o impacto que resulta do reforço da estrutura de pessoal com relação direta nos fornecimentos e serviços externos para o triénio de 2020-2022. Deve ser lembrado que a alteração de paradigma na atividade da empresa e o reflexo que o incremento do investimento provoca na sua capacidade produtiva terá que ser acompanhado pelo incremento da exploração para dar resposta a novas atividades que até muito recentemente não existiam nem estavam sequer previstas.

Em 2020, ao nível de fornecimentos e serviços externos, está prevista a realização de obras de remodelação e adaptação de novas instalações da sede da empresa bem como o fim do benefício da redução de 3 mensalidades do valor da renda (tendo representado desde 2013 uma poupança anual de 25%). Esta alteração e aquela intervenção têm um impacto estimado de 72.719 €.

Para o triénio de 2020-2022, no que se refere ao equipamento fixo para o funcionamento, contemplamos a despesa da configuração direta dos postos de trabalho (hardware/software) das novas admissões (cujos valores se estimam em 15.000 € para 2020, 9.000 € em 2021 e 18.000 € em 2022) e a atualização faseada de equipamentos (hardware/software) existentes (cujos valores se estimam em 15.000 € para 2020, 46.000 € em 2021 e 32.000 € em 2022). Ainda em 2020 será necessária a aquisição de uma viatura operacional de todo o terreno para o acompanhamento das obras em curso (com um custo estimado de 40.000 €) e em 2022 está

prevista a aquisição de 3 viaturas operacionais para o apoio à operação, nomeadamente para as atividades dos inspetores no terreno (com um custo estimado de 90.000 €).

Quadro 3 – Evolução dos Custos com Pessoal e FSE

PRC	2010	2018	2019	2019	2020	2021	2022	Var 2020/2019p		Var 2020/2010	
	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	valor	%	valor	%
FSE	246.901	131.140	185.597	204.401	306.809	221.104	375.951	102.408	55,2%	59.908	24,3%
Deslocações e estadas	14.716	1.577	6.240	7.165	16.775	16.775	20.375	9.610	154,0%	2.059	14,0%
Ajudas de custo	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-
Comunicações	16.999	3.298	5.720	6.649	6.272	7.892	9.721	-378	-6,6%	-10.727	-63,1%
Pessoal	668.813	413.725	549.080	463.109	895.629	1.033.201	1.728.932	432.520	78,8%	226.816	33,9%
Total	915.714	544.865	734.677	667.510	1.202.438	1.254.305	2.104.883	534.928	72,8%	286.724	31,3%

Comparativamente a 2010, o orçamento para 2020 reflete um incremento global dos gastos operacionais de 286.724 €, provocado pelo aumento de 24,3% em FSE e 33,9% nos custos com pessoal, já referido. Comparativamente aos gastos de 2019 (previsão), em 2020 a variação incremental é superior resultante do facto de no ano em curso ainda não estar totalmente incorporada a alteração de paradigma na atividade da empresa.

Ao nível de desempenho do IEOGG, assinala-se a seguinte evolução esperada:

Quadro 4 – Evolução do Indicador de Desempenho Considerado

Indicador Alternativo	2018	2019	2019	2020	2021	2022
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO
Investimento	597.409	1.058.883	1.362.495	4.320.750	13.669.681	22.599.250
IOEGG	91,2%	69,4%	49,0%	27,8%	9,2%	9,3%

De acordo com os dados apurados, assiste-se a uma forte componente de investimento que dilui os custos de exploração ao longo do triénio 2020-2022, confirmando-se a leitura que a estrutura de pessoal (verificada em 2019) da empresa se apresenta atualmente como insuficiente para as responsabilidades e tarefas em curso.

O Quadro 5 apresenta a rubrica de investimento realizado e as estimativas de investimento para o exercício de 2020 e seguintes.

Quadro 5 – Evolução do Investimento

Investimento	2016	2017	2018	2019	2019	2020	2021	2022
	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO
Equipamento fixo	5.993	103.884	4.845	35.000	35.000	70.000	55.000	140.000
Implementação da 1ª fase	645.870	657.055	577.140	869.883	800.000	966.000	1.137.000	1.306.000
Implementação da 2ª fase	25.514	34.136	9.605	25.000	38.000			
Promoção do projeto	0	0		30.000	7.000			
Integração Ord. Território	0	0		14.000				
Estudos e Planeamento	9.500	7.596	5.819	50.000	442.495			
Coordenação geral Metrobus	0	0		35.000	40.000			
Comunicação e Marketing						25.000	55.000	75.000
Libertação da Baixa de Coimbra						1.197.750	1.900.500	947.750
Empreitada de Construção PMO							3.110.000	2.040.000
Bilhética							900.000	2.250.000
Material Circulante							6.227.181	15.490.500
Assessorias e estudos						2.062.000	285.000	350.000
Total	686.877	802.671	597.409	1.058.883	1.362.495	4.320.750	13.669.681	22.599.250

Para uma adequada leitura dos dados apresentados, assinala-se uma re-especificação de terminologia, com a finalidade de detalhar melhor o que anteriormente tem sido descrito como implementação da 2ª-fase, designação que englobava diversos investimentos associados à execução da Linha do Hospital. No presente documento passam a distinguir-se as diversas componentes do investimento consideradas relevantes nesta área de atuação do SMM. Também no que se refere à implementação da 1ª fase (que integrava os investimentos associados ao troço suburbano), recorda-se a relevância que aqui assumem os custos de operação dos serviços alternativos rodoviários.

De acordo com estes elementos, é possível perceber que os investimentos mais relevantes nos próximos três anos incluem a Libertação da Baixa de Coimbra com a empreitada de desconstrução e construção dos edifícios A1 e A2 (Edifício Ponte), a construção do PMO, a especificação e aquisição do sistema de bilhética, a especificação e aquisição do Material Circulante e as assessorias e estudos complementares.

No Quadro 6 sintetiza-se uma análise comparativa tendo por base o IOEGG e a evolução dos gastos em termos percentuais.

Quadro 6 – Evolução Comparada do IOEGG, dos Custos com Pessoal e dos FSE

ORÇAMENTO DE EXPLORAÇÃO (€)	2018	2019	2019	2020	2021	2022
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO I	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO
Pessoal	413.725	549.080	463.109	895.629	1.033.201	1.728.932
Fornecimento e Serviços Externos	131.140	185.597	204.401	306.809	221.104	375.951
Total	544.865	734.677	667.509	1.202.438	1.254.305	2.104.883
IOEGG	91,2%	69,4%	49,0%	27,8%	9,2%	9,3%
Pessoal		32,7%	11,9%	93,4%	15,4%	67,3%
Fornecimento e Serviços Externos		41,5%	55,9%	50,1%	-27,9%	70,0%

De acordo com os dados apresentados assinala-se uma tendência de redução do IOEGG, apesar do aumento percentual e em valor nos gastos operacionais. O aumento dos custos é resultante do crescimento da empresa para tornar possível a construção do SMM em preparação para a fase seguinte, a da sua plena operação, em 2023.

