



# Metropolitano de Lisboa

## Plano de Atividades e Orçamento 2022

Documento aprovado em 12 de junho de 2022 conforme Despacho 120/2022-SET



## Índice

<b>1. Apresentação e enquadramento</b>	<b>5</b>
1.1. Apresentação da empresa	5
1.2. Missão, Visão e Valores	5
1.3. Carta do Cliente	6
1.4. Política de Gestão	7
1.5. Estrutura Organizacional	8
<b>2. Pressupostos de Referência</b>	<b>9</b>
2.1. Orientações para a elaboração dos IPG	9
2.2. Indicadores macroeconómicos	10
2.3. Princípios financeiros de referência para 2022	10
<b>3. Contrato de Concessão</b>	<b>12</b>
3.1. Compensação pelo cumprimento de Obrigações de Serviço Público (OSP)	12
3.2. Indicador de 1.º Nível	12
3.3. Aplicação da fórmula de remuneração Indicador de 1.º Nível	13
<b>4. Objetivos e Enquadramento Estratégico</b>	<b>15</b>
4.1. Objetivos	15
4.2. Estratégia para o triénio 2022-2024	15
4.3. Indicadores do Contrato de Gestão	18
<b>5. Caracterização dos Instrumentos de Planeamento e Controlo</b>	<b>19</b>
<b>6. Plano de Investimento Plurianual</b>	<b>20</b>
<b>7. Plano de Atividades 2022-2024</b>	<b>24</b>
7.1. Atividade Operacional	24
7.2. Eficiência Energética	27
7.3. Atividade de Manutenção	28
7.4. Recursos Humanos	31
7.5. Gestão Económica e Financeira	36
7.6. Cumprimento de Orientações Legais	43
<b>8. Empresas participadas do ML</b>	<b>47</b>
8.1. FERCONSULT – Consultadoria, Estudos e Projetos de Engenharia de Transportes, S.A.	47
8.2. METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.	47
<b>ANEXO I – Demonstrações Financeiras Previsionais</b>	<b>48</b>
<b>ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento</b>	<b>54</b>
<b>ANEXO III – Mapa de Pessoal, aprovado pelo Ministério do Ambiente e Ação Climática</b>	<b>72</b>
<b>ANEXO IV – Gastos associados à pandemia COVID-19</b>	<b>74</b>
<b>ANEXO V – Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres (2022)</b>	<b>75</b>

## Índice de Quadros

<b>Quadro 1</b> – Pressupostos Macroeconómicos de Referência 2021-2024 .....	10
<b>Quadro 2</b> – Princípios Financeiros de Referência - 2022 .....	10
<b>Quadro 3</b> – Contrato de Concessão - Indicador Eficiência de 1.º nível .....	13
<b>Quadro 4</b> – Indicadores do Contrato de Gestão .....	18
<b>Quadro 5</b> – Plano de Investimentos 2022-2024 e Realização Acumulada a 2020 – Projetos .....	20
<b>Quadro 6</b> – Plano de Investimento dos Novos Projetos – Realização Após 2024 .....	23
<b>Quadro 7</b> – Plano de Procura 2022 (trimestral) .....	24
<b>Quadro 8</b> – Plano de Procura 2022-2024 .....	24
<b>Quadro 9</b> – Plano de Oferta 2022 (trimestral) .....	25
<b>Quadro 10</b> – Plano de Oferta 2022-2024 .....	25
<b>Quadro 11</b> – Plano de Oferta .....	25
<b>Quadro 12</b> – Orçamento de receitas tarifárias 2022 (sem IVA) .....	26
<b>Quadro 13</b> – Orçamento de receitas tarifárias 2022-202 (sem IVA) .....	26
<b>Quadro 14</b> – Plano de Procura e Orçamento de receitas tarifárias .....	26
<b>Quadro 15</b> – Energia Elétrica – Plano 2022 (trimestral) .....	27
<b>Quadro 16</b> – Eficiência Energética .....	27
<b>Quadro 17</b> – Indicadores de Material Circulante .....	28
<b>Quadro 18</b> – Manutenção da Infraestrutura .....	29
<b>Quadro 19</b> - Gastos com pessoal .....	33
<b>Quadro 20</b> – Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Propostas .....	35
<b>Quadro 21</b> – Análise Custo-Benefício – Comparação entre Cenários (Cenário 2 / Cenário 1) .....	35
<b>Quadro 22</b> – Demonstração de Resultados 2019-2024 .....	36
<b>Quadro 23</b> – EBITDA e EBIT Corrigido - Apuramento .....	37
<b>Quadro 24</b> – EBITDA Corrigido – Gastos e Rendimentos Operacionais .....	37
<b>Quadro 25</b> – Rendimentos Operacionais .....	37
<b>Quadro 26</b> – Vendas e Serviços Prestados .....	38
<b>Quadro 27</b> – Gastos Operacionais .....	38
<b>Quadro 28</b> – Custo das Matérias Consumidas .....	38
<b>Quadro 29</b> – Fornecimentos e Serviços Externos .....	39
<b>Quadro 30</b> – Gastos com Pessoal .....	40
<b>Quadro 31</b> – Necessidades de Financiamento 2022 .....	41
<b>Quadro 32</b> – Apoio Financeiro do Estado – 2022 .....	41
<b>Quadro 33</b> – <i>Stock</i> da Dívida .....	42
<b>Quadro 34</b> – <i>Stock</i> da Dívida no Balanço Previsional .....	42
<b>Quadro 35</b> – Plano de Redução de Custos (PRC) .....	43
<b>Quadro 36</b> – Detalhe da perda de receita tarifária atribuível à COVID-19 .....	44
<b>Quadro 37</b> – Detalhe da perda de receita não tarifária atribuível à COVID-19 .....	44
<b>Quadro 38</b> – Frota Automóvel .....	44
<b>Quadro 39</b> – Limites de Endividamento .....	46
<b>Quadro 40</b> – Prazo Médio de Pagamentos .....	46
<b>Quadro 41</b> – Dívidas Vencidas 2022-2019 .....	46

# 1. Apresentação e enquadramento

## 1.1. Apresentação da empresa

O Metropolitano de Lisboa (ML) foi inaugurado em 29 de dezembro de 1959, tendo sido nacionalizado em 1975<sup>1</sup>. Três anos depois, em 1978, foi constituída a Empresa Pública<sup>2</sup>, passando a denominar-se, com a publicação dos novos estatutos, Metropolitano de Lisboa E.P..

A 26 de julho de 2009, assume a sua atual denominação como Entidade Pública Empresarial<sup>3</sup> (E.P.E.).

## 1.2. Missão, Visão e Valores

O Metropolitano de Lisboa, E.P.E. é uma entidade com personalidade jurídica, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, regendo-se por estatutos próprios e pela lei aplicável às empresas públicas.

### Missão

Prestar um Serviço de Transporte Público de Passageiros, em modo metro, orientado para o cliente, promovendo a mobilidade sustentável.

### Visão

Ser o operador de transporte público estruturante e garante da mobilidade urbana da área metropolitana de Lisboa, segundo os melhores padrões de qualidade, segurança e eficácia económica, social e ambiental.

### Valores

#### I. Inovação e Desenvolvimento:

- Procura contínua de novos serviços e produtos, assentes na evolução tecnológica ao serviço do cliente.

#### II. Responsabilidade:

- Social: ao nível da mobilidade daqueles que se deslocam na Área Metropolitana de Lisboa;
- Económica: garantia da sustentabilidade da empresa, numa perspetiva empresarial e laboral.
- Ambiental: ao nível do rendimento energético e garantia da proteção ambiental decorrentes da atividade desenvolvida;

#### III. Qualidade:

- Através da criação de valor e utilidade do serviço ao cliente.

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 280-A/75, de 05 de junho.

<sup>2</sup> Decreto-Lei n.º 439/78, de 30 de dezembro.

<sup>3</sup> Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho.

#### IV. Rigor e Integridade:

- Promoção de práticas exigentes do ponto de vista da ética e dos comportamentos, quer em termos empresariais, quer em termos individuais, enquanto Organização que se rege por princípios de honestidade, transparência, iniciativa social e responsabilidade ambiental;
- Cumprimento de processos rigorosos como suporte do serviço prestado, garantindo a sua fiabilidade e confiança.

#### V. Competência e Segurança:

- Manter e reforçar a imagem e credibilidade da Empresa como fator de afirmação externa e interna;
- Garantir a segurança integrada de pessoas e bens.

### 1.3. Carta do Cliente

O Metro assume a sua missão com os seus clientes no cumprimento da “**Carta do Cliente**” na qual a empresa adota os seguintes compromissos:

#### I. Oferta de serviço de transporte:

- Propor os desenvolvimentos da rede que melhor correspondam às necessidades de mobilidade na área metropolitana de Lisboa;
- Implementar planos de operação e horários de comboios que respondam eficazmente à procura existente.

#### II. Segurança:

- Promover e aplicar as ações necessárias para garantir elevados padrões de segurança no serviço de transporte;
- Assegurar a implementação das medidas necessárias para garantir a segurança dos clientes nos comboios e estações, em permanente colaboração com as forças da autoridade.

#### III. Regularidade:

- Manter elevados índices de regularidade do serviço, promovendo as ações possíveis para minimizar os transtornos causados por perturbações da circulação, seja por motivos decorrentes da própria operação seja por fatores externos.

#### IV. Informação e apoio ao cliente:

- Disponibilizar de uma forma clara, perceptível e rigorosa, em espaços próprios de estações e comboios e nos demais suportes de comunicação com o cliente, toda a informação relevante sobre o serviço prestado, em situações normais ou de perturbação do serviço.

#### V. Disponibilidade dos equipamentos:

- Assegurar que os equipamentos existentes nas estações - designadamente elevadores, escadas e tapetes rolantes, equipamentos de venda e canais de acesso - se encontram em perfeitas condições de funcionamento, promovendo, quando tal não aconteça, a respetiva reparação no menor espaço de tempo possível.

**VI. Limpeza e conservação:**

- Garantir que as estações, comboios e equipamentos se encontram em bom estado de conservação e limpeza, sendo, para o efeito, regularmente vistoriados e limpos.

**VII. Recursos humanos:**

- Garantir a formação inicial e contínua dos recursos humanos ao serviço do Metro, para que executem o seu serviço de forma competente e profissional, adotando as melhores práticas e os conhecimentos mais atuais na amplitude do universo de todas as atividades desenvolvidas na empresa.

**VIII. Acessibilidades:**

- Assegurar que o serviço prestado possa ser facilmente utilizado por todos, implementando as medidas necessárias para permitir a acessibilidade daqueles clientes cuja mobilidade se encontre, por algum motivo, reduzida, em colaboração com as entidades competentes. Neste âmbito, está a ser desenvolvido um programa gradual de implementação de acessibilidades nas estações ainda não preparadas para o efeito.

**IX. Sugestões e reclamações:**

- Colocar ao dispor dos clientes os meios necessários para a apresentação de sugestões e reclamações;
- Assegurar a análise cuidadosa das reclamações, promovendo internamente as devidas medidas de correção e melhoria, providenciando em tempo útil a respetiva resposta.

## **1.4. Política de Gestão**

O Metropolitano de Lisboa, E.P.E., enquanto empresa estruturante dos transportes da área metropolitana de Lisboa, pretende contribuir para o desenvolvimento de um novo e dinâmico modelo empresarial, com foco na melhoria da intermodalidade, eficiência e aumento da qualidade dos serviços prestados.

O Sistema de Gestão concretiza os seguintes princípios que traduzem a Política de Gestão:

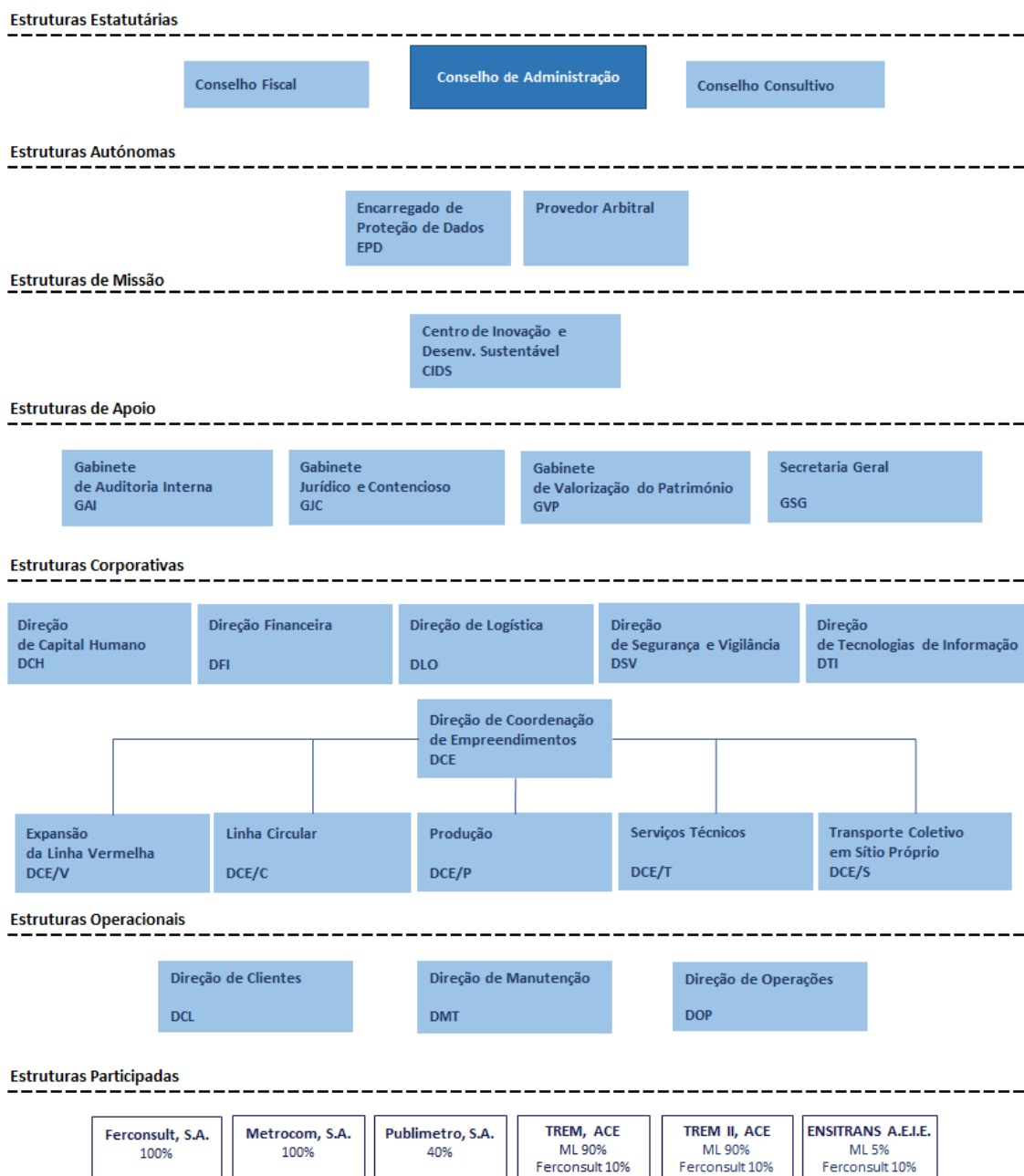
- Satisfação do cliente como objetivo central;
- Liderança empenhada e comprometida;
- Responsabilidades partilhadas e claramente definidas;
- Envolvimento e qualificação dos colaboradores;
- Gestão da Organização como um sistema composto por processos interrelacionados;
- Melhoria contínua do desempenho;
- Tomada de decisões de forma sustentada;
- Estabelecimento de relações de parceria com os fornecedores;
- Gestão dos impactes ambientais;
- Cumprimento integral dos requisitos aplicáveis;
- Controlo dos perigos e riscos;
- Inovação como fator diferenciador da qualidade do serviço prestado.

## 1.5. Estrutura Organizacional

Os atuais membros do Conselho de Administração foram nomeados pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2019, de 15 de março (com efeitos ao dia 1 de março de 2019), para o mandato 2019-2021. O atual modelo organizacional encontra-se em vigor desde dezembro de 2020.

O Metropolitano de Lisboa, E.P.E. detém participações em empresas subsidiárias e participadas, das quais se destacam a FERCONSULT – Projetos e Engenharia de Transportes, S.A.<sup>4</sup> e a METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A., nas quais o ML detém 100% do capital.

Ilustração 1 - Organograma



<sup>4</sup> Na sequência do Plano de Reestruturação da Ferconsult, foi aprovado por Despacho N.º 602/2020 – SET, de 08 de outubro, a integração dos trabalhadores da Ferconsult no ML, que se concretizou no mês de dezembro de 2020. A Ferconsult manter-se-á como veículo instrumental por constituir parte do Agrupamento Complementar de Empresas TREM – Aluguer de Material Circulante.



## 2. Pressupostos de Referência

### 2.1. Orientações para a elaboração dos IPG

Os Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) do ML, compreendendo o Plano de Atividades e Orçamento (PAO), o Plano de Investimentos e as Demonstrações Financeiras Previsionais para 2022, 2023 e 2024, foram preparados em observância das diretrizes definidas pelo Acionista.

Nos termos do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial, publicado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as orientações específicas para a preparação dos IPG foram transmitidas pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, através do Despacho n.º 682/2021 – SET, de 29 de julho de 2021, referente às *“Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2022, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do Setor Empresarial do Estado”*.

Como principais orientações do Acionista, destacam-se as recomendações referentes a políticas que garantam:

- (i) A maximização das receitas mercantis;
- (ii) A implementação de políticas de redução de custos;
- (iii) A redução do volume dos “pagamentos em atraso” (*arrears*);
- (iv) A minimização do endividamento e dos encargos financeiros associados;
- (v) A racionalização e o ajustamento do quadro de pessoal, adequando-o às efetivas necessidades de uma organização eficiente.

Considerando que, em 2011, o ML foi incluído na lista de entidades reclassificadas no perímetro das Administrações Públicas (publicada pelo INE) como entidade pública reclassificada (EPR), equiparada a Serviço e Fundo Autónomo (SFA), têm vindo a ser aplicadas a esta sociedade, desde janeiro de 2012, medidas com impacto relevante em matéria de controlo e execução orçamental. Neste sentido, pelo 11.º ano consecutivo, a preparação do PAO para 2022 teve também em consideração as instruções para preparação de Orçamento de Estado para 2022, aprovadas por despacho do Diretor-Geral do Orçamento e transmitidas pela Direção-Geral do Orçamento através da Circular Série A n.º 1404.

Nos termos da referida Circular, foram preparadas as Propostas Orçamentais da Despesa e da Receita a desenvolver em 2022 pelo ML. No âmbito deste processo foram ainda observadas orientações específicas recebidas da Entidade Coordenadora do Programa Orçamental (Secretaria Geral do Ministério do Ambiente) e da DGTF, no âmbito das operações financeiras a realizar com o Estado em 2022.

Conforme o ponto 2 do Despacho *“2. Orientações financeiras para o triénio 2022-2024 – Plano de Atividades anual e plurianual”*, em que é referido: *“(…) o ano de referência a ser tomado para elaboração dos planos anual e plurianual, nomeadamente para as estimativas para 2022, será o ano de 2019 ou 2021, consoante o que registar volume de negócios superior.”*, este Plano de Atividades e Orçamento terá em consideração o ano 2019, com um volume de negócios de 118,8 M€, uma vez que a estimativa para 2021 se perspetiva nos 59,4 M€.

## 2.2. Indicadores macroeconómicos

Conforme indicado no Despacho n.º 682/2021 – SET, os pressupostos macroeconómicos de referência considerados na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão de 2022 são os seguintes:

Quadro 1 – Pressupostos Macroeconómicos de Referência 2021-2024

	2021	2022	2023	2024
<b>PIB e Componentes da Despesa (em termos reais)</b>				
<b>PIB</b>	<b>4,0</b>	<b>4,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>
Consumo Privado	2,8	3,7	2,2	2,1
Consumo Público	1,7	1,4	1,2	1,1
Investimento (FBCF)	4,0	8,0	8,6	6,3
Exportações de Bens e Serviços	8,7	7,9	5,1	4,8
Importações de Bens e Serviços	5,4	6,0	6,0	5,6
<b>Evolução dos Preços</b>				
IPC	0,8	0,9	1,1	1,3

## 2.3. Princípios financeiros de referência para 2022

As projeções económicas e financeiras integradas nos IPG traduzem os impactos do Plano de Atividades, a desenvolver pelo ML no exercício de 2022, no âmbito da estratégia definida.

Em capítulo próprio deste documento, é efetuada uma análise da proposta orçamental, avaliando o cumprimento dos princípios financeiros de referência no âmbito das orientações emitidas pela DGTF, conforme quadro seguinte:

Quadro 2 – Princípios Financeiros de Referência - 2022

Princípio	Descrição	Cumprimento
Eficiência Operacional	A proposta de PAO para 2022-2024 deverá garantir em 2022 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios seja igual ou inferior ao verificado no ano de referência.	✓
	No cálculo deste rácio poderão ser excluídas as receitas e as despesas justificadamente relacionadas com a pandemia provocada pelo vírus SARS-Cov-2, se as houver.	
PRC	Em 2022, devem ser iguais ou inferiores ao valor registado ou estimado para o ano de referência, conforme estabelecido para a avaliação da eficiência operacional, no caso dos seguintes gastos:	
	a) Com pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo;	✗
	b) Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel ; e	✗
	c) Conjunto dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.	✗

A implementação do PART a partir de abril de 2019 possibilitou ao ML um crescimento da procura até ao primeiro trimestre de 2020. Contudo, a pandemia causada pela COVID-19, veio inverter essa tendência. A quebra na procura causada pelo efeito das medidas de combate à atual pandemia (declaração de estado de emergência, declaração de estado de calamidade, teletrabalho) tiveram um efeito fortemente negativo na cobrança de receita do ML.

