

## **Relatório dos Sistemas de Metro em Portugal (2018-2020)**

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) dando continuidade à publicação de relatórios periódicos setoriais, e com o objetivo de promover divulgação pública de informação global, integrada e sistematizada, elaborou o Relatório dos Sistemas de Metro em Portugal, 2018-2020. <sup>1</sup>

O período em análise foi marcado por um contexto atípico, pelo forte impacto da entrada em vigor do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), em 2019, e pela Pandemia de COVID-19, em 2020, fatores diferenciados, que geraram um comportamento irregular da procura por transporte.

As principais conclusões do Relatório dos Sistemas de Metro em Portugal, 2018-2020 são as seguintes:

1. Nos últimos três anos não se verificaram alterações à extensão da rede dos três sistemas de metro nacionais – Metropolitano de Lisboa (ML), Metro do Porto (MP) e Metro Sul do Tejo (MST) – que se mantiveram, no seu conjunto, com 123 Km de extensão e 151 estações.
2. No ano de 2019, a procura registou um aumento nos passageiros transportados no valor global de 11%, quando comparado com 2018. Este impacto, sentido em todas as redes de metros em Portugal, é explicado, fundamentalmente, pelo PART, destacando-se ainda a entrada em vigor de novos tarifários para os passes intermodais na Área Metropolitana de Lisboa (AML) e na Área Metropolitana do Porto (AMP).
3. Em 2020, a pandemia de COVID-19 trouxe uma quebra de 48% de passageiros transportados, face ao período homólogo (141 milhões de passageiros transportados). A quebra mais acentuada foi registada no ML (-50,7%). Contudo, a oferta manteve-se estável nos 3 anos, apesar das variações da procura observadas.
4. É apresentado um exercício de benchmarking, que teve por base a análise das várias redes de metro europeias, donde se constatou a grande similitude entre a rede do ML, em número de km de extensão de rede, nº de estações e principalmente na dimensão da população urbana servida, com a rede do metro de Bruxelas, embora com intensidades de utilização distintas.
5. Neste relatório, apresenta-se a análise dos indicadores de qualidade de desempenho indutores de um serviço de qualidade definidos nos contratos de concessão, para cada um dos três operadores nacionais. De uma forma geral, pode afirmar-se que todos os indicadores, e para todos os sistemas de metros, encontram-se dentro do intervalo estabelecido nos contratos de concessão, com exceção do indicador fiabilidade e pontualidade para o ano de 2020 no MST (a meta prevista no contrato de concessão para a fiabilidade era de  $\geq 98\%$ , tendo-se atingido os 92,9%).
6. No que refere aos índices de regularidade, para os três sistemas de metro, regista-se uma taxa global de 96,3% no ano de 2020. O MP manteve o seu índice de regularidade nos três anos em análise. No entanto em 2020, para o ML e o MST verificou-se um decréscimo de 2% e 8%, respetivamente.

---

<sup>1</sup> O primeiro relatório foi publicado em maio de 2019, referente aos anos 2012-2017 [\[Link\]](#).

7. Quanto aos níveis de segurança, segundo os critérios da norma NP 4475:2020, são classificados como bastante satisfatórios, tanto em termos de acidentes de circulação, como de acidentes em zonas públicas.
8. Em 2020, as reclamações registadas no livro de reclamações foram na ordem das 1.057 (cerca de 4 reclamações por milhão de passageiros), o que representa uma redução de 61% face a 2019, descida que pode ser justificada pelo impacto da diminuição da procura.
9. No que se refere ao tema da descarbonização, e para o triénio analisado, conclui-se que o transporte individual (automóveis), numa comparação com os sistemas de metro, tem um volume de emissões de GEE 5,4 vezes superiores, por PKm.
10. A evolução económico financeira dos sistemas de metro em Portugal, foi marcada por resultados operacionais globais em 2020 na ordem dos 93 milhões de euros negativos e os resultados líquidos em 147 milhões de euros negativos, registando-se um agravamento de 46 milhões de euros nos resultados operacionais e 39 milhões de euros nos resultados líquidos face ao ano de 2019. Em parte, estes resultados são explicados pelo fato de os rendimentos operacionais, em termos globais, terem registado um decréscimo de 24% relativamente ao ano anterior consequência da redução de atividade do transporte de passageiros, provocada essencialmente pela pandemia de COVID-19 verificada em 2020.

*9 de fevereiro de 2022*

Consulte:

[Relatório dos Sistemas de Metro em Portugal - 2018-2020](#)