A repartição dos gastos na lógica analítica interna é a apresentada no Quadro 7.

Quadro 7 – Evolução dos Gastos por Centros de Custos⁶

Gastos POR PROJETO	2018	2019	2019	2020	2021	2022
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO I	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO
Gestão e Órgãos Sociais	112.575	120.728	175.414	248.767	249.939	253.750
Pessoal	365.293	483.832	360.173	744.662	836.882	1.517.087
Funcionamento	71.023	123.317	125.122	199.299	154.775	297.635
Formação	370	6.000	6.000	9.000	12.000	36.000
Marketing	449	800	800	710	710	410
Total	549.710	734.677	667.509	1.202.438	1.254.305	2.104.883

O Conselho de Administração a partir da Assembleia Geral de 24 de julho passou a ser composto por dois elementos executivos, entre os quais o Presidente e um vogal, e um elemento não executivo. Os gastos da Gestão e Órgãos Sociais decorrem do estatuto remuneratório então aprovado.

Os gastos do pessoal agregam os custos dos recursos humanos pertencentes à empresa, excluindo os Órgãos Sociais, contendo os custos remuneratórios e os gastos diretos por estes gerados, tais como deslocações e estadas, comunicações e combustíveis.

Assinala-se que não existem benefícios pós-emprego.

⁶ Não incorpora custos de investimento nem amortizações dos mesmos.

As despesas de funcionamento também aumentam no triénio como resultado da maior dimensão da estrutura, sendo apenas de registar em 2020 o custo previsto para a remodelação/adaptação para a nova sede da empresa. Adicionalmente, resultante das admissões do quadro de pessoal previstas, terminará o custo com trabalho especializado na área jurídica e na área contabilística.

No âmbito do Regulamento de Carreiras, está refletido o posicionamento remuneratório aos atuais trabalhadores (faseamento que termina a 1 de outubro de 2020) e posicionamento das admissões ao Quadro de Pessoal, de acordo com a tabela remuneratória definida e nos termos da proposta colocada à consideração da Tutela, a qual ainda não objeto de deliberação.

Quadro 8 – Evolução dos Custos com Pessoal

GASTOS COM PESSOAL (€)	2018	2019	2019	2020	2021	2022	Var 2020/2019p	
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO I	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	valor	%
Gastos totais com pessoal (1)=(a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)	413.725	549.080	463.109	895.629	1.033.201	1.728.932	432.520	93,4%
(a) Gastos com órgãos sociais	112.228	113.828	150.203	200.898	200.990	201.082	50.695	33,8%
(b) Gastos com cargos de direção	104.271	105.258	109.204	156.057	156.611	156.838	46.853	42,9%
(c) Remuneração do pessoal	185.011	311.907	190.551	508.975	639.455	1.258.184	318.424	167,1%
(i) vencimento base + s. férias + s. natal	178.829	302.672	184.584	495.123	621.450	1.207.086	310.539	168,2%
(ii) outros subsídios	6.182	9.235	5.967	13.852	18.005	51.098	7.885	132,1%
...impacto reduções remuneratórias /susp. sub. em cada ano	0	0	0	0			0	-
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0			0	-
(e) Restantes encargos	12.215	18.087	13.150	29.698	36.145	112.828	16.549	125,8%
(f) Rescisões /indenizações	0	0	0	0			0	-
Designação								
Nº total de RH (OS+Cargos Direção+Trabalhadores)	11	13	13	18	21	87	5	38,5%
Nº Órgãos Sociais	3	3	3	3	3	3	0	0,0%
Nº Cargos Direção s/ OS	2	2	3	3	3	3	0	0,0%
Nº de Trabalhadores sem OS e sem Cargos Direção	6	8	7	12	15	81	5	71,4%
Gastos com Dirigentes/Gastos com Pessoal	56,4%	33,7%	57,3%	30,7%	24,5%	12,5%	0	-46,5%

A admissão do pessoal ligado à operação ocorrerá apenas em setembro de 2022.

Estão incluídos como outros encargos do pessoal os relacionados com o seguro de saúde, seguro de acidentes de trabalho e a formação anual.

No que se refere à frota automóvel, a Metro-Mondego detém 3 viaturas ligeiras de passageiros, de 2005, 2009 e 2012. Na reformulação do parque automóvel, pretende-se a substituição das duas viaturas mais antigas por duas novas em regime de aluguer operacional de viaturas [AOV], mantendo o mesmo número de viaturas em 2019. O correspondente pedido foi apresentado ainda em 2019 à Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, IP [ESPAP], aguardando despacho.

Para 2020, conforme já referido, será necessário adquirir outra viatura operacional com características de todo o terreno para acompanhamento em obra. Em 2022 está prevista a aquisição de mais 3 viaturas de apoio direto ao serviço de operação do SMM.

Quadro 9 – Evolução dos Encargos com a Frota Automóvel

GASTOS COM FROTA AUTOMÓVEL (€)	2018	2019	2019	2020	2021	2022	Var 2020/2019p	
	EXECUÇÃO	ORÇAMENTO	PREVISÃO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	ORÇAMENTO	valor	%
AOV - Aluguer operacional de viaturas	0	0	10.000	18.000	18.000	18.000	8.000	80,0%
Seguro	1.366	2.100	2.100	2.100	2.100	4.700	0	0,0%
Revisões	1.955	3.000	3.000	3.250	3.650	6.000	250	8,3%
IUC	321	350	350	350	380	1.150	0	0,0%
Portagens	952	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-	-
Combustíveis	2.426	6.120	11.389	20.689	20.689	26.089	9.299	81,6%
Deslocações e Estadas*	1.577	6.240	7.165	16.775	16.775	20.375	9.610	134,1%
Estacionamento	324	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-	-
Nº de veículos	3	3	4	4	4	7	0	0,0%

* inclui despesas com portagens e estacionamento

4. ORÇAMENTO DE INVESTIMENTO

O PAO 2020 contempla, por um lado, o funcionamento da atividade corrente tais como os Serviços Alternativos. A estas rúbricas acresce o reforço de responsabilidades na gestão do projeto SMM (*Metrobus*), com impacto direto ao nível da atividade corrente e na realização de estudos para o lançamento de concursos públicos, entre os quais o concurso dos veículos para o sistema *Metrobus*.