Embora a gradual reposição das rotinas diárias da população conduza ao aumento expectável de pessoas em circulação, especialmente em áreas com elevada densidade populacional, atingir os níveis de procura da pré-

pandemia será gradual e à medida que forem implementadas novas medidas de desconfinamento, estando sempre dependente da evolução da situação pandémica.

É, também, necessário cumprir os exigentes planos de manutenção, de material circulante e de infraestrutura, e suprir as necessidades acrescidas pelo acompanhamento e implementação dos novos projetos em curso no ML, com especial destaque para os de Modernização do sistema de sinalização e aquisição de material circulante e de Expansão, através da construção do prolongamento Rato/Cais do Sodré, do Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas e do Prolongamento S. Sebastião / Alcântara.

Neste âmbito, o Programa do XXII Governo Constitucional (2019-2023) enfatiza a importância do investimento na qualidade dos serviços públicos, entre eles os transportes, com o objetivo de melhorar a mobilidade e a qualidade de vida das pessoas.

Sendo o transporte público um meio essencial ao cumprimento do objetivo da neutralidade carbónica até 2050, torna-se premente ao ML a prossecução dos objetivos delineados para o próximo triénio, criando as condições necessárias à recuperação dos níveis de procura pré-pandemia, e garantindo que o metropolitano é um modo de transporte seguro, eficiente e de rápida resposta às necessidades de mobilidade na área metropolitana de Lisboa.

A fundamentação para o facto de não ser possível ao ML acompanhar os princípios de referência definidos pelo Despacho n.º 682/2021 – SET, de 29 de julho, encontra-se explicitada nos pontos 7.4.2 (aumento dos gastos com pessoal) e 7.5.1 (Projeções Económicas e Financeiras).

### 3. Contrato de Concessão

O ML celebrou um contrato de concessão de prestação de serviço público com o Estado Português, datado de 23 de março de 2015, que se encontra, atualmente, em revisão.

No âmbito desta revisão, o ML submeteu em setembro de 2019 uma proposta às Tutelas de novo Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte, que teve em conta a necessidade de regularizar a situação dos ativos ILD, a sua gestão no futuro e procurou definir com exatidão as fórmulas de remuneração da concessionária.

O compromisso assumido pela República Portuguesa de neutralidade carbónica em 2050, sendo para tal fundamental promover a utilização do transporte público e a sua descarbonização e transição energética, conduziu à decisão de desenvolver um sistema de metro ligeiro de superfície entre Loures e Odivelas. Neste sentido, o Decreto-Lei n.º 68/2021, de 30 de julho, que altera o quadro jurídico da concessão para o metropolitano na cidade de Lisboa e concelhos limítrofes, aliado à necessidade de atualização do cálculo da remuneração da concessão, atendendo ao tempo decorrido entre a proposta de revisão e ao impacto do efeito da pandemia COVID-19 na receita da empresa, levou à necessidade que o ML apresente uma nova proposta de revisão do contrato de concessão que enquadre juridicamente a exploração deste modo de transporte, a qual será apresentada no decorrer do mês de setembro de 2021.

A proposta apresentada baseia-se numa metodologia de remuneração do Concessionário diretamente relacionada com a eficiência atingida na utilização dos recursos afetos à Concessão.

A remuneração do Concessionário apresenta, assim, as seguintes componentes:

- Receitas Tarifárias;
- Receitas Não Tarifárias;
- Remunerações Autónomas;
- Compensação por cumprimento de Obrigações de Serviço Público.

#### 3.1. Compensação pelo cumprimento de Obrigações de Serviço Público (OSP)

A eventualidade de o Concedente ter que compensar o Concessionário pelo cumprimento de OSP requer que seja estabelecida a distinção clara entre inevitabilidade e ineficiência, como resulta do estipulado no Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho (“Regulamento”) e do seu Anexo. Esta distinção é feita pela monitorização de um conjunto de Indicadores de Eficiência que relacionam os resultados obtidos com os meios empregues para os obter.

O Modelo de Compensação proposto assenta na análise destes Indicadores de Eficiência numa lógica sucessiva, considerando um Indicador de 1.º nível e seis indicadores de 2.º nível, sendo que a constatação positiva do indicador de 1.º nível dispensa a análise dos indicadores de 2.º nível.

#### 3.2. Indicador de 1.º Nível

O Indicador de Eficiência de 1.º nível é a margem do EBITDA da Concessão.

Considera-se que a Margem de Referência do EBITDA da Concessão - refletindo o “lucro razoável” do Concessionário na aceção prevista no Regulamento – será de 4% (“VRF1”), correspondente à média das margens dos EBITDA do triénio de 2015 a 2017.

**Quadro 3 – Contrato de Concessão - Indicador Eficiência de 1.º nível**

Tipo	Indicador	Descrição
Financeiro	F1	Margem Realizada do EBITDA da Concessão

O indicador F1 é calculado, para cada ano, pelo processo indicado no ponto 3.3, exclusivamente com base nas receitas e despesas atribuíveis ao Concessionário, incluindo-se a Compensação Tarifária resultante da implementação do PART, mas excluindo-se as componentes com remuneração autónoma (atividades desenvolvidas por conta do Concedente) e quaisquer compensações por cumprimento de OSP (que são calculadas a posteriori como resultado desta análise).

### 3.3. Aplicação da fórmula de remuneração Indicador de 1.º Nível

- No caso de o valor de referência VRF1 obtido para o Indicador F1 não ser atingido, analisam-se os indicadores de 2.º nível, de forma a identificar e calcular as eventuais ineficiências que possam ter contribuído para que o Concessionário não tenha atingido a Margem de Referência do EBITDA da Concessão;
- Se, apesar de  $F1 < VRF1$ , se constatar que todos os outros Indicadores de Eficiência foram cumpridos, considera-se que o *deficit* na margem do EBITDA da Concessão é provocado por fatores não imputáveis ao Concessionário, isto é, que foi inevitável em resultado do cumprimento das OSP, pelo que este tem direito a receber uma Compensação pelo cumprimento de OSP que reponha a Margem de Referência do EBITDA da Concessão (VRF1);
- Se o valor da Margem Realizada do EBITDA for inferior a zero, independentemente do resultado do cálculo das ineficiências nos indicadores de 2.º nível, é sempre assegurada uma Compensação pelo cumprimento de OSP que permita o equilíbrio financeiro do ML, traduzido numa Margem de EBITDA nula.
- Em síntese, o valor da Compensação por cumprimento de OSP (COSP) pode ser representada pela seguinte expressão:

$$\text{Se } 0 < F1 < VRF1 \quad C_{OSP} = EBITDA_{VRF1} - EBITDA_{F1} - \text{Valor monetário das ineficiências}$$

$$\text{Se } F1 < 0 \quad C_{OSP} = |EBITDA_{F1}|$$

$$\text{Se } F1 \geq VRF1 \quad C_{OSP} = 0^5$$

em que:

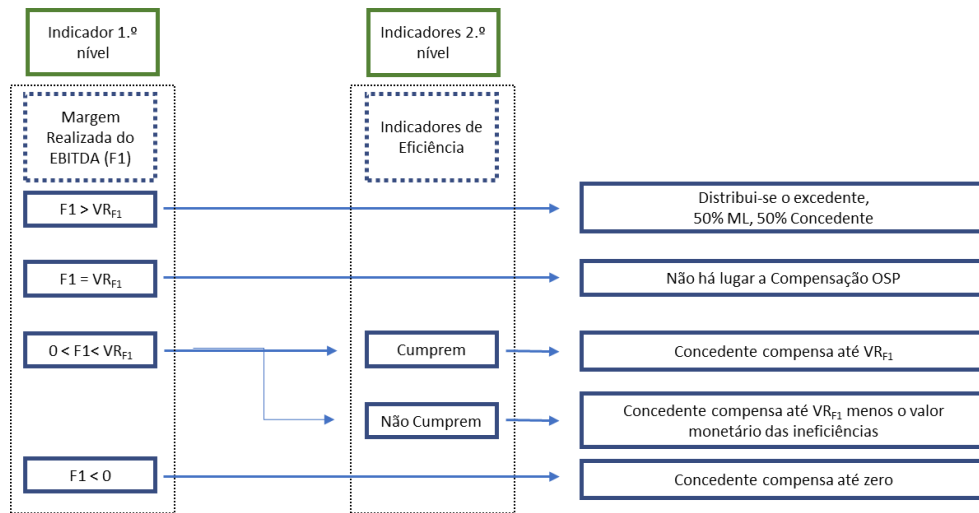
$$EBITDA_{F1} \quad \text{EBITDA correspondente à Margem Realizada do EBITDA da Concessão (F1)}$$

$$EBITDA_{VRF1} \quad \text{EBITDA correspondente à Margem de Referência do EBITDA da Concessão (VRF1)}$$

A ilustração seguinte apresenta um esquema do mecanismo de cálculo da Compensação OSP, incluindo os cenários onde não há lugar a Compensação pelo cumprimento das OSP.

<sup>5</sup> Detalhado em *Ilustração 2 - Ilustração esquemática do mecanismo de cálculo da Compensação OSP*

**Ilustração 2** - Ilustração esquemática do mecanismo de cálculo da Compensação OSP



Na proposta de Orçamento que se apresenta, e tendo como pressuposto a assinatura do novo contrato de concessão em 2022, considerou-se a aplicação do presente modelo para os anos 2023 e 2024, ou seja, neste biénio o ML terá, para além das receitas tarifárias e não tarifárias, rendimentos provenientes das componentes da compensação por Margem de EBITDA e de Remuneração Autónoma, destinando-se esta última a compensar responsabilidades do ML por conta da Estado Português (p.e. despesas com obrigações pós-emprego).

Face aos pressupostos mencionados acima, importa ainda referir:

- A aplicação da fórmula de remuneração, "Indicador de 1.º Nível", conforme acima descrita, para cumprimento da margem de EBITDA de 4%, corrigida de rubricas não cash e dos gastos com complemento de pensões, implica uma remuneração para o ML em 2023 e 2024 de 18,5 M€ e 24,3 M€, respetivamente. De ressaltar que, apesar do ML em 2023 obter um rendimento da venda do PMO I (24,8 M€, valor líquido), ativo não afeto à concessão, esse valor foi retirado da fórmula de cálculo do EBITDA acima explicado, e o valor recebido aplicado em Investimento, o que reduz o valor de remuneração autónoma a considerar para cobertura de défice de Investimento;
- O valor de gastos com complementos de pensões, correspondente ao valor a considerar de Remuneração Autónoma, que no presente modelo de concessão em análise, é considerado como um esforço financeiro do Acionista, é de 12,3 M€ e 12,5 M€ em 2023 e 2024, respetivamente;
- O valor de remuneração autónoma para cobertura de défice de investimento é de 41 M€ e de 31,7 M€ em 2023 e 2024, respetivamente.

## 4. Objetivos e Enquadramento Estratégico

### 4.1. Objetivos

O Metropolitano de Lisboa definiu, para o triénio 2022-2024, os seguintes objetivos estratégicos que devem servir de orientação para toda a atividade desenvolvida pela empresa e empresas subsidiárias:

1. Promover e desenvolver a mobilidade urbana através da utilização do transporte público;
2. Melhorar os níveis de serviço prestados ao Cliente;
3. Expandir e planear o futuro, melhorar e renovar o existente;
4. Promover a sustentabilidade ambiental e energética;
5. Assegurar o equilíbrio financeiro da empresa;
6. Assegurar o bem-estar e motivação dos colaboradores.

### 4.2. Estratégia para o triénio 2022-2024

A estratégia de desenvolvimento a seguir pelo ML no triénio 2022-2024, com particular impacto no plano de atividades e orçamento para 2022, tem subjacentes linhas de ação, cuja implementação promova a consecução dos objetivos estratégicos. Estas linhas de ação serão monitorizáveis através de metas quantificáveis.

#### Promover e desenvolver a mobilidade urbana através da utilização do transporte público

No seguimento do incremento da procura, motivado pela recuperação da atividade económica e pela implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), o Metro assume como objetivo prioritário a promoção da mobilidade sustentável e do transporte público em modo metro em particular, promovendo:

- Melhoria pontual da oferta, nomeadamente com horários e frequências adequados à procura;
- Melhoria contínua da regularidade e fiabilidade do serviço prestado;
- Procura e implementação de novas soluções que deem resposta a novos aumentos de procura.

#### Melhorar os níveis de serviço prestados ao Cliente

O Metropolitano de Lisboa possui uma política continuada de foco no cliente. Para este triénio, o objetivo centra-se na melhoria da experiência do Cliente enquanto utilizador do serviço, facilitando o uso do transporte e fornecendo serviços complementares, nomeadamente através de:

- Implementação de novos sistemas de pagamento do título de transporte, facilitando e simplificando a sua utilização;
- Melhoria das acessibilidades, aumentando o número de estações de plena acessibilidade;
- Melhoria da limpeza das estações e comboios;
- Melhoria e inovação nos sistemas de informação ao cliente;
- Melhoria da qualidade da oferta e da qualidade dos espaços comerciais existentes nas estações.

#### Reforço da vertente Inovação

- Reforço de uma estratégia de inovação, adotando metodologias características da inovação no desenho de novas soluções e na implementação de projetos, envolvendo toda a comunidade do ML;

- Desenvolvimento de parcerias para a inovação com outras entidades, como fornecedores, universidades, centros tecnológicos, associações, entre outros, através da criação de parcerias em projetos de IDI, promovendo a criação de valor para todas as partes envolvidas;
- Estabelecimento de metodologias sistemáticas de vigilância tecnológica, de benchmarking e de análise de tendências que assegure a existência de conhecimento atualizado sobre as melhores práticas e tendências no setor;
- Promoção de uma cultura de inovação com dinâmicas de trabalho colaborativo.

### Expandir e planear o futuro, melhorar e renovar o existente

O Metropolitano de Lisboa irá dar continuidade ao projeto de expansão da rede e modernização, aprovados pela Tutela, salientando:

- Substituição do atual sistema de sinalização convencional por um sistema CBTC – *Communications Based Train Control* e aquisição de novo Material Circulante;
- Construção de um Anel Circular no Centro de Lisboa, prolongando a linha entre o Rato e o Cais do Sodré com duas novas estações, na Estrela e Santos;
- Lançamento do concurso da extensão da linha Vermelha entre São Sebastião a Alcântara (projeto em fase de assinatura de contrato de financiamento com a Estrutura de Missão Recuperar Portugal), com data prevista de entrada em exploração do novo troço antes de 2027.
- Alargamento da sinalização CBTC à linha Vermelha e ao Material Circulante ainda não revisto (41 UTs)
- Construção de um novo Posto de Comando Central tendo presente a alteração do Sistema de sinalização;
- Iniciar os procedimentos para o início do projeto de ligação de Telheiras a Benfica da nova Linha Amarela, incluindo uma nova ligação ao PMO III;
- Requalificação e alargamento do cais da estação Arroios;
- Programação da criação das acessibilidades plenas em mais 11 estações até 2024;
- Renovação do sistema de videovigilância centralizada, do sistema de supervisão das instalações técnicas e revisão das portas de todo o Material Circulante existente;
- Alteração do Sistema Central de Bilhética e renovação dos equipamentos de venda e canais;
- Dar cumprimento ao Protocolo de cooperação entre o ML e as CM de Loures e Odivelas para a elaboração de estudos para o projeto de uma linha de metro ligeiro entre o Infantado e o Hospital Beatriz Ângelo. No seguimento da alteração às Bases da Concessão ML, DL n.º 68/2021 de 30 de julho, cabe ao ML efetuar o investimento e proceder à sua exploração;
- Dar cumprimento ao Protocolo de cooperação entre o ML e as CM de Lisboa, Oeiras e Loures para a elaboração de estudos do projeto “LIOS, Linha Intermodal Sustentável” nas suas várias vertentes técnicas, ambiental, financeiras e operacionais até ao momento de lançamento da empreitada da LIOS (subscrito em setembro de 2021).

### Promover a sustentabilidade ambiental e energética

O Metropolitano de Lisboa, em conformidade com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 13 de Combate às alterações climáticas e com a política nacional para a neutralidade carbónica em 2050, assume como um pilar para o seu desenvolvimento a promoção da sustentabilidade ambiental, por via de:

- Substituição na totalidade das suas estações de sistemas tradicionais de iluminação por sistemas LED;
- Implementação de uma central fotovoltaica nas instalações do PMO II;
- Melhoria da eficiência energética através de alterações tecnológicas e comportamentais;
- Redução do consumo de recursos naturais, nomeadamente eletricidade, gás, água e papel.



### Assegurar o equilíbrio financeiro da empresa

A sustentabilidade financeira da empresa é condição essencial para a sua manutenção e para que seja possível assegurar os compromissos estabelecidos com as diversas partes interessadas.

- Assinatura de um novo Contrato de Concessão de Serviço Público clarificando a situação dos ativos ILD, a gestão dos ativos e a forma de remuneração do ML;
- Resolução de situações de dívidas existentes;
- Rentabilização dos ativos não operacionais, nomeadamente do atual PMO I;
- Procurar o aumento da receita tarifária e não tarifária.

### Assegurar o bem-estar e motivação dos colaboradores

As pessoas do Metropolitano de Lisboa são um ativo precioso e a promoção do seu bem-estar, alinhamento organizacional e motivação fazem parte da estratégia do ML para o triénio. Nesse âmbito, inclui-se também o aumento das competências dos colaboradores e a promoção da igualdade de género (ODS 5).

- Reforço das competências, alinhamento e motivação por via da formação e da comunicação interna;
- Reforço do quadro de pessoal e início da renovação dos quadros do ML;
- Melhoria das condições de trabalho;
- Implementação do plano para a igualdade de género.

### Resposta à COVID-19

Diminuir o confinamento enquanto se mantêm os padrões de distanciamento social criando novos desafios para os sistemas de transporte público urbano, nomeadamente para o Metropolitano de Lisboa. Assim, esta empresa tem como objetivo dar continuidade às seguintes medidas:

- Adaptação da oferta e respetivos serviços de acordo com a evolução da procura;
- Aplicação de sinalética e informação nas estações e comboios, visando o cumprimento do distanciamento social entre os clientes e trabalhadores;
- Manutenção dos níveis de desinfeção e limpeza extraordinários das estações e comboios, enquanto se verificar o cenário pandémico;
- Garantia do cumprimento da distância social entre os clientes e trabalhadores nas estações;
- Disponibilização de álcool gel em todas as instalações e estações da rede Metro;
- Implementação de campanhas de comunicação para captação de novos clientes com as seguintes perspetivas:
  - É seguro andar no Metropolitano de Lisboa
  - Utilização obrigatória de máscara
  - Divulgação de outras medidas.

### 4.3. Indicadores do Contrato de Gestão

No decurso de 2019, foi submetida à apreciação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças proposta de indicadores de atividade e de qualidade da oferta, devidamente quantificados, para os exercícios de 2019, 2020 e 2021, para efeitos do cumprimento do disposto nos artigos 18.º e 30.º do Estatuto do Gestor Público.

Apesar desta proposta não ter sido avaliada pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças, no final de 2020 foi solicitado ao ML o envio de nova proposta, a qual foi remetida em 16 de fevereiro de 2021<sup>6</sup>. O Painel de Indicadores proposto contemplava para cada indicador a meta quantificada a atingir em cada período e a respetiva ponderação.

Os indicadores apresentados visavam aferir a eficiência das medidas de gestão a desenvolver ao longo do mandato do Conselho de Administração, procurando identificar métricas de acompanhamento dos objetivos formulados, no âmbito da estratégia de sustentabilidade económica, social e ambiental da empresa. Contudo, há que salientar que o ano de 2020 foi atípico por motivos que vão muito além da determinação do órgão de gestão da empresa e que o ano de 2021 segue a mesma tendência.

É necessário lembrar que no cenário pós confinamento, se verificaram alterações de comportamento da sociedade (teletrabalho mais generalizado do que nunca, recessão económica, desemprego, receio de contágio na utilização do transporte público) cujos efeitos não permitem, no imediato, apresentar uma relação direta com o aumento significativo da procura. A exigência de manutenção de um nível de oferta com o objetivo de contrariar alguns dos efeitos acima referidos não permitiu apresentar rácios que ilustrassem eficiência.

