

Raio-X aos Metropolitanos de Portugal

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) publica o primeiro relatório sobre o “Ecosistema dos Metropolitanos Nacionais”, referente ao período de 2012-2017.

- No presente relatório é feita uma análise à evolução da situação económica, financeira e social do setor, bem como o volume de investimento realizado no período em análise e o planeado até 2030;
- Entre 2012 e 2017, os passageiros transportados pelos operadores de sistemas de metro registaram um aumento de 15%, tendo o Metro de Lisboa registado o maior crescimento (16% entre 2012 e 2017);
- Os três operadores geram anualmente 173 milhões de euros receita operacionais e 170 milhões de euros em gastos operacionais.

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes apresenta o 1º Relatório sobre o “Ecosistema dos Metropolitanos Nacionais”, referente ao período entre os anos de 2012 e 2017. Esta primeira publicação tem como grande propósito tratar, de forma harmonizada e comparável, os três sistemas de metro nacionais em atividade: o Metro de Lisboa (“ML”), o Metro do Porto (“MP”) e o Metro do Sul do Tejo (“MST”).

O presente Relatório disponibiliza informação técnica, socioeconómica, financeira e energético-ambiental deste modo de transporte, que assume um papel central e determinante no contexto da mobilidade pendular diária de milhares de cidadãos nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Disponibiliza, igualmente, elementos que se entendem relevantes para as autoridades de transporte, agentes económicos e outros intervenientes que integram e interagem com os sistemas de metro, podendo funcionar como mais um instrumento de suporte na tomada de decisão.

Para a elaboração deste documento, e tendo por objetivo retratar de forma abrangente e fatural este mercado, a AMT recolheu informações diretamente das empresas operadoras e de outras fontes oficiais.

De acordo com a informação obtida, destacam-se algumas das principais conclusões:

1. Os três sistemas de metro atualmente existentes em Portugal funcionam ao abrigo de concessões do Estado com naturezas jurídicas significativamente diferentes:
 - a. O **Metro de Lisboa** é explorado pelo Metropolitano de Lisboa, E.P.E., uma entidade pública empresarial de capital detido a 100% pelo Estado;
 - b. O **Metro do Porto** está concessionado à Metro do Porto, S.A., cujos acionistas são o Estado, os municípios da AMP, a STCP e a CP. A Metro do Porto, S.A. tem, por sua vez, o serviço público de transporte e os serviços de manutenção do material circulante contratados à empresa Viaporto, Lda., do Grupo Barraqueiro;
 - c. O **Metro do Sul do Tejo**, concretizado em regime de parceria público-privada, é explorado pela Metro Transportes do Sul, S.A., controlada pelo Grupo Barraqueiro.

2. As **3 redes de metro**, cuja extensão total ascende a **123Km** de via, diferem entre si em termos de tipologia estrutural: a rede do ML (44,5Km) é maioritariamente em túnel (94,4% da extensão); o MP (66,7Km) desenvolve-se maioritariamente à superfície (82,2%), contendo alguns troços em túnel (13,2%); o MST (11,8Km) é integralmente à superfície. Os 3 Metros contêm estações de correspondência intermodal com os modos aéreo (ML e MP), fluvial (ML e MST) e ferroviário (8 no ML, 3 no MP, e 2 no MST).
3. Em 2017, os metros nacionais transportaram +15% de passageiros em relação a 2012, num total de **235 milhões de passageiros**, dos quais 69% no ML, 26% no MP e 5% no MST.
 - a. A **distância média percorrida por passageiro** é, em média, de cerca de 5 km, contrastando com os 31 km na ferrovia (18 km nos serviços suburbanos).
 - b. As **taxas de ocupação** nos 3 sistemas de metro foram: 24,5% no ML, 19,5% no MP e 10% no MST.
4. Os três Metros geram anualmente **173 milhões de euros de receitas operacionais** (um crescimento de +27% nesse período), tendo registado gastos operacionais de **170 milhões de euros**. Releva-se, por outro lado, uma diminuição do **EBITDA** em cerca de 90% (-27 milhões de euros), explicado essencialmente pela interrupção do pagamento de indemnizações compensatórias aos dois operadores do setor empresarial do Estado (ML e MP) a partir de 2015.
 - a. A **dívida financeira remunerada** do setor ascendia, no final de 2017, a **7,1 mil milhões de euros** (52% dos quais ao Estado), a que corresponde um aumento de 430 milhões relativamente a 2012.
 - b. Em matéria de **investimentos**, após um período de contração, encontram-se atualmente aprovados, ou já em fase de concurso público, projetos para expansão das redes e aquisição de material circulante e equipamentos para os Metros de Lisboa e do Porto, no valor global de cerca de **710 milhões de euros**.
5. Os recursos humanos dos sistemas de metro nacionais ascendiam (a 31 de dezembro de 2017) a um total de **1.964 trabalhadores**, dos quais 72% no ML, 21% no MP (incluindo a subconcessionária) e 7% no MST.
6. De um modo geral, os **níveis de segurança** verificados nos sistemas de metro nacionais podem ser considerados bastante satisfatórios, tanto em termos de acidentes de circulação como de acidentes em zonas públicas.
7. Em matéria de **Direitos dos Passageiros**, verifica-se uma **ausência de legislação específica** relativa aos passageiros dos sistemas de metro, em clara dissonância com os outros modos de transporte urbano de passageiros (ferroviário ou rodoviário). A AMT tem vindo a apresentar **propostas legislativas** nesse sentido.
 - a. Em 2017, registaram-se 2.870 **reclamações** nos Livros de Reclamações, cerca de 12 reclamações por milhão de passageiros (menos 7% face a 2016).

- b. De acordo com o inquérito à mobilidade realizado pelo INE em 2017 (IMob), a avaliação que os clientes fazem do serviço é satisfatória, realçando-se a rapidez como a razão mais apontada para a escolha deste modo de transporte.
8. O Metro, sendo um modo de transporte 100% elétrico, assume-se como fundamental para o desenvolvimento de uma **Economia Hipocarbónica**. No período em análise, os Metros nacionais geraram um **benefício ambiental** na ordem dos **5 mil milhões de euros**, quando comparado com o transporte rodoviário em autocarro e cerca de **11 mil milhões de euros** quando comparado com o transporte individual.

O 1º Relatório sobre o Ecosistema dos Metropolitanos em Portugal, referente aos anos de 2012 a 2017, apresentado pela AMT insere-se no âmbito das suas atribuições enquanto regulador económico independente para o setor ferroviário e outros sistemas guiados, tendo por base informação recolhida junto dos operadores, bem como, informação pública.

Com a publicação deste relatório – que doravante terá periodicidade anual – a AMT visa igualmente dar resposta às recomendações da legislação nacional e europeia em matéria de recolha de dados para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

17 de junho 2019

Consulte também:

[Relatório - Ecosistema dos Metropolitanos Nacionais em Portugal, 2012-2017 – versão integral](#)

[Síntese do Relatório - Ecosistema dos Metropolitanos Nacionais em Portugal, 2012-2017](#)