Os Serviços Alternativos foram objeto de um novo contrato de exploração, celebrado com a Transdev, iniciado em setembro de 2018. Neste novo contrato está incorporado o efeito que decorre da aplicação do PART (Plano de Apoio à Redução Tarifária) aos Serviços Alternativos.

No que respeita à componente orçamental Investimento no PAO 2020, considerando um enquadramento na lógica dos projetos (componente analítica), temos a estrutura que se apresenta nos pontos seguintes.

A. Implementação

A.1 Interfaces e Integrações Funcionais

Os espaços urbanos resultantes da construção das integrações funcionais das estações no âmbito das empreitadas de Alto São João - Miranda do Corvo e Miranda do Corvo - Serpins, e ainda das Interfaces de Sobral de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã, são de uso público, com manutenção assegurada pelas Câmaras de Miranda do Corvo e Lousã, conforme protocolos propostos pela Metro-Mondego e assinados entre estas Autarquias e a IP para a gestão e manutenção dos espaços de uso público. Com a colaboração dos serviços técnicos da Metro-Mondego, as autarquias têm garantido uma boa utilização desses espaços assegurando eficazmente a sua gestão e manutenção. Nos troços de canal dentro do perímetro urbano dos municípios da Lousã e Miranda do Corvo, tem também existido uma colaboração por parte destas autarquias na manutenção do canal, nomeadamente no que respeita á desmatação. Nos restantes troços, a manutenção tem vindo a ser assegurada pontualmente pela IP, de

acordo com as reclamações recebidas e pontos críticos identificados. As reclamações são em geral remetidas à Metro-Mondego e Autarquias, que as transmitem à IP após verificação no local.

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

A.2 Abertura do Canal do Sistema de Mobilidade do Mondego na Baixa de Coimbra – Desconstrução, construção e reabilitação dos Edifícios.

Considerando que:

- i) É urgente avançar com a obra de construção dos edifícios na Baixa de Coimbra conhecidos como A1 e A2 de modo a permitir o atravessamento do canal da baixa num prazo compatível com a programação existente para a Linha do Hospital;
- ii) A Metro-Mondego não tem vocação para comercializar os ativos imobiliários por forma a maximizar o respetivo valor, estando inclusivamente com escassez de recursos para efetuar esse processo;
- iii) A ESTAMO é uma entidade pública com vocação e larga experiência na gestão e valorização do património imobiliário;
- iv) O exposto no relatório UTAM e o despacho exarado por S. Exa. o Senhor Secretário de Estado do Tesouro sobre o mesmo dão orientações no sentido da Metro-Mondego articular com a ESTAMO o processo de alienação do seu património imobiliário na zona da Baixa de Coimbra;

A Metro-Mondego propôs-se :

- i) Celebrar um protocolo entre a Metro-Mondego e a ESTAMO que estabeleça os termos em que esta irá adquirir as parcelas sobrantes referidas e
- ii) adquire as frações sobrantes dos edifícios A1 e A2 (que não estão afetas aos ónus preexistentes associados à instalação da Farmácia Luciano e Matos e da Padaria Palmeipan) ou, alternativamente, presta assessoria à Metro-Mondego para avaliação e comercialização das mesmas;

iii) assumir a responsabilidade pela construção dos edifícios A1 e A2, lançando os concursos públicos para o efeito.

A 2019.10.16 o Gabinete do Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas deu conhecimento à Metro-Mondego do ofício n.º 4510/2019, do Gabinete do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, e da Informação n.º 598/2009 de 2019.10.04, da Direção Geral do Tesouro e Finanças, sobre a qual recaiu o Despacho n.º 1165/19 – SET *“Concordo, devendo ser acauteladas as preocupações na presente informação”*.

A referida Informação conclui *“...que nada obsta que a proposta de metodologia para execução do canal de atravessamento da Baixa de Coimbra, bem como a minuta de protocolo a celebrar entre a Metro-Mondego e a ESTAMO sejam aprovados pelo Senhor Secretário de Estado do Tesouro.”* Salientando os seguintes aspetos:

- *“Os investimentos a realizar pela Metro-Mondego devem ser inscritos e quantificados na Proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2020 (PAO 2020), não produzindo quaisquer efeitos até que seja obtida a respetiva aprovação, por parte dos membros do Governo responsável pela área das finanças; titular da função acionista e do respetivo sector da atividade;*
- *Enquanto não for obtida a aprovação do PAO 2020, e independentemente da autonomia de gestão das administrações ou das normas estatutárias aplicáveis, será necessária submeter à aprovação prévia do titular da função acionista e realização de qualquer investimento;*
- *A necessidade de utilização do saldo de gerência deve ser colocada à apreciação junto da Direção geral do Orçamento;*
- *Relativamente à minuta de protocolo de colaboração entre a Metro-Mondego e a ESTAMO, estando em consonância com a metodologia proposta, salvo melhor opinião, nada obstará à sua aprovação, desde que, sejam acautelados os procedimentos decorrentes da aplicação do Regime das Expropriações às parcelas sobrantes, bem como, não se alcançando o propósito que esteve subjacente à inclusão do considerando o, sugere-se que o mesmo seja retirado.”*

Torna-se necessário efetuar um conjunto de tarefas necessárias à concretização do processo, nomeadamente:

- i) Efetuar uma avaliação das parcelas e das frações pela ESTAMO;

- ii) A Metro-Mondego outorgar com a ESTAMO um Memorando, nos termos atrás referidos.
- iii) Revalidação do processo de licenciamento dos edifícios A1 e A2 pelas entidades competentes, nomeadamente pela DRCC e pela CMC;
- iv) Preparação pela Metro-Mondego das versões finais das peças a patentear a concurso relativamente aos edifícios A1 e A2;
- v) Abertura do Concurso Público da Empreitada de Construção dos Edifícios A1 e A2;
- vi) Preparação pela Metro-Mondego das versões finais das peças a patentear a concurso relativamente à Fiscalização da Obra referida na alínea anterior;
- vii) Adjudicação da empreitada referida em vi), que estima possa ocorrer até 2020.04.20;
- xi) Conclusão da empreitada referida na alínea anterior, que deverá ocorrer até 2023.03.30.

A.3 Manutenção e Monitorização do Edificado

Até à concretização das intervenções para a abertura definitiva do canal de atravessamento da Baixa de Coimbra, a Metro-Mondego tem o dever de assegurar a conservação dos seus prédios. Desta obrigação resulta a necessidade de dar continuidade ao plano de instrumentação e monitorização conforme foi definido e tem vindo a ser implementado, bem como a realização de um conjunto de trabalhos de conservação e manutenção das condições de segurança e estabilidade dos prédios da Metro-Mondego na Baixa de Coimbra. A necessidade desses trabalhos decorre em paralelo com ações de monitorização efetuadas.