Na sequência da proposta apresentada, com o objetivo de aferir o grau de concretização das linhas de ação traçadas pelo órgão de gestão, os indicadores propostos para o contrato de gestão, utilizados como referência, consideravam os seguintes valores indicativos para o período 2021-2023:

**Quadro 4 – Indicadores do Contrato de Gestão<sup>7</sup>**

Objetivos	Indicador	Método de cálculo	Unidades	Valor 2020	Meta						Avaliação	
					2021	%	2022	%	2023	%		
Qualitativos	Satisfação do cliente	Taxa de satisfação global	Estudo anual de satisfação do cliente	Escala 0 a 10	7,52	7,35	10,0%	7,35	10,00%	7,35	10,00%	se R < M então 1 se R = [M, M + 1 p.p.] então 3 se R ≥ (M + 1 p.p.) então 5
		Reclamações	n.º reclamações por milhão de passageiros	O a	19	27,83	5,0%	28	5,00%	28	5,00%	se R > M então 1 se R = [M, 90%M] então 3 se R ≤ 90%M então 5
	Qualidade do serviço	Taxa de realização de carruagens.km	Total de carr.km realizadas/ Total carr.km programadas) x 100	%	96,0	95,99	10,0%	96,0	10,00%	96,0	10,00%	
		Taxa de realização de circulações	Total de circulações realizadas / Total circulações programadas x 100	%	96,0	95,99	10,0%	96,0	10,00%	96,0	10,00%	
Sustentabilidade Ambiental	Intensidade Carbónica	CO2/Km	%	64,4	64	10,0%	64	10,00%	64	10,00%	se R < M então 1 se R = [M, 103%M] então 3 se R ≥ 103%M então 5	
Quantitativos	Crescimento Atividade	PMP - Prazo médio de pagamento a fornecedores	Despacho 9870/2009	dias	65	65	10,0%	65	10,00%	65	10,00%	se R > M então 1 se R = [M, 90%M] então 3 se R ≤ 90%M então 5
		Procura	n.º de validações	Milhares	92 630	92 630	15,0%	92 630	15,00%	92 630	15,00%	se R < M então 1 se R = [M, 102%M] então 3 se R ≥ 102%M então 5
	Sustentabilidade Financeira	TCD - Taxa de cobertura direta	Receitas de tarifário / custos de operação	%	44,6%	44,6%	15,0%	44,6%	15,00%	44,6%	15,00%	se R < M então 1 se R = [M, 102%M] então 3 se R ≥ 102%M então 5
		TCG - Taxa de cobertura global	Rendimentos Operacionais excluídos das indemnizações de serviço público / Gastos Operacionais (excluídos de gastos com carácter financeiro registados na 62)	%	62,1%	62,1%	15,0%	62,1%	15,00%	62,1%	15,00%	se R < M então 1 se R = [M, 102%M] então 3 se R ≥ 102%M então 5

<sup>6</sup> Em resposta à proposta enviada, e dado não ser exequível ao ML apresentar a melhoria dos indicadores propostos nos anos 2020 e 2021, em sequência do atual contexto socioeconómico, e tendo em conta que o atual mandato do Conselho de Administração (2019-2021) se encontra a menos de 6 meses do seu término, a DGTF estabeleceu que a nova proposta do contrato de gestão seja analisada no futuro mandato do CA do ML (2022-2024).

<sup>7</sup> Os valores de 2020 apresentados no quadro enviado a 16 de fevereiro à DGTF são previsionais, dado nessa mesma data o ML não ter o exercício contabilístico de 2020 encerrado.

## 5. Caracterização dos Instrumentos de Planeamento e Controlo

As obrigações emergentes do contrato de concessão, a par da visão estratégica, são os elementos estruturantes do planeamento da atividade. Com base neles, definiu-se a estratégia para o triénio que, depois de adequada às instruções sobre a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão e demais imposições legais, se encontra vertida neste documento.

Para garantir a prossecução dos objetivos, foram identificadas, calendarizadas e orçamentadas as tarefas a desenvolver, que têm internamente um responsável definido. Para além da monitorização mensal destas tarefas são, ainda, aferidos com a mesma periodicidade, pelo controlo interno, a execução orçamental e os indicadores operacionais que caracterizam e medem a atividade e o grau de desenvolvimento da estratégia. Esta informação é discutida mensalmente em reunião conjunta da gestão de topo com os responsáveis da estrutura da empresa. Para reforço do controlo, está em curso um projeto de implementação de contabilidade analítica, que além de cumprir os requisitos legais aplicáveis, permitirá obter e desenvolver programas mais eficazes de informação e controlo de gestão mais adequada e mais atual.

Paralelamente, são desenvolvidas diversas auditorias internas que têm como finalidade verificar não só os requisitos legais e de procedimentos, mas também a adequação da ação auditada aos objetivos definidos.

## 6. Plano de Investimento Plurianual

Para 2022, o Plano de Investimentos do ML atinge cerca de 170,2 M€ (formação bruta de capital fixo) com o detalhe apresentado no quadro abaixo, e onde se destaca, em linha com os objetivos estratégicos do ML, a continuidade do processo de modernização e de melhoria das acessibilidades.

**Quadro 5 – Plano de Investimentos 2022-2024 e Realização Acumulada a 2020 – Projetos**

Projecto	Aprovações	Un: €				
		2024 Orç.	2023 Orç.	2022 Orç.	2021 Estimativa	2020 Acumulado
<b>Investimento ML</b>		<b>69 144 455</b>	<b>69 244 599</b>	<b>28 869 277</b>	<b>36 243 949</b>	<b>1 957 982</b>
Centro de Competências Ferroviário	RCM n.º 99/2021	0	0	1 000 000	0	n.a.
Edifícios e outras Construções		630 000	1 750 000	1 535 000	471 235	n.a.
Remodelação e ampliação de espaços no Complexo de Carnide		3 900 000	1 525 000	100 000	373 495	1 902 012
Posto de Comando Central		6 875 172	4 000 000	500 000	0	n.a.
Relocalização da Subestação de Tração (PMOI)		10 342 908	6 594 592	500 000	0	n.a.
Cobertura Fotovoltaica do PMO II		0	3 925 000	1 075 000	0	n.a.
Equipamento Básico		7 041 600	3 087 892	1 549 000	4 063 257	n.a.
Modernização linhas Azul, Amarela e Verde (Aquisição Mat. Circulante 10 UT + 4 UT)	(RCM n.º 107/2018)	16 285 048	23 710 355	5 737 737	23 119 705	n.a.
Modernização linhas Azul, Amarela e Verde (CBTC)	RCM n.º 45/B2021	1 798 377	2 570 222	702 006	2 438 438	n.a.
Modernização linha Vermelha (CBTC-Mat. Circulante)		5 500 000	3 700 000	600 000	0	n.a.
Sistema de informação aos clientes nas estações		2 000 000	3 000 000	4 300 000	0	n.a.
Remodelação geral de MAVT		0	550 000	2 347 000	0	n.a.
Máquina esmeriladora	PEE n.º 736/2020	0	5 595 896	0	2 398 241	n.a.
Renovação de sistemas vídeo e comunicação e instalação SADI nas carruagens (ML90, ML95, ML97 e ML99)	PEE em aprovação	1 920 000	1 920 000	320 000	0	n.a.
Upgrade tecnológico do sistema de acionamento de portas da série ML90	PEE n.º 737/2020	0	455 518	1 526 220	366 293	n.a.
Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99	PEE n.º 220-A/2018 Aguarda nova PEE	0	1 548 774	2 228 065	2 223 161	n.a.
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas (Aquisição de Mat. Circulante)	PRR	10 500 000	3 000 000	0	0	n.a.
Torno de rodas		0	0	1 500 000	0	n.a.
Ferramentas e Utensílios		196 850	196 850	503 700	42 308	n.a.
Equipamento Administrativo		2 154 500	2 114 500	2 817 550	737 639	n.a.
Plano de Prevenção COVID		0	0	28 000	10 177	55 969
<b>Investimento ILD</b>		<b>180 816 355</b>	<b>260 430 256</b>	<b>141 366 890</b>	<b>83 127 310</b>	<b>27 594 962</b>
Remodelação da linha Azul		130 000	1 000 000	2 919 950	477 707	n.a.
Remodelação da linha Amarela		0	50 000	1 925 000	234 911	n.a.
Remodelação da linha Verde		0	0	0	214 799	n.a.
Remodelação da linha Vermelha		0	0	0	105 212	n.a.
Remodelação da Rede Global		1 822 000	3 135 068	5 292 257	248 007	n.a.
Plano Nacional de Acessibilidades		8 560 000	10 240 000	12 201 754	2 970 335	3 852 579
Prolongamento Rato / Cais do Sodré	RCM n.º 173/2018	5 000 000	77 320 170	86 985 631	60 596 479	10 226 995
Prolongamento S.Sebastião / Alcântara	RCM n.º 88/2021 PRR	82 100 000	94 000 000	14 900 000	5 000 000	n.a.
Recuperação de viadutos da linha Amarela		0	1 850 000	3 080 000	0	n.a.
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas	PRR	75 900 000	57 550 000	600 000	200 000	n.a.
Modernização linhas Azul, Amarela e Verde (CBTC)	(RCM n.º 107/2018) RCM n.º 45/B2021	4 464 355	6 343 204	1 795 537	5 970 631	199 584
Renovação de Sistemas de Conforto (Esc.mecânicas, Tapetes rolante e Elevadores)		680 000	3 490 000	5 895 336	1 663 393	867 439
Remodelação estação Areeiro		0	0	250 000	296 104	3 179 189
Remodelação estação Arroios	PEE n.º 165-A/2019	0	0	1 080 000	5 136 826	5 099 994
Remodelação estação Olivais		0	0	0	12 907	4 169 182
Remodelação estação Cais do Sodré		0	5 279 814	4 148 426	0	n.a.
Remodelação estação Colégio Militar		0	100 000	125 000	0	n.a.
Remodelação estação Marquês de Pombal		2 160 000	72 000	168 000	0	n.a.
<b>Total</b>		<b>249 960 810</b>	<b>329 674 855</b>	<b>170 236 167</b>	<b>119 371 259</b>	<b>29 552 944</b>

No quadro anterior, os valores dos principais projetos do ML, acumulados a 2020, refletem o histórico desde 2009, com o início do projeto “Plano Nacional de Acessibilidades”. As linhas com a observação “n.a.” (não aplicável) refletem situações onde estão incluídos diversos projetos, de valores mais reduzidos e duração até 12 meses, que resultam de necessidades correntes de remodelação e reabilitação da infraestrutura, bem como da renovação e

substituição de equipamentos, relacionados com a operação ou com apoio administrativo, que pela sua utilização se vão degradando ao longo do tempo. Assim sendo, e por se tratarem de projetos independentes, não há lugar a valores históricos de realização.

No Plano de Investimento do ML 2022-2024, destacam-se os seguintes projetos (Ver ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento):

- Remodelação e Ampliação de Espaços no Complexo de Carnide (PMO III) para centralização de serviços, projeto iniciado ainda em 2017 (resultante da separação das empresas antes associadas na Transportes de Lisboa), e com conclusão da 6ª e última fase da empreitada prevista para o final de 2025: 8,8 M€ de valor global de investimento;
- Relocalização do Posto de Comando Central (PCC), comportando *upgrade* das condições técnicas e tecnológicas para controlo da rede ML, incluindo a futura rede circular: 14,6 M€;
- Desconstrução e construção de novo edifício da subestação de tração do PMO I: 17,4 M€;
- Modernização do Sistema de Sinalização (CBTC), que consiste na aquisição e instalação de um sistema de sinalização CBTC nas Linhas Azul, Amarela e Verde (incluindo equipamento embarcado CBTC em 70 das 111 UT existentes) e aquisição de 14 novas UT equipadas com nova sinalização, com o valor global estimado de 120 M€, aprovado em RCM n.º 45/B-2021 de 28 de Abril. Este valor considera o contrato de fornecimento e instalação de CBTC e aquisição de novo material circulante assinado a 8 de fevereiro de 2020, bem como os contratos de assessoria técnica e jurídica necessários ao projeto;
- *Upgrade* tecnológico do sistema de portas da série ML 90, contrato ML059/2021 com prazo previsto de 18 meses, e conclusão no 1.º trimestre de 2023 (2,3 M€);
- Beneficiação geral de portas das séries ML 95, 97 e 99, no valor global de 6 M€, contrato assinado em julho de 2019, mas que, devido a alguns atrasos que se têm verificado na sua execução, nomeadamente, devido a dificuldades de fornecimento de peças, se prevê a conclusão apenas no início do 2.º trimestre de 2023;
- Remodelação geral de máquinas automáticas de venda de títulos de transporte: 2,9 M€;
- Aquisição de torno de rodas em fosso para substituição por obsolescência e inoperacionalidade do torno ATLAS Rail do PMO3. Este equipamento oficial é essencial à manutenção preventiva e corretiva do sistema de rodas do material circulante, e da consequente operacionalidade da frota (1,5 M€);
- Difusão de informação ao cliente, em tempo real, nas estações, com valor global de 9,3 M€;
- Conclusão da remodelação das estações Areeiro e Arroios da Linha Verde, com um investimento total de 15 M€;
- Recuperação de viadutos da linha Amarela: projeto de reabilitação das estruturas fixas dos viadutos da Calçada da Carriche, Odivelas e Campo grande, essencial à garantia dos níveis de segurança adequados ao transporte de pessoas e bens (4,9 M€);
- Renovação de Sistemas de Conforto (Escadas mecânicas, Tapetes rolantes e Elevadores), cujo valor global ascende a 12,6 M€;
- Remodelação da estação Cais do Sodré: projeto de reabilitação de estações, nas vertentes de reparação de patologias existentes, atualização de infraestruturas de baixa-tensão, telecomunicações obsoletas e fora de serviço, incluindo sistemas de conforto e refrescamento geral de instalações dentro do âmbito previsto (9,4 M€).

O projeto de Prolongamento Rato/Cais do Sodré, com um prazo de execução previsto de 68 meses, e cuja obra se iniciou durante o 1.º trimestre de 2021, após a consignação do lote 1 em agosto de 2020, tem como objetivo primordial aumentar o número de passageiros, quer pela disponibilização do serviço a zonas densamente povoadas da cidade não abrangidas pela atual rede, nomeadamente com a criação de duas novas estações (Estrela e Santos), quer pela melhoria da intraconectividade da rede e da interconectividade com outros modos de transporte, designadamente comboio (linha de Cascais) e navio (ligações marítimas com a margem sul do Tejo). Este prolongamento tem conclusão prevista para o início de 2024 com um valor global estimado de 240,2 M€.

#### Expansão da Linha Vermelha - Prolongamento S.Sebastião / Alcântara

Este projeto integrado na Componente 15 do Plano de Recuperação e Resiliência aprovado pela Comissão Europeia em 16 de junho de 2021, pretende dar continuidade ao Plano de Expansão da Rede do Metropolitano de Lisboa (PER 2010-2020) em vigor, aprovado através do Despacho da Secretaria de Estado dos Transportes de 11 de setembro de 2009. De acordo com o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável para a AML (PAMUS-AML), de Abril de 2018, deverá manter-se a *“aposta na expansão da rede de Metropolitano enquanto modo de transporte preferencial para as deslocações urbanas, bem como na melhoria da oferta de serviço e na modernização do material circulante”*. Assim, este projeto também inclui a modernização de material circulante existente (41 UT - unidades triplas) para garantir melhor desempenho e adaptação ao novo sistema de sinalização a instalar na Linha Vermelha. O valor global de investimento ascende a 304 M€.

#### Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas

No passado dia 5 de julho, o Metropolitano de Lisboa, a Câmara Municipal de Loures e a Câmara Municipal de Odivelas assinaram um protocolo de cooperação para o desenvolvimento de uma rede de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), em modo de Metro Ligeiro de Superfície que ligará os concelhos de Loures e Odivelas, através da estação do Metropolitano de Lisboa de Odivelas.

De acordo com este Protocolo, o Metropolitano de Lisboa irá desenvolver os estudos prévios e a avaliação da viabilidade e conceção desse projeto de mobilidade de transporte.

No seguimento da alteração às Bases da Concessão ML, DL n.º 68/2021 de 30 de julho, com o conseqüente aumento das obrigações de serviço público, o ML para além da responsabilidade do investimento, assumirá a exploração da rede de Metro Ligeiro de Superfície entre o Infantado e o Hospital Beatriz Ângelo;

Previsto no Plano de Recuperação e Resiliência, este novo Metro Ligeiro de Superfície conta com um investimento de 250 milhões de euros. Assim será possível consolidar a rede urbana de metropolitano pesado em articulação com o desenvolvimento de novas soluções ligeiras para os subúrbios e zonas limítrofes da cidade de Lisboa.

Este investimento tem como objetivo contribuir para a melhoria da mobilidade na cidade de Lisboa, fomentando a acessibilidade e a conectividade em transporte público, promovendo a redução dos tempos de deslocação, a descarbonização e a mobilidade sustentável.

Adicionalmente, estima-se que entre 2020 e 2022 os gastos de investimento relacionados com a pandemia COVID-19, ascendam um total de cerca de 94 mil euros, essencialmente relacionados com a aquisição de sistemas de *software* e *hardware* para teletrabalho.

Os restantes projetos que constam do Quadro 5, não descritos acima e que não têm ficha de projeto em anexo, são investimentos relacionados com as necessidades correntes do ML, essenciais à continuidade da atividade da empresa, e emergentes do desgaste usual quer de edifícios quer de equipamentos, dando especial destaque a intervenções de requalificação dos espaços de trabalho em galeria (ex. postos de tração) onde se persegue o

objetivo de melhoria das condições de trabalho para o exercício das diversas atividades por parte dos colaboradores do ML. Estes investimentos são financiados por dotações de capital.

**Quadro 6 – Plano de Investimento dos Novos Projetos – Realização Após 2024**

Un: €

Projeto	Aprovações	≥ 2025	TOTAL Previsão
Remodelação e ampliação de espaços no Complexo de Carnide		1 000 000	8 800 507
Posto de Comando Central		3 249 828	14 625 000
Projeto Modernização do Sistema de Sinalização e do Mat. Circulante: Linha A, B e C	(RCM n.º 107/2018) RCM n.º 45/B2021	24 864 802	120 000 000
Renovação de sistemas vídeo e comunicação e instalação SADI nas carruagens (ML90, ML95, ML97 e ML99)	PEE em aprovação	4 720 000	8 880 000
Prolongamento S.Sebastião / Alcântara	PRR	108 000 000	304 000 000
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas	PRR	102 250 000	250 000 000
<b>TOTAL</b>		<b>244 084 630</b>	<b>706 305 508</b>

## 7. Plano de Atividades 2022-2024

### 7.1. Atividade Operacional

#### 7.1.1. Procura

Os valores estimados da Procura para 2022 refletem um acréscimo de 48,3%, tendo sido considerados os seguintes pressupostos:

- Recuperação gradual dos níveis de procura, face ao cenário de pandemia verificado desde março de 2020;
- Recuperação parcial do turismo na cidade de Lisboa, com impacto ao nível do aumento da procura dos títulos ocasionais, face a 2020;
- Considerou-se uma taxa de fraude de 6% para os períodos estimados.

Quadro 7 – Plano de Procura 2022 (trimestral)

Procura	2022 PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
N.º passageiros com título pago	97 771 691	22 099 185	23 516 422	24 018 026	28 138 058
Gratuitos e fraude	11 419 997	2 633 667	2 802 566	2 805 687	3 178 078
<b>N.º passageiros transportados</b>	<b>109 191 688</b>	<b>24 732 851</b>	<b>26 318 987</b>	<b>26 823 713</b>	<b>31 316 137</b>
<b>Passageiros x km</b>	<b>526 359 656</b>	<b>119 224 964</b>	<b>126 870 948</b>	<b>129 303 985</b>	<b>150 959 758</b>

Quadro 8 – Plano de Procura 2022-2024

Procura	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
N.º passageiros com título pago	140 112 555	120 393 382	97 771 691	66 106 512	81 442 972	166 870 939	31 665 179	47,9%	-69 099 248	-41,4%
Gratuitos e fraude	14 156 925	12 908 033	11 419 997	7 499 227	9 123 747	16 202 243	3 920 770	52,3%	-4 782 246	-29,5%
<b>N.º passageiros transportados</b>	<b>154 269 480</b>	<b>133 301 415</b>	<b>109 191 688</b>	<b>73 605 740</b>	<b>90 566 719</b>	<b>183 073 182</b>	<b>35 585 949</b>	<b>48,3%</b>	<b>-73 881 494</b>	<b>-40,4%</b>
<b>Passageiros x km</b>	<b>743 657 613</b>	<b>642 580 839</b>	<b>526 359 656</b>	<b>354 817 224</b>	<b>433 113 841</b>	<b>877 509 084</b>	<b>171 542 432</b>	<b>48,3%</b>	<b>-351 149 428</b>	<b>-40,0%</b>

#### 7.1.2. Oferta

O Plano Operacional da Oferta consiste num plano de organização e produção de carruagens x km comerciais de forma a satisfazer a procura estimada para cada período do dia, da semana e do ano, garantindo condições de eficácia, comodidade, rapidez e segurança.

O Plano de Oferta para 2022 contempla os seguintes pressupostos:

- Utilização da reserva operacional na hora de ponta da manhã nas linhas Azul e Amarela no período do horário de inverno;
- Prevista operação até às 3h da véspera de Santo António e na passagem de ano;
- Aumento de oferta aos sábados, domingos e feriados na linha Amarela com utilização de comboios de 6 carruagens até às 20h30.



**Quadro 9 – Plano de Oferta 2022 (trimestral)**

Oferta	2022 PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Carr x km - Linha Azul	9 307 300	2 361 847	2 343 930	2 207 413	2 394 109
Carr x km - Linha Amarela	7 128 507	1 821 749	1 797 426	1 669 821	1 839 511
Carr x km - Linha Verde	5 996 474	1 499 834	1 479 041	1 496 032	1 521 569
Carr x km - Linha Vermelha	6 252 632	1 541 496	1 558 499	1 576 592	1 576 047
<b>TOTAL</b>	<b>28 684 913</b>	<b>7 224 925</b>	<b>7 178 895</b>	<b>6 949 857</b>	<b>7 331 235</b>

**Quadro 10 – Plano de Oferta 2022-2024**

Oferta	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Carr x km - Linha Azul	9 339 711	9 296 434	9 307 300	8 789 219	8 571 672	9 139 024	518 081	5,9%	168 276	1,8%
Carr x km - Linha Amarela	4 904 247	5 473 534	7 128 507	6 063 590	6 355 554	6 412 360	1 064 917	17,6%	716 147	11,2%
Carr x km - Linha Verde	16 503 118	11 024 636	5 996 474	5 538 150	5 452 879	5 681 321	458 324	8,3%	315 153	5,5%
Carr x km - Linha Vermelha	6 270 180	6 249 804	6 252 632	6 229 696	5 993 000	6 377 122	22 936	0,4%	-124 490	-2,0%
<b>TOTAL</b>	<b>37 017 256</b>	<b>32 044 408</b>	<b>28 684 913</b>	<b>26 620 655</b>	<b>26 373 106</b>	<b>27 609 828</b>	<b>2 064 258</b>	<b>7,8%</b>	<b>1 075 085</b>	<b>3,9%</b>

**Quadro 11 – Plano de Oferta**

Oferta	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Carruagens x km	37 017 256	32 044 408	28 684 913	26 620 655	26 373 106	27 609 828	2 064 258	7,8%	1 075 085	3,9%
Lugares x km	4 738 208 768	4 101 684 224	3 670 510 080	3 407 443 826	3 375 757 603	3 534 058 019	263 066 254	7,7%	136 452 061	3,9%
Comboios x km	5 967 749	5 747 120	5 214 998	5 056 158	4 927 392	5 062 566	158 840	3,1%	152 432	3,0%

### 7.1.3. Receitas

A previsão de receitas para 2022, seguidamente apresentada, teve como pressupostos a recuperação parcial dos níveis de procura mencionados no ponto 7.1.1. *Procura*.

A estimativa de receita para o triénio 2022-2024, para além de considerar os pressupostos referidos no ponto 7.1.1. *Procura*, estima um crescimento superior no 4.º trimestre de 2024 com a abertura de 2 novas estações, Estrela e Santos, no âmbito do projeto de expansão Rato/Cais do Sodré.

Desta forma, no mês de dezembro de 2023, estima-se atingir 80% na receita de títulos ocasionais e 85% na receita de passes, face ao mês de dezembro de 2019.

No total do ano de 2024, prevê-se que a receita com títulos ocasionais e de passes represente cerca de 82% da mesma receita do ano 2019.

Paralelamente, prevê-se uma estabilidade dos pagamentos por conta associados ao PART “fixo”, no triénio de 2022-2024 (8,7 milhões de euros anuais, sem IVA).

Neste triénio espera-se que, face à estimada recuperação da receita tarifária iniciada em 2021, se verifique uma redução gradual das receitas com compensações relacionadas com a pandemia COVID-19 (PART “Variável”).

Em 2022, estas compensações foram apuradas no pressuposto base de garantir um valor mínimo na receita anual, resultante da aplicação da fórmula presente no Relatório n.º 17/AML/2020 (cálculo de Pagamento por Conta do 2.º semestre de 2020), a qual se multiplicou por 2 semestres:

- $(90\% \times 50,13\% \times \text{Receita total de 2019} \times (1 + \text{TAT 2020})) \times 2$  (semestres)

Nos anos de 2023 e 2024, embora com a manutenção da redução dos pagamentos por conta associados ao PART “Variável”, estimaram-se pontuais acréscimos na receita total (receita tarifária com compensações, pagamentos por conta PART “fixo” e “Variável”).

Os valores apresentados abaixo consideram as compensações associadas ao PART.

**Quadro 12 – Orçamento de receitas tarifárias 2022 (sem IVA)**

Receitas (sem IVA)	2022 PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Receitas Tarifárias <sup>1</sup>	57 924 866 €	12 932 157 €	13 956 126 €	14 385 416 €	16 651 167 €
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	3 387 731 €	896 876 €	849 035 €	685 949 €	955 871 €
Pagamento por Conta (PART)	8 699 516 €	2 128 984 €	2 225 134 €	2 153 619 €	2 191 780 €
<b>TOTAL</b>	<b>70 012 114 €</b>	<b>15 958 017 €</b>	<b>17 030 295 €</b>	<b>17 224 985 €</b>	<b>19 798 817 €</b>
Pagamento por Conta ("COVID") <sup>2</sup>	31 679 575 €	7 919 894 €	7 919 894 €	7 919 894 €	7 919 894 €

<sup>1</sup> Bilhetes e Passes

<sup>2</sup> O pagamento por conta ("COVID") recebido pela AML é considerado como subsídio à exploração, pelo que, não entra no cálculo do volume de negócios do ML, e nomeadamente, da receita tarifária.

**Quadro 13 – Orçamento de receitas tarifárias 2022-202 (sem IVA)**

Receitas (sem IVA)	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMATIVA	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
							Valor	%	Valor	%
Receitas Tarifárias <sup>1</sup>	84 739 391 €	73 094 639 €	57 924 866 €	40 920 649 €	50 057 044 €	104 192 410 €	17 004 217	41,6%	-46 267 544	-44,4%
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	3 387 731 €	3 387 731 €	3 387 731 €	3 466 738 €	3 458 364 €	2 501 718 €	-79 007	-2,3%	886 014	35,4%
Pagamento por Conta (PART)	8 699 516 €	8 699 516 €	8 699 516 €	8 699 516 €	8 903 066 €	4 013 777 €	0	0,0%	4 685 739	116,7%
<b>TOTAL</b>	<b>96 826 638 €</b>	<b>85 181 887 €</b>	<b>70 012 114 €</b>	<b>53 086 903 €</b>	<b>62 418 474 €</b>	<b>110 707 904 €</b>	16 925 210	31,9%	-40 695 791	-36,8%
Pagamento por Conta ("COVID") <sup>2</sup>	12 600 000 €	16 068 741 €	31 679 575 €	46 448 597 €	21 451 009 €	0 €	-14 769 022	-31,8%	31 679 575	-

<sup>1</sup> Bilhetes e Passes

<sup>2</sup> O pagamento por conta ("COVID") recebido pela AML é considerado como subsídio à exploração, pelo que, não entra no cálculo do volume de negócios do ML, e nomeadamente, da receita tarifária.

**Quadro 14 – Plano de Procura e Orçamento de receitas tarifárias**

Indicadores de Procura	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMATIVA	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
							Valor	%	Valor	%
Passageiros Transportados	154 269 480	133 301 415	109 191 688	73 605 740	90 566 719	183 073 182	35 585 949	48,3%	-73 881 494	-40,4%
Passageiros x km	743 657 613	642 580 839	526 359 656	354 817 224	433 113 841	877 509 084	171 542 432	48,3%	-351 149 428	-40,0%
Receitas Tarifárias (sem IVA)	96 826 638 €	85 181 887 €	70 012 114 €	53 086 903 €	62 418 474 €	110 707 904 €	16 925 210 €	31,9%	-40 695 791 €	-36,8%
<b>Receita média / passageiro</b>	<b>0,63 €</b>	<b>0,64 €</b>	<b>0,64 €</b>	<b>0,72 €</b>	<b>0,69 €</b>	<b>0,60 €</b>	<b>-0,08 €</b>	<b>-11,1%</b>	<b>0,04 €</b>	<b>6,0%</b>
<b>Receita média / passageiro.km</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>0,15 €</b>	<b>0,14 €</b>	<b>0,13 €</b>	<b>-0,02 €</b>	<b>-11,1%</b>	<b>0,01 €</b>	<b>5,4%</b>

## 7.2. Eficiência Energética

A estimativa de consumo energético projetada para 2022, com base na oferta programada, é a seguinte:

**Quadro 15 – Energia Elétrica – Plano 2022 (trimestral)**

un: kWh

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	2022 PREVISÃO	2022			
		1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Consumo de Energia de Tração	49 474 358	11 965 540	12 065 559	12 572 577	12 870 682
Serviços Complementares	41 759 253	10 085 096	10 169 397	10 626 400	10 878 360
Outros Consumos	9 570 564	2 291 541	2 322 408	2 492 253	2 464 362
<b>TOTAL Consumo Energia</b>	<b>100 804 175</b>	<b>24 342 178</b>	<b>24 557 363</b>	<b>25 691 230</b>	<b>26 213 404</b>
Custo da Energia Elétrica [€]	8 496 886	2 052 370	2 070 400	2 165 468	2 208 648
Eficiência Energética (PK / kWh)	5,222	4,898	5,166	5,033	5,759
Consumo de energia por carruagem (kWh/CK)	1,725	1,657	1,681	1,810	1,756

No quadro seguinte, apresentam-se os indicadores de eficiência energética do ML para o período 2022-2024:

**Quadro 16 – Eficiência Energética**

un: kWh

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Consumo de Energia de Tração	63 845 583	55 268 654	49 474 358	46 007 899	45 116 038	47 911 168	3 466 459	7,5%	1 563 190	3,3%
Serviços Complementares	41 759 253	41 759 253	41 759 253	39 770 717	45 535 728	41 857 512	1 988 536	5,0%	-98 259	-0,2%
Outros Consumos	9 570 564	9 570 564	9 570 564	8 550 103	9 609 694	9 715 631	1 020 460	11,9%	-145 067	-1,5%
<b>TOTAL Consumo Energia</b>	<b>115 175 400</b>	<b>106 598 471</b>	<b>100 804 175</b>	<b>94 328 720</b>	<b>100 261 460</b>	<b>99 484 311</b>	<b>6 475 456</b>	<b>6,9%</b>	<b>1 319 864</b>	<b>1,3%</b>
Passageiros x km	743 657 613	642 580 839	526 359 656	354 817 224	433 113 841	877 509 084	171 542 432	48,3%	-351 149 428	-40,0%
Carruagens x km	37 017 256	32 044 408	28 684 913	26 620 655	26 373 106	27 609 828	2 064 258	7,8%	1 075 085	3,9%
Custo da Energia Elétrica [€]	9 010 767	8 750 181	8 496 886	8 872 520	8 538 914	9 439 531	-375 634	-4,2%	-942 645	-10,0%
Eficiência Energética (PK / kWh)	6,457	6,028	5,222	3,761	4,320	8,821	1,460	38,8%	-3,599	-40,8%
Consumo de energia por carruagem (kWh/CK)	1,725	1,725	1,725	1,728	1,711	1,735	-0,004	-0,2%	-0,011	-0,6%

Considerando o aumento da Procura, prevê-se a melhoria do indicador de Eficiência energética, embora não se preveja atingir, no triénio, os valores de procura que se registaram em 2019.

Apesar da execução de 2020 apresentar um considerável aumento do consumo de energia em serviços complementares, justificado por se terem colocado os ventiladores a trabalhar 24h/dia e na sua velocidade máxima, nos meses de maio a junho, medida de prevenção da propagação do Covid-19, prevê-se que no triénio de 2022-2023 haja uma estabilização e alguma poupança neste tipo de consumos, no seguimento da estratégia da empresa de substituição do sistema iluminação por lâmpadas LED em todas as estações e edifícios administrativos.

A redução do custo de energia face a 2019 deve-se ao valor do kW, negociado no novo contrato de fornecimento de energia ser consideravelmente inferior face ao anterior contrato.

## 7.3. Atividade de Manutenção

### 7.3.1. Frota

O Parque de Material Circulante é composto atualmente por 333 carruagens (111 Unidades de Tração).

**Quadro 17 – Indicadores de Material Circulante**

MATERIAL CIRCULANTE	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Disponibilidade do Material Circulante [%]	90,0	90,0	90,0	83,3	81,4	88,2	6,7 p.p.	-	1,8 p.p.	-
MKBF - Quilometragem média entre falhas [km]	14 000	14 000	14 000	12 719	12 999	12 462	1 281	10,1%	1 538	12,3%

Praticamente concluído em 2021 o objetivo estratégico de eliminação do atraso do plano de manutenção de todos os órgãos do material circulante, foram previstos para o triénio 2022-24 a eliminação do atraso de engates no final de 2022 para além das atividades regulares de manutenção preventiva da frota.

Para planeamento das atividades e recursos materiais necessários à execução de tarefas de manutenção preventiva e corretiva requeridas pelo material circulante, foi considerado a produção anual prevista pela Direção de Operações para este triénio, designadamente 29 milhões carr.km para 2022, 32 milhões carr.km para 2023 e 34 milhões carr.km para 2023.

Em paralelo deverão manter-se as seguintes atividades de reabilitação ou beneficiação da frota já iniciadas em 2020 e 2021:

- Grande revisão de 1.000.00 km de engates automáticos, semipermanentes e amortecedores;
- Alteração de portas ML90 para tecnologia elétrica (18 UT), a prestação de serviço irá decorrer entre 2021 e 2023;
- Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99, com substituição de materiais com fim de vida, designadamente borrachas, fusos, corrediças, embraiagens, batentes, afinação geral de portas e substituição da UCP no ML99 (93 UT até final de 2023).

Foi previsto iniciar em 2022 uma campanha de reinvestimento de meia vida do material circulante para permitir manter as condições de exploração das unidades até ao final da vida do material circulante de 40 anos.

Considerando o ciclo de vida técnico ou funcional dos equipamentos ou subsistemas do material circulante, foi considerada a renovação por fim de vida ou obsolescência dos seguintes equipamentos necessários à melhoria das prestações técnicas dos equipamentos, à atualização da tecnologia utilizada e das funcionalidades disponibilizadas pela frota:

- Renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente;
- Renovação de interiores de salão;
- Instalação de sistema de deteção de incêndio;

Renovação dos sistemas de alimentação elétrica do comboio.

Previsto como prestação de serviços externos, os projetos a desenvolver, as especificações técnicas e os procedimentos de concurso em 2022 são os seguintes:

- Renovação de interiores de salão;
- Renovação de sistemas de vídeo e instalação de sistema de deteção de incêndio;
- Renovação dos sistemas de alimentação elétrica;

### 7.3.2. Infraestruturas

Para 2022, o ML estabeleceu as seguintes metas ao nível da manutenção da infraestrutura principal:

**Quadro 18 – Manutenção da Infraestrutura**

INFRAESTRUTURA	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Indisponibilidade da infraestrutura principal (horas/mês)	4,0	4,0	4,0	1,3	0,9	2,3	2,7	198,5%	1,7	73,2%
MTBF - Tempo médio entre falhas (horas)	150	150	150	175	118	120	-25,1	-14,3%	29,6	24,6%

Foram previstas atividades regulares de manutenção e conservação das infraestruturas fixas, geralmente constituído por prestações de serviço de manutenção ou conservação regular de instalações. Paralelamente foi prevista verba geral para reparação de equipamentos ou necessidade não prevista de conservação de instalações, bem como atividades específicas de renovação por fim de vida ou beneficiação de equipamentos e instalações existentes.

#### Via Férrea

- Substituição gradual das travessas de pinho das vias de garagem do PMO2;
- Aquisição de rodas para o Socofer;
- Aquisição de peças sobresselentes para aparelhos de via – cróssimas de pontas de lança;
- Aquisição de serviços de soldadura aluminotérmica de carril na via Férrea;
- Verificação de estado, teste de amortecedores e pintura de para-choques dos PMOs;
- Aquisição de máquina de lavagem de peças por ultrassons;
- Aquisição de carril de rolamento e Roletes para Aparelhos Via;
- Aquisição de máquinas ferramentas ligeiras no triénio;
- Aquisição de draisine grua para substituição por fim de via do Socofer, atualmente com 40 anos de serviço, e acompanhamento e monitorização do projeto de fabrico e entrega deste novo equipamento;

#### Energia

- Aquisição de serviços de manutenção do centro de comando centralizado de energia e unidades remotas de telecomando (URT) da rede de energia;
- Aquisição de serviços de manutenção de postos de seccionamento e transformação e quadros de baixa tensão, das linhas Azul, Verde e Vermelha e edifícios (PST/QBT);
- Fornecimento e instalação de UP'S (Uninterrupted Power Suply) e respetivos grupos de baterias de alimentação de sistemas de sinalização;
- Aquisição de serviços de manutenção de serviços de manutenção dos carregadores de carros elétricos.

#### Eletromecânica

- Aquisição de serviços de manutenção completa de escadas, elevadores e tapetes;
- Aquisição de serviços de manutenção dos sistemas de ventilação principal, bombagem e AVAC das estações e troços;
- Renovação do AVAC dos espaços comerciais Restauradores, Picoas, Alameda, Jardim Zoológico e dos gabinetes da Direção de Logística;
- Substituição de bombas obsoletas em postos de bombagem;
- Substituição de variadores em escadas mecânicas e elevadores;
- Remodelação das UTAN do sistema Adiabático.

### Instalações e iluminação de estação

- Aquisição de serviços de substituição integral de iluminação em 6 estações/ano;
- Aquisição de serviços de manutenção de condução seca de galeria;
- Remodelação de salas dos equipamentos de sinalização para adaptação dos espaços às necessidades do novo sistema de sinalização/CBTC;
- Remodelação e renovação das redes de Blocos autónomos das estações e galerias da rede ML;
- Reparação e remodelação das fachadas e coberturas das oficinas do PMO3;
- Aquisição de serviços de limpeza e desentupimento em redes de drenagem na via.

### Sinalização

- Aquisição de serviços de assistência técnica, de reparação, de reposição e de substituição de equipamentos de sinalização ferroviária instalados na rede;
- Instalação de encravadores mecânicos para pontas das lanças de aparelhos de mudança de via;
- Substituição de circuitos de via FS2500 em fim de vida.

### Comunicações e Controlo

- Aquisição de serviços de manutenção para rede CITV, SIRESP, SADI, rede de dados e rede telefónica;
- Aquisição de serviços de comunicações fixas (voz e dados) para o triénio;
- Upgrade da rede telefónica do ML;
- Renovação por fim de vida de componentes das máquinas MAVT em todas as estações;
- Renovação das impressoras, motores e TFT das MAVT;

## 7.4. Recursos Humanos

### 7.4.1. Medidas de Política Salarial

A preparação do orçamento de Gastos com Pessoal teve subjacente um conjunto de medidas de política salarial, determinado pela legislação em vigor aplicável às empresas do Setor Empresarial do Estado.

Destacam-se os seguintes pressupostos:

#### Efetivos

- Concretização até ao final do 4.º trimestre de 2021 dos recrutamentos externos autorizados, conforme Despacho Conjunto dos Secretários de Estado da Mobilidade e do Tesouro;
- Identificação das necessidades de recrutamento externo identificadas para o período 2022/2024, com concretização a partir do segundo semestre de 2022;
- Saída por reforma por idade dos colaboradores que, em cada ano, completam 66 anos de idade, assumindo o pressuposto de substituição dos mesmos, nos termos do despacho n.º 343/18 da Secretaria de Estado do Tesouro, da Informação n.º 26814/2019/SG/SRH/DGRH de 30 de agosto e da Informação n.º 52/2019/GSEAMob de 23 de setembro.

#### Matérias salariais:

- Aplicação da regulamentação em vigor (nomeadamente os Acordos de Empresa) no que diz respeito a Avaliação de Desempenho (evolução na carreira e prémios de performance/desempenho) e contagem de antiguidade (anuidades);
- Realização de trabalho suplementar em conformidade com plano de atividades das áreas operacionais.

### 7.4.2. Gestão do Efetivo

Durante o exercício de 2022, o ML procurará desenvolver a gestão do seu efetivo dando cumprimento às orientações transmitidas às empresas do setor empresarial do Estado, no sentido de obter *“a racionalização e o ajustamento do quadro de pessoal, adequando-o às efetivas necessidades de uma organização eficiente.”*

Para 2022, as necessidades identificadas de recrutamento externo correspondem à contratação de 58 trabalhadores, de acordo com o seguinte detalhe:

- Para as estações: 34 Agentes de tráfego;
- Para reforço das equipas de manutenção, por forma a suprir necessidades decorrentes das limitações profissionais próprias de um grupo com uma média etária próxima dos 50 anos: 13 Oficiais de manutenção, repartidos por 3 eletromecânicos, 7 eletricitas e 3 técnicos de eletrónica.
- Para assegurar o adequado acompanhamento e fiscalização das empreitadas de modernização e expansão da rede, bem como das obras de conservação e manutenção das infraestruturas afetas ao serviço público de transporte de passageiros, assegurando o cumprimento dos projetos e cadernos de encargos respetivos: 2 Inspetores de Obras;
- Para reforço de competências técnicas em várias áreas: 9 Técnicos Especializados (técnicos superiores).

Para além das referidas contratações, o quadro de efetivos e o orçamento de gastos com pessoal propostos consideram um conjunto de reclassificações profissionais, repartidas do seguinte modo:

1. Para reposição da capacidade de gestão das equipas, nomeadamente, para garantir o correto enquadramento dos trabalhadores e os níveis adequados de supervisão e qualidade de serviço no âmbito da atividade desenvolvida na operação e nas estações:
  - 5 Operadores Comerciais para Encarregado de Movimento;
  - 2 Encarregados de Movimento para Inspetor de Movimento;
  - 7 Maquinistas para Encarregados de Tração;
  - 2 Encarregados de Tração para Inspetores de Tração;
  - 1 Oficial Eletricista para Encarregado da Sala de Comando de Energia;
  - 1 Técnico Auxiliar para Inspetor de Obras.
2. Para assegurar o normal guarnecimento das 56 estações que constituem a rede do Metropolitano durante o período de prestação do serviço público de transporte de passageiros e garantir a segurança e a operacionalidade do sistema metro:
  - 26 Agentes de Tráfego para Operadores Comerciais;
3. Para concretizar as reclassificações propostas no ponto 1, para categorias de chefia. O recrutamento para aquelas categorias é exclusivamente interno, pelo que o ML terá sempre que proceder previamente a movimentações internas no âmbito das respetivas carreiras profissionais.
  - 3 Operadores Comerciais para Maquinistas;
  - 8 Agentes de Tráfego para Operadores Comerciais.
4. Para adequar a categoria profissional às funções efetivamente realizadas e para reconhecer e valorizar o desenvolvimento individual:
  - 2 Agentes de Tráfego para Técnico Auxiliar;
  - 3 Auxiliares para Técnico Administrativo;
  - 1 Desenhador para Projetista;
  - 1 Motorista para Técnico Auxiliar;
  - 4 Técnicos Auxiliares para Técnico Principal;
  - 1 Técnico Administrativo para Técnico Principal;
  - 1 Técnico Auxiliar para Técnico Administrativo;
  - 1 Técnico Principal para Técnico Superior;
  - 2 Maquinistas para Técnico Superior;
  - 1 Encarregado da Sala de Comando de Energia para Técnico Superior.
  - Ainda internamente deverá ser suprida a necessidade de 1 Motorista por via de uma reclassificação profissional a determinar.