A.4 Revisão do acordo Indemnizatório com Palmeipan

O prazo de execução previsto originalmente para a empreitada relativa aos edifícios A1 e A2, de 35 meses, é considerado como condicionante (ou mesmo impeditivo) para o cumprimento do calendário atual de implementação do SMM. Como tal, a Metro-Mondego procedeu a uma análise das condições e medidas a assegurar para permitir a revisão da calendarização prevista para a realização das obras destes edifícios. Fruto deste trabalho, foi elaborada uma proposta de solução que possibilita a redução do prazo de 35 para 23 meses, de modo a compatibilizar o prazo da obra com o calendário do SMM. Importa destacar que esta redução de prazo só será

possível com a transferência prévia de uma das atividades comerciais (Palmeipan) para espaço alternativo arrendado nas proximidades, durante um prazo que se estima em cerca de 2 anos, sendo necessário prever e autorizar essa despesa (renda e custo de instalação) suportando a Metro-Mondego o valor desses encargos.

B. Estudos e Planeamento

B1. Mobilidade e Integração com o Ordenamento do Território

B1.1. Memorandos

A Metro-Mondego tem vindo a desenvolver numa estratégia de colaboração com as Autarquias de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, incluindo a elaboração de estudos e metodologias no sentido de encontrar soluções de integração das políticas de mobilidade e (re)ordenamento do território. Esta estratégia visa, potenciar a obtenção da máxima rentabilidade e aproveitamento do SMM, bem como de ações de reformulação dos sistemas de transporte, tarifários, gestão da circulação e estacionamento e financiamento da operação do sistema e criação de Autoridade Regional de Transportes.

Neste âmbito, as três autarquias aprovaram dois Memorandos:

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

B1.2. Ações demonstrativas

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

Foram estabelecidos, entre a Metro-Mondego e as Autarquias, protocolos relativos ao "Programa de Reestruturação Urbana na envolvente das Estações", no seguimento dos quais se procedeu à identificação e caracterização das áreas objeto de estudos e à tipificação de

metodologias de desenvolvimento ativo mais adequadas, incluindo a elaboração de estudos, planos de pormenor e/ou lançamento e desenvolvimento de unidades de execução.

B2. Estudos, Projetos e Concursos

A Metro-Mondego prosseguirá em 2020 as tarefas relativas à implementação da solução *Metrobus* para o projeto SMM, incluindo a colaboração com a IP nos aspetos relativos às infraestruturas, em conformidade com o Protocolo de Colaboração celebrado com esta entidade.

As tarefas incumbidas à Metro-Mondego incluem, basicamente, o desenvolvimento dos estudos e projetos do sistema *Metrobus* e a realização de concursos públicos, nomeadamente:

- Realização do concurso para a aquisição dos veículos elétricos e sistemas de carregamento de energia, na sequência da conclusão da elaboração das especificações técnicas e documentos concursais em 2019;
- Elaboração de estudos e projetos de execução, bem como dos documentos concursais para o concurso da empreitada de construção do PMO, respetivo equipamento e prestação de serviços de gestão e fiscalização da empreitada;
- Conclusão dos estudos, promovidos pela Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra [CIM-RC] e Metro-Mondego e Câmara Municipal de Coimbra, relativos a bilhética intermodal, tarifário e plano ferroviário;
- Elaboração de especificações técnicas e documentos concursais para o concurso do sistema de bilhética do SMM, tendo como *input* a definição do modelo do sistema de bilhética multimodal da Região de Coimbra obtida no estudo referido no ponto anterior;
- Colaboração com a IP na elaboração de especificações técnicas e realização do concurso para a aquisição do Sistema de Ajuda à Exploração [SAE] do SMM, no qual se incluem os sistemas complementares de comunicações, de informação ao passageiro e de videovigilância, entre outros bem como na preparação das especificações e do projeto dos abrigos e mobiliário urbano das paragens;
- Aprofundamento do modelo de financiamento, organização e gestão da operação do SMM;

- Definição do programa de exploração do SMM, incluindo a realização de estudos e análises complementares;
- Análise e *benchmarking* de outros sistemas de transporte em sítio próprio em operação.

Assim, na rubrica “Estudos e Assessorias” do presente documento foi considerado um montante para a realização de estudos e a contratação de assessorias necessárias para o projeto *Metrobus*, distribuídas pelas seguintes áreas:

- Gestão e Operação
- Veículos
- PMO / Parque de Recolha
- Bilhética e Tarifário
- Sistemas de Ajuda à Exploração e Telemática
- Abrigos e mobiliário urbano (Paragens)
- Consultoria jurídica especializada
- Outros (estudos ambientais, estudos de traçado e circulação; estudos de integração urbana; planos de pormenor)

Foi ainda considerado no orçamento para 2020, na classificação “Funcionamento – Pessoal”, uma rubrica para reforço da equipa técnica da Metro-Mondego, que integra a contratação de três técnicos superiores, para responder ao acréscimo previsto de trabalhos e a diversificação das atividades do Departamento Técnico, tendo em vista nomeadamente a aquisição do material circulante e sistema de bilhética e a necessidade de acompanhamento das empreitadas de construção a realizar pela IP.

C. Serviços Rodoviários Alternativos

No que diz respeito aos Serviços Alternativos, em 2020 a Metro-Mondego dá continuidade à responsabilidade pelo pagamento dos respetivos encargos permitindo assegurar a sua prestação, prevendo-se que este seja um ano estável no que diz respeito à operação rodoviária, na sequência do contrato em vigor, com início em 1 de Setembro de 2018 e que vigorará durante 3 anos, com possibilidade de prolongamento até à data de início da operação do SMM. Sublinha-se que o prazo do atual contrato apresenta um horizonte temporal

adequado e compatível, tanto quanto é possível antever, com o estabelecido no cronograma para a concretização da nova solução para o SMM (cf. Figura 1).

Nesta rubrica inclui-se, para além do pagamento dos encargos decorrentes da gestão, acompanhamento e realização dos Serviços Alternativos, verbas destinadas à manutenção, limpeza e melhoria das condições de funcionamento (incluindo abrigos), e também para suportes de comunicação (horários de bolso, cartazes para abrigos, etc.) e realização de inquéritos à satisfação dos clientes.

No planeamento dos Serviços Alternativos está considerado o efeito a continuação da aplicação do Plano de Apoio à Redução Tarifária [PART], prevendo-se uma receita com origem na Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra [CIM-RC] acompanhada do conseqüente acréscimo de despesa correspondente ao pagamento efetuado diretamente à CP.

D. Comunicação e Marketing

A estratégia de Comunicação e Marketing, bem como a sua implementação, a partir do conhecimento da solução para o modelo de transporte a adotar para o SMM, depende diretamente da previsão do recomeço das obras e correspondente partilha de informação aos cidadãos, pretendendo-se, naturalmente, que se desenvolva em estreita articulação com as autarquias abrangidas.

Atento ao cronograma assumido pelo Governo, será necessário reconfigurar a estratégia de comunicação para a Metro-Mondego, procedendo à mobilização de recursos que possam dar resposta adequada a este empreendimento, tendo como objetivos nucleares a promoção do modelo de transporte, a informação aos utentes, o acompanhamento e divulgação da evolução do projeto e a prossecução de uma estratégia de comunicação institucional. Esta ação convoca a experiência do Departamento de Comunicação e Marketing [DCM] da Metro Mondego, cujo *know-how* especializado beneficiou da sua ativa coordenação e execução do plano de *marketing* e de comunicação no decurso da pretérita implementação do projeto de *tram-train*, bem como do acompanhamento quotidiano dos Serviços Alternativos em vigor desde 2009, que são assegurados por este Departamento. Com efeito, o DCM prevê um conjunto de ações e medidas de *Promoção e Divulgação do projeto SMM*, assumindo quatro

objetivos: *credibilizar, informar* (sobre novo modo de transporte e traçado), *promover* (o *Metrobus* e o transporte público), consolidar atuais e iniciar a *captação* de futuros clientes. Com efeito, o DCM prevê a elaboração e a implementação de um Plano de Comunicação (com recurso a know-how externo) que consubstancie num conjunto de ações e medidas de Promoção e Divulgação do projeto SMM, assumindo quatro objetivos: *credibilizar, informar* (sobre o novo modo de transporte e traçado), *promover* (o *Metrobus* e o transporte público), consolidar atuais e iniciar a *captação* de futuros clientes. Para os efeitos enunciados, está prevista a remodelação do sítio institucional na internet da empresa, que se encontra tecnologicamente desadaptado, sendo visualmente pouco apelativo e incapaz de assegurar uma boa articulação e partilha de informação com os utilizadores. Para além do cumprimento dos objetivos assinalados, o novo sítio na internet deverá integrar a informação e funcionalidades do atual *Blog* dos Serviços Alternativos, embora com recurso a ferramentas semelhantes às atualmente existentes noutros sítios de empresas de transporte público de passageiros.

5. ORÇAMENTO FINANCEIRO

A dotação da Administração Central para financiamento da atividade da Metro-Mondego, para 2020 é de 3.734.649 €.

O saldo de gerência existente será opção de recurso em 2020 caso se verifiquem atrasos na venda das Parcelas Sobrantes, para não por em causa a empreitada de desconstrução dos edifícios na Baixa de Coimbra considerado vital para libertação do canal e viabilidade do funcionamento do SMM.

Neste âmbito, as fontes de financiamento consideradas no PAO 2020 e seguintes são as referidas nos Quadros 10 e 11.

Quadro 10 – Descrição das Fontes de Financiamento

PATRIMONIAL			
FONTES DE FINANCIAMENTO (€)	2020	2021	2022
Receita de Rendas	1.539	0	0
Receita de IVA	0	0	0
Dotação orçamento de Estado	3.734.649	14.803.986	20.453.438
Receita de Passes (PART)	120.000	120.000	120.000
Venda de Imóveis	1.667.000	0	4.130.695
Total	5.523.188	14.923.986	24.704.133

Quadro 11 – Descrição das Quadro 11 - Fontes de Financiamento na ótica da Contabilidade Orçamental

PATRIMONIAL			
FONTES DE FINANCIAMENTO (€)	2020	2021	2022
Receita de Rendas	1.539	0	0
Receita de IVA	844.190	2.101.068	4.602.182
Dotação orçamento de Estado	3.734.649	14.803.986	20.453.438
Receita de Passes (PART)	120.000	120.000	120.000
Venda de Imóveis	1.667.000	0	4.130.695
Total	6.367.377	17.025.054	29.306.314

A Metro-Mondego não tem endividamento bancário desde 2014.

Quadro 12 - Mapa de Orçamento 2020-2022

ORIGEM DE FUNDOS (€)	2020	2021	PATRIMONIAL
			2022
			ORÇAMENTO
Receita de Rendas	1.539	0	0
Dotação de Orçamento de Estado	3.734.649	14.803.986	20.453.438
Receitas PART	120.000	120.000	120.000
Venda Parcelas (Imóveis)	1.667.000	0	4.130.695
Saldo de Gerência	0	0	0
Total	5.523.188	14.923.986	24.704.133

APLICAÇÃO DE FUNDOS (€)	2020	2021	2022
			ORÇAMENTO
Estrutura			
Fornecimentos e Serviços Externos	306.809	221.104	375.951
Pessoal	895.629	1.033.201	1.728.932
Equipamentos	70.000	55.000	140.000
Investimento			
Serviços Alternativos	966.000	1.137.000	1.306.000
Comunicação e Marketing	25.000	55.000	75.000
Libertação da Baixa	1.197.750	1.900.500	947.750
Empreitada de Construção PMO	0	3.110.000	2.040.000
Bilhética	0	900.000	2.250.000
Material Circulante	0	6.227.181	15.490.500
Estudos e Assessorias	2.062.000	285.000	350.000
Total	5.523.188	14.923.986	24.704.133

Na perspetiva orçamental os valores são os apresentados no Quadro 13.

Quadro 13 – Origem e Aplicação de Fundos na Perspetiva Orçamental

ORIGEM DE FUNDOS (€)	2020	ORÇAMENTAL	
		2021	2022
Receita de Rendas	1.539	0	0
Dotação de Orçamento de Estado	3.734.649	14.803.986	20.453.438
Receitas PART	120.000	120.000	120.000
Venda de Parcelas (Imóveis)	1.667.000	0	4.130.695
Receita de IVA	844.190	2.101.068	4.602.182
Saldo de Gerência	0	0	0
Total	6.367.377	17.025.054	29.306.314

APLICAÇÃO DE FUNDOS (€)	2020	ORÇAMENTAL	
		2021	2022
Estrutura			
Fornecimentos e Serviços Externos	304.963	256.652	453.727
Pessoal	954.374	1.034.660	1.708.192
Investimento			
Equipamentos	86.100	67.650	172.200
Serviços Alternativos	1.188.180	1.398.510	1.606.380
Comunicação e Marketing	30.750	67.650	92.250
Libertação da Baixa	1.266.750	1.926.950	959.250
Empreitada de construção PMO	0	3.156.000	2.063.000
Bilhética	0	1.107.000	2.767.500
Material Circulante	0	7.659.433	19.053.315
Estudos e Assessorias	2.536.260	350.550	430.500
Total	6.367.377	17.025.054	29.306.314

Repartição de custos exploração 2020-2022 (€)

Os gastos que se prevê sejam gerados pela Administração e Órgãos Sociais são os referidos no Quadro 14.