O aumento dos gastos com pessoal, face ao valor real de 2021, justifica-se essencialmente por:

- Recrutamentos externos e reclassificações autorizadas para 2021, com a maioria das admissões a ocorrerem durante o ano 2022: acréscimo de gastos com pessoal de cerca de 943 mil€;
- Recrutamento das novas necessidades propostas para 2022 no presente documento: 795 mil€;
- Reclassificações propostas para 2022, conforme referido acima: 84 mil€;
- Execução de um Programa de *Trainees*: 112 mil€;



- Aplicação do artigo 23.º da LOE 2018 e impacto estimado com valorizações remuneratórias nos termos do Despacho n.º 3746/2017: 1,269 M€;
- Atualização dos gastos com o Plano de Pensões, tendo em consideração o estudo atuarial de 2021: +700 mil€

O quadro seguinte evidencia a evolução do efetivo, que considera os recrutamentos autorizados com a aprovação do PAO 2021, cujos processos se encontram a decorrer, e o plano de novos recrutamentos considerado para 2022, apresentando informação referente aos Gastos com Pessoal no período 2020-2022, desagregado por órgãos sociais, dirigentes e restantes trabalhadores. Evidenciam-se os gastos de integração com os trabalhadores da Ferconsult no ML, por forma a ser comparável com o ano 2019.

**Quadro 19 - Gastos com pessoal**

GASTOS COM PESSOAL	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2019		Variação 2022/2021	
	PREVISÃO	REAL	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
<b>Gastos totais com pessoal (1) = (a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)</b>	<b>86.463.624</b>	<b>82.773.918</b>	<b>80.231.596</b>	<b>80.056.942</b>	<b>6.406.682</b>	<b>3,4%</b>	<b>3.689.706</b>	<b>4,5%</b>
(a) Gastos com Órgãos Sociais	339.653	333.258	336.856	333.967	5.686	-0,2%	6.394	1,9%
(b) Gastos com Cargos de Direção	2.051.650	1.742.267	1.471.309	1.532.689	518.960	13,7%	309.383	17,8%
(c) Remunerações do Pessoal	59.753.389	57.734.886	55.631.331	54.724.521	5.028.868	5,5%	2.018.503	3,5%
(i) Vencimento base + sub. férias + sub. Natal	42.647.502	41.373.555	39.456.271	39.083.630	3.563.872	5,9%	1.273.946	3,1%
(ii) Outros subsídios	17.105.887	16.361.330	16.175.060	15.640.891	1.464.996	4,6%	744.557	4,6%
(iii) Valorizações Remuneratórias	1.269.648	1.091.484	1.137.320	1.173.281	96.367	-7,0%	178.164	16,3%
(d) Benefícios pós-emprego	0	4.645	584	-36.689	36.689	-112,7%	-4.645	-100,0%
(e) Ajudas de Custo	638	1.977	2.068	6.857	-6.218	-71,2%	-1.339	-67,7%
(f) Restantes encargos	24.218.294	22.956.886	22.789.449	23.495.598	722.696	-2,3%	1.261.409	5,5%
(g) Rescisões / Indemnizações	100.000	0	0	0	100.000	-	100.000	-
<b>Gastos totais com pessoal (2) = (1) sem o impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)</b>	<b>85.093.976</b>	<b>81.682.434</b>	<b>79.094.277</b>	<b>78.883.661</b>	<b>6.210.314</b>	<b>3,5%</b>	<b>3.411.541</b>	<b>4,2%</b>
<b>Nº TRH (O.S. + Cargos de Direção + Trabalhadores)</b>	<b>1.587</b>	<b>1.522</b>	<b>1.519</b>	<b>1.458</b>	<b>129</b>	<b>4,4%</b>	<b>65</b>	<b>4,3%</b>
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	6	6	6	6	0	n.a	0	n.a
Nº Cargos de Direção sem O.S. (número)	21	21	17	17	4	23,5%	0	n.a
Nº Trabalhadores s/ O.S. e s/ Cargos de Direção (número)	1.560	1.495	1.496	1.435	125	4,2%	65	4,3%
<b>Gastos com Dirigentes / Gastos com pessoal [(b)/((1)-(g))]</b>	<b>2,4%</b>	<b>2,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,0 p.p.</b>	<b>-</b>	<b>0,0 p.p.</b>	<b>-</b>
<b>Saídas de trabalhadores previstas (número)</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-10</b>	<b>-71,4%</b>
<b>Contratações de trabalhadores propostas (número) <sup>1</sup></b>	<b>68</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>51</b>	<b>300,0%</b>

<sup>1</sup> As contratações de 2021 foram ao abrigo do DLEO, por substituição, bem como, pelas autorizações obtidas com a aprovação do PAO 2019 e PAO 2020, pelo que, as 10 contratações autorizadas no PAO 2021 apenas se concretizarão em 2022

### 7.4.3. Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Previstas

A análise custo-benefício tem como objetivo identificar e avaliar sistematicamente todos os custos e benefícios associados a diferentes alternativas, e determinar qual a que maximiza a diferença entre benefícios e custos.

A admissão de 34 Agentes de Tráfego é essencial para cumprir o plano de reorganização interna da área de clientes, aumentando a capacidade de resposta às atuais exigências do serviço público e à recuperação dos níveis de procura pré-pandemia covid-19, bem como a retoma dos níveis de qualidade de atendimento ao cliente.

Por outro lado, aquele recrutamento é indispensável para que se possa fazer a rotação interna por via da reclassificação profissional de 26 Agentes de Tráfego para Operadores Comerciais, em 2022, conforme previsto no Modelo de Guarnecimento com, pelo menos, um Operador Comercial por estação. Acresce ser a presença dos Operadores Comerciais, o garante da segurança da circulação, em caso de inoperacionalidade do sistema de sinalização ou qualquer situação de emergência.

A admissão de 2 Inspetores de obras e de 9 técnicos especializados, é essencial ao acompanhamento dos projetos de expansão e modernização em curso, e para dar resposta às atuais exigências nos procedimentos de contratação e respetivo acompanhamento das empreitadas que envolvem a criação da linha circular e respetiva ligação da estação Rato ao Cais do Sodré, monitorização e apoio ao lançamento dos novos procedimentos para expansão da Linha Vermelha e criação de 12 km de metro de superfície entre Odivelas e Loures, projetos no âmbito dos contratos assinados com a Estrutura de Missão Recuperar Portugal, bem como, a gestão financeira e operacional dos fundos de apoio aos diversos projetos em curso do ML, como, Fundo de Coesão, Fundo Ambiental e PRR.

Adicionalmente, e para o acompanhamento e formação técnica de oficiais de manutenção de material circulante, nomeadamente para os grandes projetos em curso de beneficiação da frota existente, com integração do novo sistema de sinalização (CBTC), bem como, para o projeto de modernização que inclui a aquisição de 14 novas unidades triplas, é essencial a contratação de 3 eletromecânicos, 7 eletricitas e 3 técnicos de eletrónica.

Apesar de ser difícil a mensuração direta das contratações e reclassificações anteriormente citadas em termos de receita, procurou-se estimar um impacto direto por falta de guarnecimento de estações e dos postos de venda.

No Plano de Atividades e Orçamento (PAO), estimou-se o número de passageiros tendo por base o guarnecimento das 12 estações que atualmente se encontram desguarnecidas, através da contratação dos de 34 AT's previstos no presente plano.

No seguimento do acima descrito, estabeleceu-se um cenário 2 (sem contratações), onde se consideram os seguintes pressupostos:

- ✓ Redução de receita tendo em conta o desvio negativo de passageiros verificado no 1.º trimestre de 2019 (conforme Relatório de Execução do PAO)<sup>8</sup>. A esta variação no número de passageiros, considerou-se 20% da mesma multiplicada pelo valor da receita média por passageiro, para apurar o efeito sobre a receita do desguarnecimento das estações;
- ✓ Face ao desguarnecimento de estações, consideraram-se para 2022, aumento dos gastos com Segurança e Vigilância e aumento das necessidades de trabalho suplementar;
- ✓ Em relação à não contratação dos inspetores de obras e dos técnicos especializados, e tendo em conta os atuais projetos em curso, já aprovados por RCM, e a gestão dos fundos destinados aos mesmos, estimou-se o aumento de trabalhos especializados, considerando 10% do valor médio entre 2020 e 2022;
- ✓ Relativamente ao acompanhamento dos projetos de reabilitação de frota e de modernização (CBTC + 14 UT's), a não contratação dos técnicos oficiais de manutenção terá de ser colmatada com o aumento de contratos de assistência técnica, pelo que, se considerou no curto prazo um valor médio anual de 150 mil euros por ano.

Da análise dos quadros abaixo, poderá verificar-se o benefício decorrente das contratações e reclassificações propostas no presente documento.

---

<sup>8</sup> Ressalva-se que o surto pandémico que surgiu a março de 2020 em Portugal, não nos permite uma comparabilidade mais recente do cenário de perda de passageiros.

**Quadro 20 – Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Propostas**

Un: €

ANÁLISE CUSTO - BENEFÍCIO	2024		2023		2022	
	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2
Vendas e Serviços Prestados	127 972 079	126 905 980	109 800 397	108 951 564	75 702 988	75 233 849
<b>Probabilidade de Redução de Passageiros por desguarnecimento das estações</b>	-	<b>(1 066 100)</b>	-	<b>(848 832)</b>	-	<b>(469 138)</b>
Fornecimentos e serviços externos	36 904 454	37 747 301	36 905 949	37 742 730	41 269 295	41 601 510
<b>Aumento Gastos Segurança e Vigilância</b>	0	253 168	-	249 919	-	74 160
<b>Acréscimo em trabalhos especializados</b>	0	437 491	-	436 627	-	182 938
<b>Aumento de Contratos de assistência técnica</b>	0	152 187	-	150 234	-	75 117
Gastos com o pessoal	88 703 565	87 109 687	87 693 207	86 102 628	86 676 959	85 923 336
<b>Impacto nos Gastos com Pessoal:</b>	-	<b>(1 593 878)</b>	-	<b>(1 590 579)</b>	-	<b>(753 623)</b>
Custos dos AT's	-	(945 418)	-	(917 882)	-	(458 941)
Custo do Inspetor de obras	-	(47 723)	-	(92 667)	-	(46 333)
Custo dos Oficiais de manutenção	-	(299 663)	-	(290 935)	-	(145 467)
Custos dos técnicos especializados	-	(297 535)	-	(288 869)	-	(144 434)
Custo Reclassificações das áreas operacionais	-	(200 511)	-	(194 670)	-	(97 335)
Aumento de Trabalho Suplementar (AT's)	-	196 971	-	194 444	-	138 888
<b>Impacto no EBITDA (corrigido)</b>	<b>10 635 224</b>	<b>10 320 156</b>	<b>21 970 621</b>	<b>21 875 587</b>	<b>(24 571 844)</b>	<b>(24 619 575)</b>

**Legenda:**

Cenário 1: PAO 2022 - 2024

Cenário 2: Valores sem contratação

**Quadro 21 – Análise Custo-Benefício – Comparação entre Cenários (Cenário 2 / Cenário 1)**

ANÁLISE CUSTO - BENEFÍCIO	Variação 2024		Variação 2023		Variação 2022	
	Valor (€)	%	Valor (€)	%	Valor (€)	%
Vendas e Serviços Prestados	(1 066 100)	-0,8%	(848 832)	-0,8%	(469 138)	-0,6%
Fornecimentos e serviços externos	842 847	2,3%	836 781	2,3%	332 216	0,8%
Gastos com o pessoal	(1 593 878)	-1,8%	(1 590 579)	-1,8%	(753 623)	-0,9%
<b>Impacto no EBITDA (corrigido)</b>	<b>(315 068)</b>	<b>-3,0%</b>	<b>(95 034)</b>	<b>-0,4%</b>	<b>(47 731)</b>	<b>0,2%</b>

A necessidade de recuperação de receita é premente para o ML, pelo que, a adequação do quadro de efetivo às atuais exigências de mercado e do serviço de transporte público, são essenciais para que se consiga cumprir os objetivos traçados, e seja possível que o modo metro, como meio de transporte de excelência na mobilidade urbana, recupere o crescimento dos níveis de procura pré-pandemia.

## 7.5. Gestão Económica e Financeira

### 7.5.1. Projeções Económicas e Financeiras

Quadro 22 – Demonstração de Resultados 2019-2024

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Un: €						Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Vendas e Serviços Prestados	127 972 079	109 800 397	75 702 988	59 427 996	66 808 955	118 794 598	16 274 992	27%	(43 091 610)	-36%
Subsídios à Exploração	12 600 000	16 068 741	31 679 575	46 448 597	21 740 836	516 729	(14 769 022)	-32%	31 162 846	6031%
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	-	-	-	(4 138 648)	(2 411 668)	-	-	2 411 668	-100%
Trabalhos para a própria entidade	6 426 194	7 324 890	6 203 727	5 300 177	4 652 146	3 102 102	903 550	17%	3 101 624	100%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(4 057 754)	(3 824 521)	(3 596 766)	(3 630 254)	(2 613 840)	(3 596 083)	33 488	-1%	(683)	0%
Fornecimentos e serviços externos	(36 904 454)	(36 905 949)	(41 269 295)	(38 351 245)	(36 134 918)	(36 878 739)	(2 918 049)	8%	(4 390 556)	12%
Gastos com o pessoal	(88 703 565)	(87 693 207)	(86 676 959)	(84 060 581)	(80 231 596)	(80 056 942)	(2 616 378)	3%	(6 620 017)	8%
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	299 936	-	-	-	-	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-	-	313 925	128 641	-	-	(128 641)	-100%
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	(70 000)	-	-	-	-	-
Aumentos/reduções de justo valor	-	-	19 184 944	23 742 276	16 130 888	24 535 909	(4 557 331)	-19%	(5 350 964)	-22%
Outros rendimentos e ganhos	1 592 335	26 382 223	1 592 335	2 285 615	2 727 645	6 138 668	(693 280)	-30%	(4 546 333)	-74%
Outros gastos e perdas	(752 582)	(746 229)	(892 586)	(1 126 230)	(6 737 947)	(2 907 862)	233 643	-21%	2 015 275	-69%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>18 172 252</b>	<b>30 406 346</b>	<b>1 927 962</b>	<b>10 036 349</b>	<b>(17 252 620)</b>	<b>27 365 353</b>	<b>(8 108 388)</b>	<b>-81%</b>	<b>(25 437 391)</b>	<b>-93%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(17 204 221)	(15 422 735)	(14 813 276)	(15 025 759)	(15 179 029)	(19 051 536)	212 482	-1%	4 238 260	-22%
Imparidade de ativos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	(318 005)	1 779 952	-	-	(1 779 952)	-100%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>968 031</b>	<b>14 983 611</b>	<b>(12 885 315)</b>	<b>(4 989 409)</b>	<b>(32 749 653)</b>	<b>10 093 768</b>	<b>(7 895 906)</b>	<b>158%</b>	<b>(22 979 083)</b>	<b>-228%</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(908 886)	(1 248 676)	(20 277 360)	(25 299 807)	(24 380 720)	(26 926 463)	5 022 448	-20%	6 649 103	-25%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>59 145</b>	<b>13 734 935</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(30 289 216)</b>	<b>(57 130 373)</b>	<b>(16 832 694)</b>	<b>(2 873 458)</b>	<b>9%</b>	<b>(16 329 980)</b>	<b>97%</b>
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	-	-	(1 018)	(40 582)	-	-	40 582	-100%
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>59 145</b>	<b>13 734 935</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(30 289 216)</b>	<b>(57 131 391)</b>	<b>(16 873 277)</b>	<b>(2 873 458)</b>	<b>-9%</b>	<b>(16 289 398)</b>	<b>-97%</b>

Para efeitos de comparabilidade são apresentadas as variações 2022/2021 e 2022/2019 sendo o ano de 2019 o considerado na comparação, conforme Despacho n.º 682/2021 – SET, que determina, no ponto 2. “(...) o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos planos anual e plurianual, nomeadamente para as estimativas para 2022, será o ano de 2019 ou 2021, consoante o que registar volume de negócios superior.”

O EBITDA contabilístico apresenta um decréscimo de 25,4 M€ em 2022 face a 2019, pela diminuição dos rendimentos operacionais, como consequência da pandemia COVID-19.

O EBITDA melhora consideravelmente em 2023 e 2024, em sequência do efeito conjugado da venda do PMO I no início do 4.º trimestre de 2023 (24,8 M€ em outros rendimentos e ganhos) e da aplicação da fórmula de remuneração do contrato de concessão (18,5 M€ e 24,3 M€ de volume de negócios em 2023 e 2024, respetivamente).

Para efeitos de análise e avaliação do cumprimento dos objetivos determinados a nível do EBITDA, importa proceder a ajustamentos neste indicador, expurgando na série histórica efeitos de natureza *non-cash*, que no referencial contabilístico anterior ao SNC seriam considerados como rubricas extraordinárias (designadamente, subsídios ao investimento e provisões). De modo a ser comparável, foram ainda retirados outros efeitos extraordinários de operações financeiras pontuais, com relevante impacto no EBITDA contabilístico, e por sua vez, no Resultado Operacional Estimado.

**Quadro 23 – EBITDA e EBIT Corrigido - Apuramento**

Un: €

EBITDA	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2020/2019		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMADO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
<b>EBITDA (DRN)</b>	<b>18 172 252</b>	<b>30 406 346</b>	<b>1 927 962</b>	<b>10 036 349</b>	<b>(17 252 620)</b>	<b>27 365 353</b>	<b>(8 108 388)</b>	<b>-81%</b>	<b>(25 437 391)</b>	<b>-93%</b>
Ajustamentos	(7 537 028)	(8 435 725)	(26 499 806)	(30 388 755)	(13 360 470)	(27 590 380)	3 888 950	-13%	1 090 575	-4%
Provisões	-	-	-	-	70 000	-	-	-	-	-
Imparidades	-	-	-	-	(613 861)	(128 641)	-	-	128 641	-100%
Aumentos / Reduções de justo valor	-	-	(19 184 944)	(23 742 276)	(16 130 888)	(24 535 909)	4 557 331	-19%	5 350 964	-22%
Subsídios ao investimento	(1 112 335)	(1 112 335)	(1 112 335)	(1 188 614)	(1 243 100)	(1 311 783)	76 280	-6%	199 448	-15%
Ganhos cambiais	-	-	-	(142 802)	(1 111)	(1 065 536)	142 802	-100%	1 065 536	-100%
Perdas cambiais	1 500	1 500	1 200	2 345	4 915 339	4 282	(1 145)	-49%	(3 082)	-72%
Equiv. Patrimonial / Subsidiárias	-	-	-	-	4 138 648	2 411 668	-	-	(2 411 668)	-100%
Trabalhos para a própria entidade	(6 426 194)	(7 324 890)	(6 203 727)	(5 300 177)	(4 652 146)	(3 102 102)	(903 550)	17%	(3 101 624)	100%
Perdas em Inventários	-	-	-	123 326	222 543	268 761	(123 326)	-100%	(268 761)	-100%
Ganhos em Inventários	-	-	-	(140 557)	(65 894)	(131 120)	140 557	-100%	131 120	-100%
<b>EBITDA (corrigido)</b>	<b>10 635 224</b>	<b>21 970 621</b>	<b>(24 571 844)</b>	<b>(20 352 406)</b>	<b>(30 613 090)</b>	<b>(225 028)</b>	<b>(4 219 438)</b>	<b>-21%</b>	<b>(24 346 816)</b>	<b>-10819%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(17 204 221)	(15 422 735)	(14 813 276)	(15 025 759)	(15 179 029)	(19 051 536)	212 482	-1%	4 238 260	-22%
<b>EBIT (corrigido)</b>	<b>(6 568 997)</b>	<b>6 547 886</b>	<b>(39 385 121)</b>	<b>(35 378 164)</b>	<b>(45 792 119)</b>	<b>(19 276 564)</b>	<b>(4 006 956)</b>	<b>-11%</b>	<b>(20 108 557)</b>	<b>-104%</b>

O EBITDA corrigido previsto para 2022 regista uma variação negativa de 24,3 M€ face a 2019, impulsionado pelo decréscimo do volume de negócios, que se estima atingir os 43 M€. Prevê-se a atribuição de subsídios à exploração no montante de 31,7 M€, que compensa parte da perda de receita. O acréscimo de 4,4 M€ em FSE e 6,6 M€ em Gastos com pessoal, aliado ao ajustamento de -26,5 M€ em rubricas *non-cash*, coloca o EBITDA corrigido em terreno negativo, atingindo os -24,6 M€.