Quadro 14 - Gastos gerados pela Administração e Órgãos Sociais

ADMINISTRAÇÃO E ÓRGÃOS SOCIAIS	2019	2020	2021	2022
	<small>PREVISÃO</small>		<small>ORÇAMENTO</small>	<small>PATRIMONIAL</small>
Remunerações	153.546	204.221	204.313	204.405
Combustíveis	6.239	15.289	15.289	17.089
Despesas Representação	900	1.800	2.400	4.200
Comunicações	1.164	1.561	1.561	1.561
Deslocações e Estadas	3.445	7.775	7.775	8.375
Aluguer Operacional	10.000	18.000	18.000	18.000
Outros	120	120	600	120
Total	175.414	248.767	249.939	253.750

O acréscimo de gastos está diretamente relacionado com as condições remuneratórias fixadas e demais regalias ou benefícios atribuídos, tendo em conta a nova composição do Conselho de Administração bem como as despesas no exercício de funções. O aluguer operacional resulta da substituição de 2 viaturas com mais de 10 anos.

A evolução no quadro de pessoal reflete o aumento das remunerações e gastos diretamente associados como a formação, comunicações e deslocações e estadas, como se detalha no Quadro 15.

Tal como exposto no quadro citado, está previsto que terminem em 2020 a prestação de serviços jurídico e de contabilidade.

Quadro 15 – Evolução dos Gastos do Pessoal

PESSOAL	2019	2020	2021	PATRIMONIAL 2022
	PREVISÃO		ORÇAMENTO	
Remunerações	303.563	682.408	816.887	1.488.527
Formação	6.000	9.000	12.000	36.000
Combustíveis	5.150	5.400	5.400	9.000
Despesas Representação	1.200	1.800	2.400	4.200
Comunicações	2.000	1.754	2.474	3.000
Deslocações e Estadas	3.720	9.000	9.000	12.000
Assessoria Jurídica	20.640	20.640	0	0
Assessoria Contabilidade	23.300	23.300	0	0
Outros	600	360	720	360
Total	366.173	753.662	848.882	1.553.087

O crescimento dos custos de funcionamento decorre essencialmente do incremento de estrutura de pessoal. Relativamente às rendas e alugueres contempla-se o fim da redução de 25% nas prestações de renda anuais, anteriormente acordadas com o atual senhorio, a partir de 2020. Em 2022 este custo sofre um aumento relevante justificado pela necessidade de encontrar instalações que comportem a dimensão de pessoal prevista, superior a 80 pessoas nessa data.

Quanto à conservação e reparação, está contemplada uma verba significativa para remodelação das instalações sede, situação que resulta de a Metro-Mondego estar a procurar instalações de propriedade pública para se alojar, na sequência do possível término do contrato de arrendamento em vigor. Apesar da dificuldade sentida em encontrar um espaço compatível para efetuar a mudança será de prever a necessidade de realizar reparações e remodelação.

Destaca-se o crescimento dos custos com tecnologias de informação, diretamente ligadas às licenças imprescindíveis do *software* existente (Primavera, Filedoc, Autocad) mas também do crescente número de licenças, decorrente do crescimento da estrutura e de outras necessidades de licenciamento adicionais associadas a novas funções desempenhadas pela empresa (e. g. software de manutenção, de otimização da produção de transporte, de escalamento de pessoal, de escalamento de veículos).

Quadro 16 – Evolução das Despesas de Funcionamento

FUNCIONAMENTO	2019	2020	2021	PATRIMONIAL 2022
	PREVISÃO		ORÇAMENTO	
Eletricidade	6.300	6.960	6.960	12.000
Água	540	480	480	480
Ferramentas Utens. desgaste rápido	1.200	1.000	1.200	2.000
Livros e doc. técnica	1.200	600	850	1.800
Material de escritório	4.920	2.850	3.100	5.100
Rendas e alugueres	48.136	51.435	51.930	122.100
Comunicações	3.485	2.956	3.856	5.160
Seguros	3.880	4.095	4.495	6.695
Conservação e reparação	4.900	64.150	10.550	24.000
Limpeza	2.100	2.880	3.120	6.000
Contencioso e notariado	1.800	1.500	1.600	1.500
Vigilância e segurança	1.200	1.250	1.400	2.500
Auditoria	11.681	12.243	12.243	18.000
Informática	13.800	13.800	19.800	33.000
Jardinagem	700	700	700	700
Tecnologias de informação	19.100	22.650	22.710	44.400
Outros FSE's	180	9.750	9.780	12.200
Total	125.122	199.299	154.775	297.635

Ao nível de gastos correntes de marketing estão previstos valores residuais e essencialmente associados aos encargos com as instalações de venda de títulos.

Quadro 17 – Evolução dos Gastos em Marketing e Comunicação

MARKETING	2019	2020	2021	PATRIMONIAL 2022
	PREVISÃO		ORÇAMENTO	
Eletricidade	360	300	300	0
Água	240	180	180	180
Outros	200	230	230	230
Total	800	710	710	410

METRO MONDEGO, S.A.
BALANÇO PREVISIONAL DE 2020

RUBRICAS	NOTAS	PREVISIONAL				ORÇAMENTO
		31-12-2019	31-03-2020	30-06-2020	30-09-2020	31-12-2020
ACTIVO						
<u>Activo não corrente</u>						
Activos fixos tangíveis		44.107.093	45.056.097	45.981.158	46.846.186	47.760.991
Propriedades de Investimento		192.516	192.516	192.516	192.516	192.516
Activos intangíveis		51.315	46.065	40.815	35.565	30.315
		44.350.925	45.294.678	46.214.490	47.074.268	47.983.822
<u>Activo corrente</u>						
Estado e outros entes públicos		151.554	185.480	394.078	408.073	422.100
Outras contas a receber		0	0	0	0	0
Diferimentos		6.882	6.882	6.882	6.882	6.882
Caixa e depósitos bancários		3.230.559	3.629.846	3.373.933	3.412.627	2.951.639
		3.388.995	3.822.209	3.774.893	3.827.582	3.380.621
Total do Activo		47.739.920	49.116.887	49.989.383	50.901.850	51.364.444
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO						
CAPITAL PRÓPRIO						
Capital realizado		1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000
Reservas legais		9.654	9.654	9.654	9.654	9.654
Resultados transitados		-866.013	-904.519	-904.519	-904.519	-904.519
Subsídios Atribuídos		47.455.593	48.179.181	48.902.769	49.626.357	50.349.946
Ajustamentos em Subsídios		-10.331.930	-10.339.800	-10.348.518	-10.358.083	-10.368.496
Resultado líquido do período		-38.505	-19.565	-31.612	-42.375	-65.607
Interesses minoritários						
Total do capital próprio		37.303.798	37.999.952	38.702.775	39.406.035	40.095.978
PASSIVO						
<u>Passivo não corrente</u>						
Passivos por impostos diferidos		10.388.076	10.595.865	10.803.408	11.010.705	11.217.756
		10.388.076	10.595.865	10.803.408	11.010.705	11.217.756
<u>Passivo corrente</u>						
Fornecedores		7.001	61.018	27.402	29.312	2.882
Estado e outros entes públicos		23.167	23.167	18.913	18.913	29.951
Outras contas a pagar		17.455	436.462	436.462	436.462	17.455
Diferimentos		423	423	423	423	423
		48.046	521.070	483.200	485.110	50.710
Total do passivo		10.436.122	11.116.935	11.286.608	11.495.815	11.268.466
Total do capital próprio e do passivo		47.739.920	49.116.887	49.989.383	50.901.850	51.364.444

METRO MONDEGO, S.A.
DEMONSTRAÇÃO PREVISIONAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DE 2020

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PREVISIONAL				ORÇAMENTO
		31/12/2019	31/03/2020	30/06/2020	30/09/2020	31/12/2020
Trabalhos para a própria entidade		629.842	321.721	618.094	855.526	1.146.329
Fornecimentos e serviços externos		195.549	125.227	187.881	241.993	298.459
Gastos com o pessoal		463.110	213.282	458.164	650.748	895.629
Outros rendimentos e ganhos		32.927	11.078	22.942	35.285	48.721
Outros gastos e perdas		11.563	3.700	5.200	6.700	8.350
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		-7.453	-9.410	-10.209	-8.630	-7.388
Gastos/reversões de depreciação e amortização		26.799	10.155	21.403	33.746	47.182
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		-34.252	-19.565	-31.612	-42.375	-54.569
Juros e rendimentos similares obtidos						
Juros e gastos similares suportados						
Resultado antes de imposto		-34.252	-19.565	-31.612	-42.375	-54.569
Imposto sobre o rendimento do período		-4.254				-11.038
Resultado líquido do período		-38.505	-19.565	-31.612	-42.375	-65.607

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2020

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA PREVISIONAL PARA 2020

	DFC Acumulado 2020				
	dez/19	Mar 20	Jun 20	Set 20	Dez 20
Actividades Operacionais					
Recebimentos de Clientes	3.694	923	1.539	1.539	1.539
Pagamentos a fornecedores	-280.000	-95.762	-203.520	-265.116	-358.590
Pagamentos ao Pessoal	-463.366	-213.595	-458.476	-651.061	-895.942
Outros recebimentos/pagamentos	123.523	183.774	178.020	369.030	560.465
Fluxos das Actividades Operacionais	-616.150	-124.660	-482.438	-545.608	-692.528
Actividades de Investimento					
Pagamentos respeitantes a activos tangíveis	-1.177.941	-856.465	-2.135.013	-3.413.560	-5.108.040
Recebimentos provenientes de activos tangíveis	42.500	446.750	893.500	1.340.250	1.787.000
Recebimentos provenientes de subsídios de investimento	1.832.366	933.662	1.867.324	2.800.987	3.734.649
Fluxos das Actividades de Investimento	696.925	523.947	625.812	727.677	413.609
Actividades de Financiamento					
Pagamentos de empréstimos obtidos		0	0	0	0
Fluxos das Actividades de Financiamento	0	523.947	625.812	727.677	413.609
Caixa e Equivalentes no Início do Período	3.770.546	3.495.425	3.478.344	3.464.187	3.448.037
Caixa e Equivalentes no Fim do Período	3.230.559	3.629.846	3.373.933	3.412.627	2.951.639
Variação de Caixa e Equivalentes	-168.742	399.287	143.374	182.069	-278.919

METRO MONDEGO, S.A.
BALANÇO PREVISIONAL DE 2021/2022

RUBRICAS	NOTAS	ORÇAMENTO				ORÇAMENTO			
		31/03/2021	30/06/2021	30/09/2021	31/12/2021	31/03/2022	30/06/2022	30/09/2022	31/12/2022
ACTIVO									
<u>Activo não corrente</u>									
Activos fixos tangíveis		51.439.363	55.138.902	58.779.347	62.473.009	67.571.059	72.671.453	77.682.598	82.777.776
Propriedades de Investimento		192.516	192.516	192.516	192.516	192.516	192.516	192.516	192.516
Activos intangíveis		25.065	19.815	14.565	9.315	4.065	0	0	0
		51.656.945	55.351.233	58.986.429	62.674.841	67.767.641	72.863.970	77.875.114	82.970.293
<u>Activo corrente</u>									
Estado e outros entes públicos		756.906	1.088.757	1.101.300	1.111.868	1.753.927	2.389.925	2.413.207	2.431.871
Outras contas a receber		0	0	0	0	0	0	0	0
Diferimentos		6.882	6.882	6.882	6.882	6.882	6.882	6.882	6.882
Caixa e depósitos bancários		3.931.314	3.567.676	3.596.533	2.280.089	3.841.512	3.164.332	3.208.765	950.898
		4.695.102	4.663.315	4.704.716	3.398.838	5.602.321	5.561.139	5.628.855	3.389.651
Total do Activo		56.352.046	60.014.548	63.691.144	66.073.679	73.369.962	78.425.108	83.503.969	86.359.944
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO									
CAPITAL PRÓPRIO									
Capital realizado		1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000	1.075.000
Reservas legais		9.654	9.654	9.654	9.654	9.654	9.654	9.654	9.654
Resultados transitados		-970.126	-970.126	-970.126	-970.126	-1.031.806	-1.031.806	-1.031.806	-1.031.806
Subsídios Atribuídos		53.218.218	56.086.490	58.954.762	61.823.035	65.785.888	69.748.742	73.711.595	77.674.449
Ajustamentos em Subsídios		-10.379.635	-10.391.441	-10.403.913	-10.417.050	-10.431.540	-10.446.807	-10.460.619	-10.476.126
Resultado líquido do período		-15.495	-27.338	-38.145	-61.680	-25.646	-44.272	-62.243	-95.217
Interesses minoritários									
Total do capital próprio		42.937.615	45.782.240	48.627.233	51.458.832	55.381.550	59.310.511	63.241.581	67.155.954
PASSIVO									
<u>Passivo não corrente</u>									
Passivos por impostos diferidos		12.047.246	12.876.543	13.705.646	14.534.556	15.680.856	16.826.929	17.973.425	19.119.429
		12.047.246	12.876.543	13.705.646	14.534.556	15.680.856	16.826.929	17.973.425	19.119.429
<u>Passivo corrente</u>									
Fornecedores		12.721	12.340	14.840	32.136	10.182	1.657	2.952	34.313
Estado e outros entes públicos		29.951	18.913	18.913	30.277	30.277	18.913	18.913	32.371
Outras contas a pagar		1.324.090	1.324.090	1.324.090	17.455	2.266.675	2.266.675	2.266.675	17.455
Diferimentos		423	423	423	423	423	423	423	423
		1.367.185	1.355.766	1.358.265	80.291	2.307.556	2.287.668	2.288.963	84.562
Total do passivo		13.414.431	14.232.309	15.063.912	14.614.847	17.988.412	19.114.597	20.262.388	19.203.990
Total do capital próprio e do passivo		56.352.046	60.014.548	63.691.145	66.073.679	73.369.962	78.425.108	83.503.969	86.359.944