**Quadro 24 – EBITDA Corrigido – Gastos e Rendimentos Operacionais**

Un: €

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	ORÇ	ORÇ	ORÇ	ORÇ	EST	REAL	Valor	%	Valor	%
Rendimentos Operacionais (corrigidos)	141 052 079	151 139 027	107 862 563	106 690 233	89 967 330	122 945 838	1 172 329	1%	(15 083 275)	-12%
Gastos Operacionais (corrigidos)	(130 416 855)	(129 168 406)	(132 434 407)	(127 042 639)	(120 580 420)	(123 170 865)	(5 391 768)	4%	(9 263 541)	8%
<b>EBITDA (corrigido)</b>	<b>10 635 224</b>	<b>21 970 621</b>	<b>(24 571 844)</b>	<b>(20 352 406)</b>	<b>(30 613 090)</b>	<b>(225 028)</b>	<b>(4 219 438)</b>	<b>-21%</b>	<b>(24 346 816)</b>	<b>-10819%</b>

No Quadro 24 pode verificar-se, globalmente, o decréscimo dos Rendimentos operacionais corrigidos em 15,1 M€ e o incremento do Gastos operacionais corrigidos 9,3 M€, verificando-se uma melhoria ao longo do triénio, em sequência do aumento do volume de negócios e de outros rendimentos operacionais, conforme acima explicado.

## Rendimentos Operacionais

**Quadro 25 – Rendimentos Operacionais**

Un: €

RENDIMENTOS Operacionais corrigidos	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	ESTIMADO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Vendas e Serviços Prestados*	75 702 988	59 427 996	66 808 955	118 794 598	16 274 992	27,4%	(43 091 610)	-36,3%
Outros rendimentos **	32 159 575	47 262 238	23 158 375	4 151 240	(15 102 663)	-32,0%	28 008 335	674,7%
<b>TOTAL</b>	<b>107 862 563</b>	<b>106 690 233</b>	<b>89 967 330</b>	<b>122 945 838</b>	<b>1 172 329</b>	<b>1,1%</b>	<b>(15 083 275)</b>	<b>-12,3%</b>

\*Inclui compensações tarifárias

\*\*Exclui rubricas não-cash (diferenças cambiais, subs. Investimento e ganhos/perdas em inventários)

A previsão de Rendimentos Operacionais para 2022 é de cerca de 107,9 milhões de euros, destacando-se a redução de 36% nas Vendas e Serviços Prestados face ao verificado em 2019, em resultado da pandemia COVID-19 e das medidas impostas pelo Governo para a sua contenção, que teve um forte impacto no número de passageiros transportados e, conseqüentemente, nas receitas obtidas de venda de bilhetes e passes, conforme se pode verificar no Quadro 26. Não se prevê que as compensações tarifárias atribuídas ao ML sejam suficientes para cobrir esta perda de receita.

**Quadro 26 – Vendas e Serviços Prestados**

Vendas e Serviços Prestados	Un: €							
	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
					Valor	%	Valor	%
Receitas Tarifárias*	57 924 866	40 920 649	50 057 044	104 192 410	17 004 217	42%	(46 267 544)	-44%
Receitas não Tarifárias	5 650 734	6 314 286	4 363 198	8 042 117	(663 552)	-11%	(2 391 383)	-30%
Vendas	40 140	26 806	27 282	44 577	13 334	50%	(4 437)	-10%
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	3 387 731	3 466 738	3 458 364	2 501 718	(79 007)	-2%	886 014	35%
Compensação tarifária (PART)	8 699 516	8 699 516	8 903 066	4 013 777	-	0%	4 685 739	117%
<b>TOTAL</b>	<b>75 702 988</b>	<b>59 427 996</b>	<b>66 808 955</b>	<b>118 794 598</b>	<b>16 274 992</b>	<b>27%</b>	<b>(43 091 611)</b>	<b>-36%</b>

\* Bilhetes e Passes.

Prevê-se um diferencial negativo, na receita tarifária, de 46,3 M€. Apesar do incremento de 5,6 M€ em Compensações tarifárias, prevê-se que o Volume de Negócios registre um decréscimo na ordem dos 43 M€.

## Gastos Operacionais

**Quadro 27 – Gastos Operacionais**

GASTOS Operacionais	Un: €							
	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
					Valor	%	Valor	%
Custo Matérias Consumidas	3 596 766	3 630 254	2 613 840	3 596 083	(33 488)	-1%	683	0%
Forn. Serviços Externos	41 269 295	38 351 245	36 134 918	36 878 739	2 918 049	8%	4 390 556	12%
Gastos com Pessoal	86 676 959	84 060 581	80 231 596	80 056 942	2 616 378	3%	6 620 017	8%
Outros *	891 386	1 000 559	1 600 065	2 639 101	(109 172)	-11%	(1 747 714)	-66%
<b>TOTAL</b>	<b>132 434 407</b>	<b>127 042 639</b>	<b>120 580 420</b>	<b>123 170 865</b>	<b>5 391 768</b>	<b>4%</b>	<b>9 263 541</b>	<b>8%</b>

\*Exclui rubricas não-cash (amortizações, provisões, perdas justo valor, ajustamentos e perdas em participadas)

A previsão de Gastos Operacionais para 2022, no montante de 132,4 M€, representa um aumento de cerca de 9,3M€ (+8%) face ao executado em 2019. As variações mais significativas assinalam-se nas rubricas de Gastos com Pessoal (+6,6 M€), justificada principalmente pela integração no ML de 47 trabalhadores da empresa participada Ferconsult, em dezembro de 2020, conforme Despacho n.º 602/2020 – SET, pelas novas contratações aprovadas e pelo aumento das remunerações decorrente do processo de avaliação e respetivas progressões de carreira, bem como na reposição do pagamento de anuidades. O detalhe da variação destes gastos encontra-se explicitado no ponto 7.4 Recursos Humanos.

**Quadro 28 – Custo das Matérias Consumidas**

Custo Matérias Consumidas	Un: €							
	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
					Valor	%	Valor	%
Materialis	2 394 522	2 608 671	2 000 432	2 354 781	(214 149)	-8%	39 741	2%
Títulos de Transporte	536 832	427 684	230 397	825 746	109 148	26%	(288 914)	-35%
Restantes CMVMC	665 412	593 899	383 012	415 556	71 513	12%	249 856	60%
<b>TOTAL</b>	<b>3 596 766</b>	<b>3 630 254</b>	<b>2 613 840</b>	<b>3 596 083</b>	<b>(33 488)</b>	<b>-1%</b>	<b>683</b>	<b>0%</b>

No Custo das Matérias Consumidas, destaca-se a rubrica Materialis, que incorpora, na sua maioria, despesas relacionadas com componentes e peças necessárias às intervenções de revisão do material circulante.

**Quadro 29 – Fornecimentos e Serviços Externos**

Un: €

Fornecimentos e Serviços Externos	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	ESTIMADO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Energia	8.496.886	8.872.520	8.538.914	9.439.531	(375.634)	-4%	(942.645)	-10%
Rendas e Alugueres - Leasing	2.775.255	6.098.099	6.197.050	8.274.497	(3.322.844)	-54%	(5.499.242)	-66%
Vigilância e Segurança	6.970.700	6.146.580	6.145.316	5.608.706	824.120	13%	1.361.994	24%
CR - Assistência Técnica	3.440.324	3.527.430	2.046.311	1.964.394	(87.107)	-2%	1.475.930	75%
Outras Conserv. e Reparações	6.240.998	2.791.051	2.547.033	3.062.512	3.449.947	124%	3.178.486	104%
Limpeza, Higiene e Conforto	5.445.493	4.599.171	4.180.532	3.481.653	846.322	18%	1.963.840	56%
Trabalhos Especializados	3.169.595	2.828.340	3.089.203	1.614.032	341.255	12%	1.555.563	96%
Outros FSE	4.730.044	3.488.053	3.390.561	3.433.414	1.241.990	36%	1.296.630	38%
<b>TOTAL</b>	<b>41.269.295</b>	<b>38.351.245</b>	<b>36.134.918</b>	<b>36.878.739</b>	<b>2.918.049</b>	<b>8%</b>	<b>4.390.556</b>	<b>12%</b>

Para 2022, prevê-se um acréscimo de 12% no valor de Fornecimentos e Serviços Externos, face ao executado em 2019, registando-se as seguintes variações:

- Rubricas com impacto direto na qualidade da prestação do serviço público, que permitem melhorar as condições de transporte público e aumentar a perceção de qualidade pelo cliente, como:
  - Vigilância e Segurança (+1,4 M€) resultante, por um lado, pela aplicação da atualização dos valores do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), e por outro, pelas necessidades acrescidas desta prestação de serviços derivado da pandemia Covid-19;
  - Contratos de assistência técnica (+1,5 M€) Compreende contratos de assistência técnica de elevadores, escadas mecânicas e tapetes rolantes, aquisição de serviços de assistência técnica, de reparação, reposição e substituição de equipamentos de sinalização ferroviária; contratos de manutenção de armazém automático do PMOIII; contratos de manutenção de *software*, incluindo subscrição de licenciamento ZOOM e de 400 licenças Office 365 para complemento ao teletrabalho;
  - Limpeza, higiene e conforto (+2,0 M€), atualização dos valores contratuais da prestação de serviços de limpeza resultante da aplicação, conforme previsto na lei, da atualização do valor do Salário Mínimo Nacional (SMN) e reforço dos serviços de limpeza resultantes dos efeitos da pandemia Covid-19.
- Energia (-1,0 M€) pelo efeito de redução do preço do kW, conforme referido no ponto 7.2 Eficiência Energética;
- Rendas e Alugueres (-5,5 M€), devido à maturidade das primeiras duas operações de *leasing* operacional das carruagens (em 2020 e 2021);
- Outras conservações e reparações (+3,2 M€) No âmbito de Edifícios e outras construções: Tratamento de betão em túneis; tratamento de infiltrações e reparações em estações; reparações em edifícios oficinais. No âmbito de Equipamento básico: reparações e manutenções várias em equipamento básico, garantindo o normal funcionamento dos equipamento de estação, de edifícios administrativos, edifícios oficinais e material circulante, assim como equipamento afeto à manutenção do material circulante;

- Trabalhos Especializados (+1,6 M€), justificado principalmente pelos estudos dos projetos LIOS<sup>9</sup>/ Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP)<sup>10</sup>, prolongamento da linha Vermelha Sul, S. Sebastião II – Alcântara, assim como auditorias, monitorizações ambientais, certificações, exercícios/simulacros com o Regimento de Sapadores Bombeiros e consultorias imobiliárias no âmbito da valorização do património edificado do ML.

Face ao exposto, se não forem considerados os gastos de FSE relativos ao projeto LIOS/TCSP e o acréscimo nas rubricas com impacto direto na qualidade da prestação do serviço público, conforme descrito acima, a variação de FSE em 2022 face a 2019 é de cerca de -2,1 M€. Estes gastos estão diretamente relacionados com serviços essenciais à segurança de pessoas e bens, que o ML considera indispensável à prestação de um serviço público de qualidade e único na mobilidade urbana na área metropolitana de Lisboa.

**Quadro 30 – Gastos com Pessoal**

Un: €

Gastos com Pessoal	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	ESTIMADO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Remunerações Órgãos Sociais	286 431	293 812	275 419	272 634	(7 381)	-3%	13 797	5,1%
Remunerações pessoal	61 473 805	58 795 416	56 827 711	55 959 340	2 678 389	5%	5 514 465	9,9%
Encargos Sociais	14 224 415	13 599 503	12 916 436	12 894 956	624 912	5%	1 329 459	10,3%
Indemnizações	100 000	-	-	-	100 000	-	100 000	-
Seguros	1 688 970	1 671 893	1 671 701	1 963 490	17 078	1%	(274 520)	-14,0%
Fardamentos	450	66 408	94 587	69 066	(65 958)	-99%	(68 616)	-99,3%
Formação	290 922	144 153	188 357	185 792	146 768	102%	105 129	56,6%
Encargos futuros com pensões	7 299 350	8 470 225	7 315 247	7 770 372	(1 170 875)	-14%	(471 022)	-6,1%
Complementos pensões reforma	-	-	584	(36 689)	-	-	36 689	-100,0%
Outros gastos com pessoal	1 312 617	1 019 171	941 554	977 982	293 446	29%	334 635	34,2%
<b>TOTAL</b>	<b>86 676 959</b>	<b>84 060 581</b>	<b>80 231 596</b>	<b>80 056 942</b>	<b>2 616 378</b>	<b>3%</b>	<b>6 620 017</b>	<b>8,3%</b>

O aumento das remunerações, face a 2019, encontra-se detalhado no ponto 7.4.2. *Gestão do Efetivo*.

<sup>9</sup> LIOS - *Linha Intermodal Sustentável*: desenvolvimento dos estudos para a criação de um novo modo de transporte, nomeadamente, de um metro ligeiro de superfície para ligação dos Municípios de Lisboa, Oeiras e Loures, envolvendo as localidades de Cruz Quebrada / Miraflores / Alcântara / Santa Apolónia / Gare do Oriente / Loures. O protocolo de cooperação entre os municípios atrás referidos, o ML e a Carris, aprovado em reunião extraordinária de 4 de agosto de 2020 na Câmara Municipal de Lisboa, pressupõe que os estudos sejam desenvolvidos pelo ML e os custos dos mesmos sejam a cargo dos municípios envolvidos neste projeto. Este projeto um prazo de execução de 14 meses.

<sup>10</sup> No passado dia 5 de julho, o Metropolitano de Lisboa, a Câmara Municipal de Loures e a Câmara Municipal de Odivelas assinaram um protocolo de cooperação para o desenvolvimento de uma rede de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), em modo de Metro Ligeiro de Superfície que ligará os concelhos de Loures e Odivelas, através da estação do Metropolitano de Lisboa de Odivelas.



## 7.5.2. Modelo de Financiamento

**Quadro 31 – Necessidades de Financiamento 2022**

Necessidades de Financiamento (detalhe)	Previsão 2022	SÍNTESE / APOIO FINANCEIRO	Previsão 2022
Tesouraria Operacional	19 384 948 €	Suprimentos - Acionista - DGTF	19 384 948 €
Necessidades de INVESTIMENTOS	233 015 073 €	Fundo Ambiental	50 031 063 €
ENCARGOS FINANCEIROS - SWAP	51 385 172 €	POSEUR	45 380 184 €
ENCARGOS FINANCEIROS - Juros	46 234 994 €	PRR	16 100 000 €
REEMBOLSOS	80 962 515 €	DOT CAPITAL - Numerário	121 503 826 €
		Empréstimos DGTF	51 385 172 €
		DOT CAPITAL - Numerário	46 234 994 €
		DOT CAPITAL - Numerário	80 962 515 €
<b>TOTAL</b>	<b>430 982 702 €</b>	<b>TOTAL</b>	<b>430 982 702 €</b>

**Quadro 32 – Apoio Financeiro do Estado – 2022**

Apoio Financeiro do Estado	Previsão 2022
Suprimentos	19 384 948 €
Dotações Capital	248 701 335 €
Empréstimo DGTF / Juros Swap	51 385 172 €
Compensações Financeiras / Min. Ambiente	3 590 995 €
PART - compensações	9 221 487 €
AML - compensações ("COVID")	33 580 349 €
Fundo Ambiental / Min. Ambiente	50 031 063 €
<b>TOTAL</b>	<b>415 895 350 €</b>

O modelo de financiamento projetado para 2022 contempla um cenário de apoio financeiro do acionista, considerando um conjunto de pressupostos previamente estabelecidos com a DGTF.

Em 2022, prevê-se o seguinte modelo de financiamento:

- O défice de Tesouraria Operacional é coberto por suprimentos (19,4 M€);
- As necessidades de investimento (233 M€) serão cobertas por: Fundo Ambiental (50,0 M€), POSEUR (45,4 M€), PRR (16,1M€) e por dotações de capital (121,5 M€);
- Os custos a incorrer com contratos *swap* (51,4 M€) serão financiados através da concessão de empréstimos da DGTF<sup>11</sup>;
- As restantes necessidades financeiras relativas ao serviço da dívida (juros e reembolsos) serão cobertas por dotações de capital (127,2 M€).

<sup>11</sup> Conforme proposta constante na Informação 66/2019 da DGTF, de 25-01-2019, autorizada a 30-01-2019 pelo Secretário de Estado do Tesouro e pelo Secretário de Estado Adjunto e da Mobilidade.

### 7.5.3. Stock da Dívida

**Quadro 33 – Stock da Dívida**

STOCK DA DÍVIDA	2024	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2022/2021		Variação 2022/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
<b>Curto Prazo</b>										
Financiamentos bancários	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-	0 €	-
<b>TOTAL CURTO PRAZO</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-</b>	<b>0 €</b>	<b>-</b>
<b>M/L Prazo</b>										
BEI	0 €	0 €	0 €	80 962 515 €	220 826 473 €	437 341 071 €	-80 962 515 €	80962500778%	-437 341 071 €	437340993195%
Obrigações	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	0 €	0%	0 €	0%
SCHULDSCHEIN	0 €	300 000 000 €	300 000 000 €	300 000 000 €	300 000 000 €	300 000 000 €	0 €	0%	0 €	0%
DGTF	1 798 939 368 €	1 916 787 882 €	2 026 387 887 €	2 079 110 439 €	1 996 518 416 €	1 792 705 367 €	-52 722 552 €	-3%	233 682 520 €	12%
<b>TOTAL M/L PRAZO</b>	<b>2 708 939 368 €</b>	<b>3 126 787 882 €</b>	<b>3 236 387 887 €</b>	<b>3 370 072 954 €</b>	<b>3 427 344 889 €</b>	<b>3 440 046 437 €</b>	<b>-133 685 067 €</b>	<b>-4%</b>	<b>-203 658 551 €</b>	<b>-6%</b>
<b>TOTAL PASSIVO REMUNERADO</b>	<b>2 708 939 368 €</b>	<b>3 126 787 882 €</b>	<b>3 236 387 887 €</b>	<b>3 370 072 954 €</b>	<b>3 427 344 889 €</b>	<b>3 440 046 437 €</b>	<b>-12 701 548 €</b>	<b>0%</b>	<b>-203 658 551 €</b>	<b>-6%</b>

O aumento do endividamento da DGTF de 2021 para 2022, resulta das seguintes operações:

- Novos empréstimos a contrair para financiamento de custos a incorrer com contratos *swap* (51,4 M€);
- Suprimentos para cobertura de défice operacional (19,4 M€);
- Conversão de passivo corrente ILD por incorporação em ativo do Estado (87,4 M€);
- Conversão de passivo corrente ML em capital (80,7 M€).

O valor de *Stock da Dívida* refletido no quadro anterior encontra-se espelhado no Balanço Previsional (Anexo III) de acordo com a seguinte desagregação:

**Quadro 34 – Stock da Dívida no Balanço Previsional**

Un.: €	
<b>PASSIVO NÃO CORRENTE</b>	<b>2022</b>
<b>ILD</b>	<b>1.636.349.984</b>
Financiamentos Obtidos (a)	1.553.966.146
BEI	0
Obrigações	910.000.000
Schuldschein	300.000.000
DGTF	343.966.146
Provisões (Processos judiciais em curso ILD)	6.190.197
Outr.inst.financeiros-potenc.desfav.-ILD	76.193.641
<b>Financiamentos Obtidos (b)</b>	<b>120.243.731</b>
DGTF	120.243.731
<b>PASSIVO CORRENTE</b>	<b>2022</b>
<b>ILD</b>	<b>991.904.644</b>
Financiamentos Obtidos (c)	890.097.306
DGTF	890.097.306
Outras contas a pagar	101.807.338
<b>Financiamentos Obtidos (d)</b>	<b>672.080.704</b>
DGTF	672.080.704
<b>TOTAL Endividamento (a)+(b)+(c)+(d)</b>	<b>3.236.387.887</b>

## 7.6. Cumprimento de Orientações Legais

### 7.6.1. Plano de Redução de Custos ()

Em 2022, estima-se que o peso dos Gastos Operacionais sobre o Volume de Negócios apresente uma redução de 1,1 pontos percentuais face ao verificado em 2019.

No cálculo do peso dos Gastos Operacionais sobre o Volume de Negócios, são subtraídos os gastos que resultam das medidas tomadas para fazer face à pandemia provocada pelo COVID-19 (€ 743 805), e somadas as perdas de receita atribuíveis à mesma (€ 50 694 953 de receita tarifária e € 2 087 160 de receita não tarifária). Adicionalmente, foi deduzido o impacto do custo da integração dos trabalhadores da Ferconsult nos gastos com pessoal (€ 1 886 981), por forma a ser comparável com 2019.