**METRO MONDEGO, S.A.
DEMONSTRAÇÃO PREVISIONAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS DE 2021/2022**

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	ORÇAMENTO				ORÇAMENTO			
		31/03/2021	30/06/2021	30/09/2021	31/12/2021	31/03/2022	30/06/2022	30/09/2022	31/12/2022
Trabalhos para a própria entidade		302.826	622.177	883.295	1.203.988	528.108	1.053.247	1.491.325	2.023.124
Fornecimentos e serviços externos		68.787	115.642	164.378	212.724	108.636	187.139	279.398	365.301
Gastos com o pessoal		245.834	528.673	750.362	1.033.201	439.118	902.880	1.265.170	1.728.932
Outros rendimentos e ganhos		14.374	29.607	45.699	62.651	18.697	38.396	56.218	76.227
Outros gastos e perdas		3.700	5.200	6.700	8.380	6.000	7.500	9.000	10.650
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		-1.122	2.269	7.554	12.335	-6.949	-5.876	-6.026	-5.532
Gastos/reversões de depreciação e amortização		14.373,63	29.606,67	45.699,12	62.650,98	18.696,69	38.395,92	56.217,69	76.227,00
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		-15.495	-27.338	-38.145	-50.316	-25.646	-44.272	-62.243	-81.759
Juros e rendimentos similares obtidos									
Juros e gastos similares suportados									
Resultado antes de imposto		-15.495	-27.338	-38.145	-50.316	-25.646	-44.272	-62.243	-81.759
Imposto sobre o rendimento do período					-11.364				-13.458
Resultado líquido do período		-15.495	-27.338	-38.145	-61.680	-25.646	-44.272	-62.243	-95.217

**DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA
PREVISIONAL PARA 2021/2022**

	DFC Acumulado 2021				DFC Acumulado 2022			
	Mar 21	Jun 21	Set 21	Dez 21	Mar 22	Jun 22	Set 22	Dez 22
Actividades Operacionais								
Recebimentos de Clientes	0	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos a fornecedores	-70.512	-125.462	-179.814	-219.533	-148.210	-246.306	-350.778	-417.658
Pagamentos ao Pessoal	-246.202	-529.041	-750.730	-1.033.569	-440.700	-904.462	-1.266.752	-1.730.514
Outros recebimentos/pagamentos	188.810	368.782	879.503	1.391.308	506.565	1.005.922	2.131.796	3.259.245
Fluxos das Actividades Operacionais	-127.904	-285.720	-51.041	138.206	-82.344	-144.846	514.266	1.111.072
Actividades de Investimento								
Pagamentos respeitantes a activos tangíveis	-2.623.418	-6.560.236	-10.497.054	-15.733.743	-4.532.266	-11.322.977	-18.113.688	-27.144.395
Recebimentos provenientes de activos tangíveis	30.000	60.000	90.000	120.000	1.062.674	2.125.347	3.188.021	4.250.695
Recebimentos provenientes de subsídios de investimento	3.700.996	7.401.993	11.102.989	14.803.986	5.113.359	10.226.719	15.340.078	20.453.438
Fluxos das Actividades de Investimento	1.107.579	901.757	695.935	-809.757	1.643.767	1.029.089	414.411	-2.440.262
Actividades de Financiamento								
Pagamentos de empréstimos obtidos	0	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos das Actividades de Financiamento	1.107.579	901.757	695.935	-809.757	1.643.767	1.029.089	414.411	-2.440.262
Caixa e Equivalentes no Início do Período	4.089.719	3.790.237	3.244.709	3.209.232	4.192.973	3.622.700	2.438.226	2.387.676
Caixa e Equivalentes no Fim do Período	3.931.314	3.567.676	3.596.533	2.280.089	3.841.512	3.164.332	3.208.765	950.898
Variação de Caixa e Equivalentes	979.674	616.037	644.894	-671.551	1.561.423	884.243	928.677	-1.329.190

APROVADO E ASSINADO EM COIMBRA A 11 DE NOVEMBRO DE 2019

O Conselho de Administração

Eng.º João Marrana

(Presidente)

Professor Doutor Eduardo Barata

(Vogal executivo)

Dra. Paula Pego

(Vogal)

6. PARECER DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS



Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados SROC, Lda.

112
D

PARECER DO FISCAL ÚNICO SOBRE OS INSTRUMENTOS DE GESTÃO PREVISIONAL

Introdução

1. Para os efeitos do artigo 23.º, alínea d) dos Estatutos, apresentamos o nosso parecer sobre os instrumentos de gestão previsional para o exercício de 2020 da empresa **Metro Mondego, S.A.** consistindo, nos Plano de atividades e orçamentos de investimento, financeiro e de exploração e Balanço previsional (que evidencia um total de ativo líquido de 51 364 milhares de euros, um total de capital próprio positivo de 40 096 milhares de euros, incluindo um resultado líquido negativo de 66 milhares de euros).

Responsabilidades

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

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

Âmbito

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

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

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



Rosa Lopes, Gonçalves Mendes & Associados SROC, Lda.

2/2

Parecer

6. Em nossa opinião, com base no trabalho efetuado sobre evidência que suporta os pressupostos da informação financeira previsional do plano de atividades e orçamento para 2020, o qual foi executado tendo em vista a obtenção de um nível de segurança moderado, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que tais pressupostos não proporcionem uma base aceitável para aquela informação e que tal informação não tenha sido preparada e apresentada de forma consistente com as políticas e princípios contabilísticos, normalmente adotados pela entidade.

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

Entroncamento, 13 de novembro de 2020

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

representada por



José de Jesus Gonçalves Mendes (ROC nº 833)