**Quadro 35 – Plano de Redução de Custos (PRC)**

PRC	2022	2021	2020	2019	Var 2022/2021		Var 2022/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
<b>(1) CMVMC</b>	<b>3 596 766</b>	<b>3 630 254</b>	<b>2 613 840</b>	<b>3 596 083</b>	<b>-33 488</b>	<b>-0,9%</b>	<b>683</b>	<b>0,0%</b>
<b>(2) FSE</b>	<b>41 269 295</b>	<b>38 351 245</b>	<b>36 134 918</b>	<b>36 878 739</b>	<b>2 918 049</b>	<b>7,6%</b>	<b>4 390 556</b>	<b>11,9%</b>
(2.1) FSE - COVID-19	743 805	771 846	884 261	n.a.	-28 042	-3,6%	-	-
<b>(3) Gastos com o pessoal</b>	<b>86 676 959</b>	<b>84 060 581</b>	<b>80 231 596</b>	<b>80 056 942</b>	<b>2 616 378</b>	<b>3,1%</b>	<b>6 620 017</b>	<b>8,3%</b>
(3.1) Integração de trabalhadores da Ferconsult <sup>1</sup>	1 886 981	1 859 095	n.a.	n.a.	27 886	1,5%	-	-
<b>(4) Gastos Operacionais GO = (1) + (2) + (3)</b>	<b>128 912 234</b>	<b>123 411 139</b>	<b>118 096 094</b>	<b>120 531 765</b>	<b>5 501 095</b>	<b>4,5%</b>	<b>8 380 470</b>	<b>7,0%</b>
<b>(5) Volume de Negócios (VN)</b>	<b>75 702 988</b>	<b>59 427 996</b>	<b>66 808 955</b>	<b>118 794 598</b>	<b>16 274 992</b>	<b>27,4%</b>	<b>-43 091 610</b>	<b>-36,3%</b>
(5.1) Perda de receita atribuível à pandemia COVID-19	52 782 113	64 097 976	49 148 824	n.a.	-11 315 863	-17,7%	-	-
Subsídios à Exploração <sup>2</sup>	43 766 823	58 614 851	33 812 440	6 515 495	-14 848 029	-25,3%	37 251 328	571,7%
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	0	-	0	-
<b>(6) GO/VN = (4)/(5)</b>	<b>100,3%</b>	<b>99,9%</b>	<b>101,8%</b>	<b>101,5%</b>	<b>0,4 p.p.</b>	<b>-</b>	<b>-1,1 p.p.</b>	<b>-</b>
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	101 500	15 502	7 473	40 013	85 998	554,7%	61 487	153,7%
(8) Ajudas de custo (valor)	4 238	5 303	2 631	8 872	-1 065	-20,1%	-4 634	-52,2%
(9) Gastos com a frota automóvel (a) (valor)	369 931	309 559	263 774	292 344	60 373	19,5%	77 587	26,5%
<b>(7) + (8) + (9)</b>	<b>475 670</b>	<b>330 364</b>	<b>273 877</b>	<b>341 229</b>	<b>145 305</b>	<b>44,0%</b>	<b>134 441</b>	<b>39,4%</b>
(10) Gastos c/ contratações de estudos, pareceres, proj. e consultoria (valor)	3 169 595	2 828 340	3 089 203	1 614 032	341 255	12,1%	1 555 563	96,4%

(a) Os gastos associados à frota incluem: rendas/amortiz., inspeções, seguros, portagens, combustíveis, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos

<sup>1</sup> Por forma a ser comparável com o real de 2019, é retirado o efeito do aumento de gastos com pessoal com a integração dos trabalhadores da Ferconsult no ML.

<sup>2</sup> Inclui Compensação AML (PART)

No ponto 7.5.1 encontram-se justificadas as principais variações das rubricas de FSE e no ponto 7.4.2 encontra-se detalhada a justificação para a evolução dos gastos estimados com pessoal. Adicionalmente, o aumento dos gastos com deslocações e alojamento, por um lado, está relacionado com a retoma da participação em reuniões presenciais com entidades associadas fora do país, e por outro, com as necessidades de acompanhamento dos contratos de aquisição de equipamentos, tais como, esmeriladora e novo material circulante, que se encontram a ser fabricados no estrangeiro.

O valor considerado no ponto (2.1) FSE-COVID-19, do quadro acima, encontra-se detalhado no Anexo IV deste relatório.

Relativamente ao valor indicado como perda de receita atribuível à COVID-19, o mesmo reparte-se entre Receita Tarifária (face a variações de procura e receita de bilhetes e passes) e Receita não Tarifária (venda de cartões Viva Viagem, Personalização Lisboa Viva, Espaços Comerciais e Publicidade), de acordo com os seguintes pressupostos:

- Receitas Tarifárias – Estimativa tendo em conta o crescimento da procura Pré-Covid (PAO 2020 - versão jan/2020) e Pós-Covid (PAO 2022). Conforme se poderá constatar no quadro abaixo, estima-se uma perda de receita relativa a bilhetes e passes de cerca de 50,7 M€.

Quadro 36 – Detalhe da perda de receita tarifária atribuível à COVID-19

RECEITA TARIFÁRIA	ESTIMATIVA 2022		Variação	
	Pré-Covid	Pós-Covid	Valor	%
Passageiros títulos ocasionais (n.º)	38.173.532	16.077.718	-22.095.814	-58%
Receita de títulos ocasionais (€)	50.393.805 €	20.931.369 €	- 29.462.437 €	-58%
Receita média de títulos ocasionais por passageiro (€)	1,32 €	1,30 €	- 0,02 €	-1,4%
Passageiros Passes (n.º)	165.012.731	81.693.973	-83.318.758	-50%
Receita de passes (€)	58.226.013 €	36.993.497 €	- 21.232.516 €	-36%
Receita média de passes por passageiro (€)	0,35 €	0,45 €	0,10 €	28,3%
<b>Perda de receita tarifária atribuível à pandemia COVID-19</b>			<b>- 50.694.953 €</b>	

- Receitas não Tarifárias – na sequência da redução dos passageiros transportados, as receitas relativas a venda de cartões Viva Viagem, Personalização Lisboa Viva, Espaços Comerciais e Publicidade também sofrem uma perda significativa, quer pelo lado da redução de clientes, quer pela crise económica gerada pelo confinamento deste ano, com consequências em termos de aumento do desemprego e a redução de hábitos de consumo pela insegurança e incerteza sobre o futuro. Conforme detalhe no quadro abaixo, estima-se uma perda de aproximadamente 2,1 M€ deste tipo de receita.

Quadro 37 – Detalhe da perda de receita não tarifária atribuível à COVID-19

Unid.: €

RECEITA NÃO TARIFÁRIA	(ESTIMATIVA 2022)		Variação	
	Pré-Covid	Pós-Covid	Valor	%
Cartões Viva Viagem	2.638.561	1.298.275	-1.340.285	-51%
Personalização LV	895.479	272.925	-622.553	-70%
Espaços Comerciais	2.181.552	2.069.541	-112.011	-5%
Publicidade	1.136.114	1.123.804	-12.310	-1%
<b>Perda de receita tarifária atribuível à pandemia COVID-19</b>			<b>-2.087.160</b>	

O detalhe trimestral do Plano de Redução de Custos para 2021 encontra-se no Anexo V.

Quadro 38 – Frota Automóvel

Frota Automóvel	2022	2021	2020	2019	Var 2022/2021		Var 2021/2019	
	Previsão	Previsão	Real	Real	Valor	%	Valor	%
N.º viaturas	47	47	47	41	0	0%	6	15%
Gastos com viaturas (€)	369 931	309 559	263 774	292 344	60 373	20%	77 587	27%

A gestão da frota automóvel do Metropolitano de Lisboa, desde há vários anos, tem sido assente no *renting* das viaturas, cujos contratos terminam, na generalidade, no final de 2021. Devido a este facto será necessário a concretização de novos contratos para substituição dos que expiram.

Com o intuito de aproveitar a oportunidade de renovação da frota e cumprir as diretrizes nesta matéria, reguladas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 106/2019, de 06 de junho, que sujeita a parecer prévio da eSPap I.P. a aquisição ou locação de veículos pelas empresas do setor empresarial do Estado, com exceção dos veículos da frota operacional que sejam imprescindíveis à atividade da empresa e estejam previstos nos respetivos planos de atividades e orçamento, o ML submeteu, em Julho de 2021, à apreciação do eSPap I.P. informação relativa à substituição das viaturas.

Apesar de se registar um acréscimo de 6 viaturas de 2019 para 2020, explicado pela transição das viaturas da Ferconsult que acompanharam a integração dos trabalhadores para o ML, ao longo dos últimos anos o ML viu o seu parque automóvel diminuir, fruto da regra de abate de duas viaturas por cada nova aquisição, sendo que neste novo procedimento a lançar para a substituição da atual frota de *renting*, a questão ambiental constitui o grande objetivo, dado que se pretende a eliminação de viaturas com motores a diesel.

O ML procura assim contribuir para o esforço de redução das emissões poluentes, nomeadamente de carbono, promovendo um melhor ambiente, pelo que o novo processo de *renting* trará a substituição das atuais viaturas a diesel por viaturas elétricas e *plug-in*.

Para a empresa, o cumprimento da referida legislação implica um acrescido esforço a nível de custos, traduzido num acréscimo do valor de *renting*, consequência direta do custo de aquisição para este tipo de viaturas, o qual será parcialmente compensado, quer pela diminuição do custo inerente com o combustível, dada a quebra no seu consumo, quer a nível da redução das emissões de carbono.

O custo anualizado atual com as mesmas cifra-se ao nível de *renting* em 300 831 euros, ao qual se somam os custos com combustíveis e outros, no montante de 69 100 euros, perfazendo um valor anual de cerca de 369 931 euros.

Com base nos resultados apurados da análise efetuada aos contratos AOV de 2017 a 2020, verificou-se um consumo médio de 7 035 litros de gasóleo. Com a atual proposta, a média de consumo por cada 100 Kms, considerando que a tipologia dos percursos das viaturas em serviço ser fundamentalmente em casco urbano, perspetiva-se que essa média possa baixar para valores ligeiramente abaixo dos 6 litros de gasolina. Assim, apesar do preço mais elevado da gasolina, a diferença será ultrapassada pelo efeito do menor consumo, com base no pressuposto de preço por litro de 1,6 euros para a gasolina e de 1,4 euros para o gasóleo, donde os 20 cêntimos de acréscimo por litro são inferiores à poupança gerada pelo menor consumo em litros. De referir que, mesmo que a diferença de preço entre o gasóleo e a gasolina se situe nos 25 cêntimos, a opção desta nova proposta de veículos híbridos gerará poupança financeira.

A esta poupança direta ao nível dos combustíveis, acresce a poupança relativa à eventual necessidade de compra de direitos de emissões de carbono.

Conforme previsto no n.º 2 da RCM n.º 106/2019, de 06 de junho, o eSPap I.P. procedeu à emissão do parecer prévio, tendo por base a análise dos requisitos estabelecidos no Despacho n.º 2293-A/2019.

### 7.6.2. Endividamento

Da aplicação da fórmula de cálculo da variação do endividamento, resulta o valor de 2,15%, não sendo possível ao ML dar cumprimento ao limite estabelecido de 2%. No entanto, é importante reforçar que devido à conjuntura atual da pandemia da COVID-19, que se reflete numa quebra significativa de receitas no transporte público, o ML necessitará de um apoio financeiro adicional do Estado para o cumprimento de obrigações contratuais já assumidas.

**Quadro 39 – Limites de Endividamento**

Limites de Endividamento	Unid.: €	
	2022 PREVISÃO	2021 REAL
Financiamento Remunerado	3 272 983 385	3 406 668 453
Capital Social	3 953 534 587	3 667 903 891
Novos Investimentos <sup>1</sup>	0	
<b>Varição do Endividamento</b>	<b>2,15%</b>	

<sup>1</sup> Investimentos com expressão material

### 7.6.3. Prazo Médio de Pagamentos

**Quadro 40 – Prazo Médio de Pagamentos**

PMP	2022	2021	2020	2019	Var 2022/2021		Var 2022/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Prazo Médio Pagamentos (dias)	45	45	42	47	0	0,0%	-2	-4,3%

**Quadro 41 – Dívidas Vencidas 2022-2019**

Dívidas Vencidas (valores em euros)	0-90 dias				Dívidas vencidas art. 1.º DL 65-A/2011 > 90 dias			
	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMATIVA	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	2022	2021	2020	2019
Aquisição de Bens e Serviços	1.908.116	2.411.627	3.660.489	3.712.140	0	0	0	0
Aquisições de Capital	2.316.388	2.719.637	3.280.488	90.084	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>4.224.504</b>	<b>5.131.264</b>	<b>6.940.978</b>	<b>3.802.224</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Para 2022, prevê-se a manutenção do prazo médio de pagamentos face à estimativa de 2021, tendo em conta que se prevê que as três empreitadas associadas à expansão Rato / Cais do Sodré estejam em plena execução. Os prazos médios de pagamento destas empreitadas, com grande peso na faturação de fornecedores, serão de 60 dias.

No que respeita às dívidas vencidas, para 2022 prevê-se a inexistência de dívidas vencidas, segundo a definição do DL 65-A/2011, e a redução das dívidas até 90 dias, tanto na aquisição de bens e serviços como nas aquisições de capital.

## 8. Empresas participadas do ML

Para dar cumprimento às orientações emitidas pela DGTF, no âmbito da preparação dos Planos de Atividades Anuais, apresenta-se informação respeitante aos indicadores das sociedades participadas a 100% (Ferconsult e Metrocom), nomeadamente no que respeita aos princípios financeiros de referência para 2022.

### 8.1. FERCONSULT – Consultadoria, Estudos e Projetos de Engenharia de Transportes, S.A.

Concretizadas as medidas do Plano de Reorganização da Ferconsult apresentado em Dezembro de 2017 (N/ref.1262910, de 05/05/2017), e na sequência da análise da informação da UTAM n.º 4/2019, relativa à proposta de Fusão da Ferconsult com o Metropolitano de Lisboa, objeto do Despacho do Senhor SET n.º461/19-SET, foi reavaliada a sua atividade, e apresentada uma nova proposta, em setembro de 2019, de integração imediata dos trabalhadores da Ferconsult no ML, mantendo-se a empresa apenas como veículo instrumental que constitui parte integrante do ACE (Agrupamento Complementar de Empresas) dos TREM – Aluguer de Material Circulante.

Assim, assumida a integração dos trabalhadores da Ferconsult no ML em dezembro de 2020, conforme já referido anteriormente, não haverá, neste contexto, avaliação em termos de PRC, dado não se prever atividade comercial.

### 8.2. METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.

PRC					Var 2022/2019		Var 2022/2021		Un.: €
	2022	2021	2020	2019	Valor	%	Valor	%	
	Previsão	Estimativa	Execução	Execução					
<b>(1) CMVMC</b>	0	0	0	0	0	-	0	-	
<b>(2) FSE</b>	2.513.240	1.597.590	1.545.025	2.551.185	-37.945	-1,5%	915.650	57,3%	
<b>(3) Gastos com o pessoal</b>	228.859	194.896	134.025	134.031	94.828	70,8%	33.962	17,4%	
Indemnizações por rescisão	0	0	0	0	0	-	0	-	
Valorizações remuneratórias	0	0	0	0	0	-	0	-	
<b>(4) Gastos Operacionais (GO) = (1) + (2) + (3)</b>	2.742.098	1.792.486	1.679.049	2.685.216	56.882	2,1%	949.612	53,0%	
<b>(5) Volume de Negócios (VN)</b>	2.983.011	1.772.223	1.630.097	2.874.362	108.649	3,8%	1.210.788	68,3%	
Subsídios à Exploração	0	0	0	0	0	-	0	-	
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	0	-	0	-	
<b>(6) GO/VN = (4)/(5)</b>	91,9%	101,1%	103,0%	93,4%	-1,5 p.p.	-	-9,2 p.p.	-	
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	0	0	0	0	0	-	0	-	
(8) Ajudas de custo (valor)	0	0	0	0	0	-	0	-	
(9) Gastos com a frota automóvel (a) (valor)	0	0	0	0	0	-	0	-	
<b>(7) + (8) + (9)</b>	0	0	0	0	0	-	0	-	
(10) Gastos c/ contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria (valor)	0	0	0	0	0	-	0	-	

(a) Os gastos associados à frota deverão incluir: rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustíveis, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos

Para 2022, prevê-se que o volume de negócios atinja os 2,98 milhões de euros, o que representa uma melhoria de 3,8% em relação a 2019. Também o rácio Peso dos Gastos/VN apresenta uma melhoria, com uma redução de 1,5 p.p. e a atingir os 91,9%.

O valor estimado de FSE para 2022 apresenta uma redução de 1,5% em relação a 2019, isto contemplando já as obrigações contratuais com o ML, cujo contrato de Concessão define que 72% do volume de negócios da Metrocom reverta para a Empresa-Mãe.

Os Gastos com Pessoal crescem, quer por força reforço da equipa alocada à Metrocom, passado de 4 para 5 o número de efetivos da empresa, quer por efeito da realização de dois estágios remunerados durante 2022.

## ANEXO I – Demonstrações Financeiras Previsionais

### Demonstração de Resultados 2022

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	2022 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA			Un:€
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM
Vendas e Serviços Prestados	75.702.988	17.466.844	35.858.489	54.377.520	75.702.988
Subsídios à Exploração	31.679.575	7.919.894	15.839.787	23.759.681	31.679.575
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	-	-	-	-
Trabalhos para a própria entidade	6.203.727	-	-	-	6.203.727
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(3.596.766)	(904.811)	(1.820.907)	(2.709.748)	(3.596.766)
Fornecimentos e serviços externos	(41.269.295)	(11.361.206)	(20.899.427)	(31.692.104)	(41.269.295)
Gastos com o pessoal	(86.676.959)	(21.637.875)	(43.479.293)	(65.056.427)	(86.676.959)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-
Aumentos/reduções de justo valor	19.184.944	4.788.283	9.576.566	14.364.849	19.184.944
Outros rendimentos e ganhos	1.592.335	398.084	796.167	1.194.251	1.592.335
Outros gastos e perdas	(892.586)	(325.952)	(426.728)	(719.261)	(892.586)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>1.927.962</b>	<b>(3.656.739)</b>	<b>(4.555.345)</b>	<b>(6.481.239)</b>	<b>1.927.962</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(14.813.276)	(3.512.409)	(7.024.819)	(10.844.143)	(14.813.276)
Imparidade de ativos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>(12.885.315)</b>	<b>(7.169.149)</b>	<b>(11.580.164)</b>	<b>(17.325.382)</b>	<b>(12.885.315)</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(20.277.360)	(6.913.973)	(12.870.673)	(19.984.991)	(20.277.360)
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>(33.162.675)</b>	<b>(14.083.122)</b>	<b>(24.450.837)</b>	<b>(37.310.373)</b>	<b>(33.162.675)</b>
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	-	-	-
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>(33.162.675)</b>	<b>(14.083.122)</b>	<b>(24.450.837)</b>	<b>(37.310.373)</b>	<b>(33.162.675)</b>



### Demonstração de Resultados 2019-2024

Un: €

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO
Vendas e Serviços Prestados	127 972 079	109 800 397	75 702 988	59 427 996	66 808 955	118 794 598
Subsídios à Exploração	12 600 000	16 068 741	31 679 575	46 448 597	21 740 836	516 729
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	-	-	-	(4 138 648)	(2 411 668)
Trabalhos para a própria entidade	6 426 194	7 324 890	6 203 727	5 300 177	4 652 146	3 102 102
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(4 057 754)	(3 824 521)	(3 596 766)	(3 630 254)	(2 613 840)	(3 596 083)
Fornecimentos e serviços externos	(36 904 454)	(36 905 949)	(41 269 295)	(38 351 245)	(36 134 918)	(36 878 739)
Gastos com o pessoal	(88 703 565)	(87 693 207)	(86 676 959)	(84 060 581)	(80 231 596)	(80 056 942)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	299 936	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-	-	313 925	128 641
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	(70 000)	-
Aumentos/reduções de justo valor	-	-	19 184 944	23 742 276	16 130 888	24 535 909
Outros rendimentos e ganhos	1 592 335	26 382 223	1 592 335	2 285 615	2 727 645	6 138 668
Outros gastos e perdas	(752 582)	(746 229)	(892 586)	(1 126 230)	(6 737 947)	(2 907 862)
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>18 172 252</b>	<b>30 406 346</b>	<b>1 927 962</b>	<b>10 036 349</b>	<b>(17 252 620)</b>	<b>27 365 353</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(17 204 221)	(15 422 735)	(14 813 276)	(15 025 759)	(15 179 029)	(19 051 536)
Imparidade de ativos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	(318 005)	1 779 952
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>968 031</b>	<b>14 983 611</b>	<b>(12 885 315)</b>	<b>(4 989 409)</b>	<b>(32 749 653)</b>	<b>10 093 768</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(908 886)	(1 248 676)	(20 277 360)	(25 299 807)	(24 380 720)	(26 926 463)
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>59 145</b>	<b>13 734 935</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(30 289 216)</b>	<b>(57 130 373)</b>	<b>(16 832 694)</b>
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	-	-	(1 018)	(40 582)
<b>Resultado líquido do exercício</b>	<b>59 145</b>	<b>13 734 935</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(30 289 216)</b>	<b>(57 131 391)</b>	<b>(16 873 277)</b>

## Balanço 2022

BALANÇO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA					Un: €
	2022 PREVISÃO	1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
<b>ATIVO</b>						
<b>ATIVO NÃO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	5 503 690 599	5 438 972 755	5 438 891 324	5 484 428 843	5 503 690 599	
Ativos fixos tangíveis	130 636 603	118 249 606	122 704 669	126 452 570	130 636 603	
Ativos intangíveis	1 161 441	1 454 884	1 357 069	1 259 255	1 161 441	
Propriedades de investimento	7 674 068	8 353 967	8 171 982	7 940 444	7 674 068	
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	34 832 449	33 832 449	34 832 449	34 832 449	34 832 449	
Derivados	(73 626)	(18 406)	(36 813)	(55 219)	(73 626)	
Outros ativos financeiros	48 438 083	48 366 271	48 406 271	48 406 271	48 438 083	
<b>Total do ativo não corrente</b>	<b>5 726 359 616</b>	<b>5 649 211 524</b>	<b>5 654 326 951</b>	<b>5 703 264 612</b>	<b>5 726 359 616</b>	
<b>ATIVO CORRENTE</b>						
Inventários	10 921 947	10 103 731	10 377 575	10 648 674	10 921 947	
Clientes	4 622 209	4 622 209	4 622 209	4 622 209	4 622 209	
Estado e outros entes públicos	6 646 298	6 646 298	6 646 298	6 646 298	6 646 298	
Outros créditos a receber	112 709 376	61 035 275	61 035 275	112 709 376	112 709 376	
Diferimentos	29 651 651	29 651 651	29 651 651	29 651 651	29 651 651	
Caixa e depósitos bancários	24 317 499	36 154 089	24 317 625	25 496 383	24 317 499	
<b>Total do ativo corrente</b>	<b>188 868 981</b>	<b>148 213 253</b>	<b>136 650 633</b>	<b>189 774 592</b>	<b>188 868 981</b>	
<b>Total do ativo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração</b>	<b>5 503 690 599</b>	<b>5 438 972 755</b>	<b>5 438 891 324</b>	<b>5 484 428 843</b>	<b>5 503 690 599</b>	
<b>Total do ativo afeto à operação (ML)</b>	<b>411 537 998</b>	<b>358 452 022</b>	<b>352 086 260</b>	<b>408 610 361</b>	<b>411 537 998</b>	
<b>Total do Ativo</b>	<b>5 915 228 597</b>	<b>5 797 424 778</b>	<b>5 790 977 584</b>	<b>5 893 039 203</b>	<b>5 915 228 597</b>	
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>						
<b>CAPITAL PRÓPRIO</b>						
Capital subscrito	3 956 430 644	3 711 594 496	3 823 718 853	3 870 638 789	3 956 430 644	
Reserva legais	21 597	21 597	21 597	21 597	21 597	
Outras reservas	1 501 878	1 501 878	1 501 878	1 501 878	1 501 878	
Excedentes de revalorização	37 234 076	37 234 076	37 234 076	37 234 076	37 234 076	
Resultados transitados	(1 971 095 612)	(1 971 095 612)	(1 971 095 612)	(1 971 095 612)	(1 971 095 612)	
Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	125 392 860	39 142 006	63 137 556	87 079 318	125 392 860	
<b>Total do capital próprio</b>	<b>2 149 485 443</b>	<b>1 818 398 441</b>	<b>1 954 518 347</b>	<b>2 025 380 047</b>	<b>2 149 485 443</b>	
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(14 083 122)</b>	<b>(24 450 837)</b>	<b>(37 310 373)</b>	<b>(33 162 675)</b>	
<b>Total do capital próprio</b>	<b>2 116 322 769</b>	<b>1 804 315 319</b>	<b>1 930 067 511</b>	<b>1 988 069 674</b>	<b>2 116 322 769</b>	
<b>PASSIVO</b>						
<b>PASSIVO NÃO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	1 636 349 984	1 732 175 121	1 728 257 378	1 722 074 791	1 636 349 984	
Provisões	40 313 289	40 313 289	40 313 289	40 313 289	40 313 289	
Financiamentos obtidos	120 243 731	145 769 850	151 434 181	158 256 131	120 243 731	
Derivados	434 901	14 799 750	10 011 467	5 223 184	434 901	
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	266 301 997	270 332 067	269 552 206	267 948 069	266 301 997	
<b>Total do passivo não corrente</b>	<b>2 063 643 902</b>	<b>2 203 390 077</b>	<b>2 199 568 521</b>	<b>2 193 815 464</b>	<b>2 063 643 902</b>	
<b>PASSIVO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	991 904 644	1 053 462 737	942 996 785	942 684 754	991 904 644	
Fornecedores	1 874 171	1 523 967	1 640 702	1 757 437	1 874 171	
Estado e outros entes públicos	5 597 502	5 597 502	5 597 502	5 597 502	5 597 502	
Financiamentos obtidos	672 080 704	665 330 268	647 301 657	697 309 466	672 080 704	
Outras dívidas a pagar	63 804 906	63 804 906	63 804 906	63 804 906	63 804 906	
<b>Total do passivo corrente</b>	<b>1 735 261 927</b>	<b>1 789 719 381</b>	<b>1 661 341 553</b>	<b>1 711 154 066</b>	<b>1 735 261 927</b>	
<b>Total do passivo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração</b>	<b>2 628 254 628</b>	<b>2 785 637 858</b>	<b>2 671 254 163</b>	<b>2 664 759 546</b>	<b>2 628 254 628</b>	
<b>Total do passivo afeto à operação (ML)</b>	<b>1 170 651 200</b>	<b>1 207 471 600</b>	<b>1 189 655 910</b>	<b>1 240 209 984</b>	<b>1 170 651 200</b>	
<b>Total do passivo</b>	<b>3 798 905 829</b>	<b>3 993 109 458</b>	<b>3 860 910 073</b>	<b>3 904 969 529</b>	<b>3 798 905 829</b>	
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>5 915 228 597</b>	<b>5 797 424 778</b>	<b>5 790 977 584</b>	<b>5 893 039 203</b>	<b>5 915 228 597</b>	

### Balança 2019-2024

Un: €

BALANÇO	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO
<b>ATIVO</b>						
<b>ATIVO NÃO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	5 851 042 029	5 719 577 803	5 503 690 599	5 400 399 062	5 390 701 851	5 249 978 288
Ativos fixos tangíveis	239 597 241	185 764 793	130 636 603	115 791 459	98 448 584	112 510 800
Ativos intangíveis	1 161 441	1 161 441	1 161 441	1 552 698	1 830 425	-
Propriedades de investimento	3 160 070	3 615 447	7 674 068	8 535 952	12 621 462	13 495 310
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	34 832 449	34 832 449	34 832 449	33 832 449	33 832 449	3 789 301
Derivados	(73 626)	(73 626)	(73 626)	-	-	-
Outros ativos financeiros	48 518 083	48 478 083	48 438 083	48 366 271	54 065 280	58 096 755
<b>Total do ativo não corrente</b>	<b>6 178 237 686</b>	<b>5 993 356 389</b>	<b>5 726 359 616</b>	<b>5 608 477 890</b>	<b>5 591 500 051</b>	<b>5 437 870 454</b>
<b>ATIVO CORRENTE</b>						
Inventários	12 598 027	11 517 745	10 921 947	9 841 306	10 836 101	7 737 745
Clientes	4 622 209	4 622 209	4 622 209	4 622 209	1 718 818	1 298 272
Estado e outros entes públicos	6 646 298	6 646 298	6 646 298	6 646 298	3 815 038	3 049 503
Outros créditos a receber	112 709 376	112 709 376	112 709 376	61 035 275	10 929 504	6 939 794
Diferimentos	29 651 651	29 651 651	29 651 651	29 651 651	30 388 665	30 434 644
Caixa e depósitos bancários	24 317 499	24 317 499	24 317 499	24 317 499	47 271 470	29 729 749
<b>Total do ativo corrente</b>	<b>190 545 061</b>	<b>189 464 779</b>	<b>188 868 981</b>	<b>136 114 238</b>	<b>104 959 596</b>	<b>79 189 707</b>
<b>Total do ativo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração</b>	<b>5 851 042 029</b>	<b>5 719 577 803</b>	<b>5 503 690 599</b>	<b>5 400 399 062</b>	<b>5 390 701 851</b>	<b>5 249 978 288</b>
<b>Total do ativo afeto à operação (ML)</b>	<b>517 740 717</b>	<b>463 243 365</b>	<b>411 537 998</b>	<b>344 193 066</b>	<b>305 757 796</b>	<b>267 081 873</b>
<b>Total do Ativo</b>	<b>6 368 782 747</b>	<b>6 182 821 168</b>	<b>5 915 228 597</b>	<b>5 744 592 129</b>	<b>5 696 459 647</b>	<b>5 517 060 161</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO</b>						
<b>CAPITAL PRÓPRIO</b>						
Capital subscrito	4 429 711 431	4 041 649 998	3 956 430 644	3 670 799 948	3 413 998 982	3 093 575 218
Reserva legais	21 597	21 597	21 597	21 597	21 597	21 597
Outras reservas	1 501 878	1 501 878	1 501 878	1 501 878	1 501 878	1 501 878
Excedentes de revalorização	37 234 076	37 234 076	37 234 076	37 234 076	37 234 076	37 234 076
Resultados transitados	(1 990 523 351)	(2 004 258 286)	(1 971 095 612)	(1 940 806 395)	(1 883 675 004)	(1 833 920 110)
Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	579 414 656	378 979 211	125 392 860	14 993 948	(7 181 254)	(30 575 339)
	<b>3 057 360 287</b>	<b>2 455 128 473</b>	<b>2 149 485 443</b>	<b>1 783 745 051</b>	<b>1 561 900 274</b>	<b>1 267 837 320</b>
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>59 145</b>	<b>13 734 935</b>	<b>(33 162 675)</b>	<b>(30 289 216)</b>	<b>(57 131 391)</b>	<b>(16 873 277)</b>
<b>Total do capital próprio</b>	<b>3 057 419 432</b>	<b>2 468 863 408</b>	<b>2 116 322 769</b>	<b>1 753 455 835</b>	<b>1 504 768 883</b>	<b>1 250 964 043</b>
<b>PASSIVO</b>						
<b>PASSIVO NÃO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	1 134 853 234	1 235 843 533	1 636 349 984	1 731 872 198	1 946 015 681	2 078 989 938
Provisões	40 313 289	40 313 289	40 313 289	40 313 289	40 313 289	55 807 026
Financiamentos obtidos	40 420 647	79 046 683	120 243 731	139 148 245	151 382 336	167 145 382
Derivados	434 901	434 901	434 901	19 588 033	43 363 932	58 618 131
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	255 833 710	261 215 000	266 301 997	271 125 777	274 600 485	271 350 648
<b>Total do passivo não corrente</b>	<b>1 471 855 781</b>	<b>1 616 853 406</b>	<b>2 063 643 902</b>	<b>2 202 047 542</b>	<b>2 455 675 724</b>	<b>2 631 911 125</b>
<b>PASSIVO CORRENTE</b>						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	997 080 717	1 296 823 360	991 904 644	1 067 538 533	1 056 477 888	1 041 099 776
Fornecedores	2 879 470	2 364 681	1 874 171	1 407 233	7 230 978	10 118 432
Estado e outros entes públicos	5 597 502	5 597 502	5 597 502	5 597 502	3 150 333	3 030 076
Financiamentos obtidos	672 694 340	675 265 351	672 080 704	650 740 578	605 259 449	522 801 395
Outras dívidas a pagar	161 255 505	117 053 460	63 804 906	63 804 906	63 896 392	57 135 314
<b>Total do passivo corrente</b>	<b>1 839 507 534</b>	<b>2 097 104 355</b>	<b>1 735 261 927</b>	<b>1 789 088 752</b>	<b>1 736 015 040</b>	<b>1 634 184 993</b>
<b>Total do passivo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração</b>	<b>2 131 933 952</b>	<b>2 532 666 893</b>	<b>2 628 254 628</b>	<b>2 799 410 731</b>	<b>3 002 493 569</b>	<b>3 120 089 714</b>
<b>Total do passivo afeto à operação (ML)</b>	<b>1 179 429 363</b>	<b>1 181 290 868</b>	<b>1 170 651 200</b>	<b>1 191 725 563</b>	<b>1 189 197 195</b>	<b>1 146 006 403</b>
<b>Total do passivo</b>	<b>3 311 363 315</b>	<b>3 713 957 761</b>	<b>3 798 905 829</b>	<b>3 991 136 294</b>	<b>4 191 690 764</b>	<b>4 266 096 118</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>6 368 782 747</b>	<b>6 182 821 168</b>	<b>5 915 228 597</b>	<b>5 744 592 129</b>	<b>5 696 459 647</b>	<b>5 517 060 161</b>

### Demonstração de Fluxos de Caixa 2022

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA	2022 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un: €
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
<b>Atividades Operacionais</b>						
Recebimentos de Clientes	80 945 511	18 713 848	38 371 223	58 148 309	80 945 511	
Recebimentos Remuneração da Concessão	-	-	-	-	-	
Pagamentos a Fornecedores	58 573 302	15 871 019	29 689 145	44 670 957	58 573 302	
Pagamentos ao Pessoal	88 679 779	21 718 784	43 610 518	66 127 725	88 679 779	
<b>Caixa gerada pelas operações</b>	<b>(66 307 570)</b>	<b>(18 875 955)</b>	<b>(34 928 441)</b>	<b>(52 650 374)</b>	<b>(66 307 570)</b>	
Recebimentos do 'Apoio à reposição da oferta de transportes públicos'	33 580 349	8 395 087	16 790 175	25 185 262	33 580 349	
Pagamento e recebimento de Impostos	-	-	-	-	-	
Recebimentos Remuneração Autónoma - Complementos de Pensões	-	-	-	-	-	
Outros recebimentos/pagamentos atividade operacional	13 521 054	2 937 363	6 804 686	10 319 660	13 521 054	
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)</b>	<b>(19 206 167)</b>	<b>(7 543 504)</b>	<b>(11 333 579)</b>	<b>(17 145 452)</b>	<b>(19 206 167)</b>	
<b>Atividades de Investimento</b>						
<b>Recebimentos provenientes de:</b>						
Subsídios de Investimento	111 511 247	24 426 142	48 699 775	72 919 621	111 511 247	
Juros e rendimentos similares	-	-	-	-	-	
Outros recebimentos (inclui remuneração autónoma)	-	-	-	-	-	
<b>Total dos recebimentos</b>	<b>111 511 247</b>	<b>24 426 142</b>	<b>48 699 775</b>	<b>72 919 621</b>	<b>111 511 247</b>	
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>						
Ativos fixos tangíveis	233 015 073	31 818 524	74 507 314	173 849 322	233 015 073	
Outros pagamentos	-	-	-	-	-	
<b>Total dos pagamentos</b>	<b>233 015 073</b>	<b>31 818 524</b>	<b>74 507 314</b>	<b>173 849 322</b>	<b>233 015 073</b>	
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)</b>	<b>(121 503 826)</b>	<b>(7 392 382)</b>	<b>(25 807 539)</b>	<b>(100 929 701)</b>	<b>(121 503 826)</b>	
<b>Atividades de Financiamento</b>						
<b>Recebimentos provenientes de:</b>						
Aumentos de capital	248 522 554	40 578 915	134 668 143	226 332 369	248 522 554	
Financiamentos obtidos	70 770 120	30 175 423	40 583 215	54 679 040	70 770 120	
Cobertura de prejuízos	-	-	-	-	-	
<b>Total dos recebimentos</b>	<b>319 292 674</b>	<b>70 754 338</b>	<b>175 251 357</b>	<b>281 011 409</b>	<b>319 292 674</b>	
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>						
Financiamentos obtidos	80 962 515	14 051 527	80 962 515	80 962 515	80 962 515	
Juros e gastos similares	97 620 166	29 930 335	57 147 599	80 794 857	97 620 166	
Outras operações de financiamento	-	-	-	-	-	
<b>Total dos pagamentos</b>	<b>178 582 681</b>	<b>43 981 861</b>	<b>138 110 114</b>	<b>161 757 372</b>	<b>178 582 681</b>	
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)</b>	<b>140 709 993</b>	<b>26 772 477</b>	<b>37 141 244</b>	<b>119 254 037</b>	<b>140 709 993</b>	
<b>Varição de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)</b>	<b>0</b>	<b>11 836 590</b>	<b>126</b>	<b>1 178 884</b>	<b>-</b>	
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	<b>24 317 499</b>	<b>36 154 089</b>	<b>24 317 625</b>	<b>25 496 383</b>	<b>24 317 499</b>	

### Demonstração de Fluxos de Caixa 2019-2024

Un: €

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 PREVISÃO	2021 ESTIMADO	2020 REAL	2019 REAL
<b>Atividades Operacionais</b>						
Recebimentos de Clientes	110 595 856	97 401 379	80 945 511	65 338 115	66 669 577	131 890 372
Recebimentos Remuneração da Concessão	25 758 368	19 660 506	-	-	-	-
Pagamentos a Fornecedores	54 338 504	53 428 508	58 573 302	46 372 669	47 940 571	45 463 401
Pagamentos ao Pessoal	91 178 138	89 919 268	88 679 779	84 002 460	82 455 389	81 126 782
<b>Caixa gerada pelas operações</b>	<b>(9 162 419)</b>	<b>(26 285 891)</b>	<b>(66 307 570)</b>	<b>(65 037 015)</b>	<b>(63 726 382)</b>	<b>5 300 189</b>
Recebimentos do 'Apoio à reposição da oferta de transportes públicos'	13 356 000	17 032 866	33 580 349	19 572 871	20 299 084	-
Pagamento e recebimento de Impostos	-	-	-	20 890 605	1 450 386	3 314 410
Recebimentos Remuneração Autônoma - Complementos de Pensões	12 464 954	12 292 854	-	-	-	-
Outros recebimentos/pagamentos atividade operacional	16 333 982	18 657 517	13 521 054	5 693 767	675 139	(1 727 173)
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)</b>	<b>32 992 517</b>	<b>21 697 346</b>	<b>(19 206 167)</b>	<b>(18 879 773)</b>	<b>(41 301 773)</b>	<b>6 887 426</b>
<b>Atividades de Investimento</b>						
<b>Recebimentos provenientes de:</b>						
Subsídios de Investimento	201 547 780	254 698 685	111 511 247	58 673 241	31 474 692	27 280 412
Juros e rendimentos similares	-	-	-	-	-	-
Outros recebimentos (inclui remuneração autónoma)	31 737 091	71 155 700	-	-	257 345	-
Total dos recebimentos	<b>233 284 871</b>	<b>325 854 385</b>	<b>111 511 247</b>	<b>58 673 241</b>	<b>31 732 037</b>	<b>27 280 412</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>						
Ativos fixos tangíveis	266 244 132	347 518 675	233 015 073	159 935 696	73 905 447	12 470 084
Outros pagamentos	-	-	-	-	-	-
Total dos pagamentos	<b>266 244 132</b>	<b>347 518 675</b>	<b>233 015 073</b>	<b>159 935 696</b>	<b>73 905 447</b>	<b>12 470 084</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)</b>	<b>(32 959 261)</b>	<b>(21 664 290)</b>	<b>(121 503 826)</b>	<b>(101 262 456)</b>	<b>(42 173 409)</b>	<b>14 810 328</b>
<b>Atividades de Financiamento</b>						
<b>Recebimentos provenientes de:</b>						
Aumentos de capital	345 955 500	45 958 278	248 522 554	261 133 059	320 423 764	549 784 212
Financiamentos obtidos	21 882 764	21 567 078	70 770 120	123 295 741	203 813 049	131 884 780
Cobertura de prejuízos	-	-	-	-	-	-
Total dos recebimentos	<b>367 838 264</b>	<b>67 525 356</b>	<b>319 292 674</b>	<b>384 428 799</b>	<b>524 236 813</b>	<b>681 668 992</b>
<b>Pagamentos respeitantes a:</b>						
Financiamentos obtidos	300 000 000	-	80 962 515	139 863 958	216 514 597	471 502 576
Juros e gastos similares	67 871 520	67 558 412	97 620 166	147 376 583	206 705 313	218 372 006
Outras operações de financiamento	-	-	-	-	-	-
Total dos pagamentos	<b>367 871 520</b>	<b>67 558 412</b>	<b>178 582 681</b>	<b>287 240 542</b>	<b>423 219 910</b>	<b>689 874 582</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)</b>	<b>(33 256)</b>	<b>(33 056)</b>	<b>140 709 993</b>	<b>97 188 258</b>	<b>101 016 903</b>	<b>(8 205 590)</b>
<b>Varição de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(22 953 970)</b>	<b>17 541 721</b>	<b>13 492 165</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no início do período</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>47 271 470</b>	<b>29 729 749</b>	<b>16 237 584</b>
<b>Caixa e seus equivalentes no fim do período</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>24 317 499</b>	<b>47 271 470</b>	<b>29 729 749</b>

## ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento



### FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto		Remodelação e Ampliação de Espaços no Comp. Carnide					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto		PMO III					40	Sérgio Martins	N/A	Nuno Cruz	
Caraterização do Projeto / Justificação		Este projeto insere-se num plano de ampliação, adaptação e modernização dos edifícios do PMO III, tendo em vista a centralização dos serviços do ML nestas instalações.					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto				
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024									
100 000 €	1 525 000 €	3 900 000 €	8 800 507 €		-	-	-	-	100%		
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	N/A								Prioridade do Projeto	
	Sociais	N/A								Baixa	
	Estruturantes	Concentração de serviços.								Média	X
	Legais	N/A								Alta	
	Outros	N/A								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Pintura Vedações/Portões, Remodelação Piso 0 e Cozinha do Edifício Administrativo.			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	Remodelação Piso 0 do Edifício Administrativo e Remodelação/Ampliação Piso 1 do Edifício Administrativo.									
	2024	Remodelação do jardim interior do Piso 0 do Edifício Administrativo.								No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento						
	Inicial			Atualizado			
	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
PMO 3 - Marca ML Portaria				12 295 €	0 €	0 €	0 €
PMO 3 - Pintura Vedações/Portões				0 €	100 000 €	0 €	0 €
PMO 3 - Edifício Oficial - CS0/2021 - Cobertura da Via R15/Torno de Rodas				206 200 €	0 €	0 €	0 €
PMO 3 - Edifício Oficial - Para-Raios Cobertura				75 000 €	0 €	0 €	0 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Revisão Projeto				25 000 €	0 €	0 €	0 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Remodelação				0 €	0 €	500 000 €	1 925 000 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Cozinha/Bar - Projeto/Consultor				25 000 €	0 €	0 €	0 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Cozinha/Bar - Remodelação				0 €	0 €	1 000 000 €	0 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Remodelação Jardim Interior				0 €	0 €	0 €	95 000 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1 - Revisão Projeto				0 €	0 €	25 000 €	0 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1 - Remodelação/Ampliação				0 €	0 €	0 €	1 880 000 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 2 - Porta Zona CA				30 000 €	0 €	0 €	0 €
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	373 495 €	100 000 €	1 525 000 €	3 900 000 €
<b>Total</b>				<b>5 898 495 €</b>			

Riscos	Observações

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade $FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco $CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

<b>Projeto</b>	Posto de Comando de Central	<b>Prazo de execução previsto (meses)</b>	<b>Gestor de Projeto</b>	<b>Chefe de Departamento</b>	<b>Diretor</b>
<b>Subprojeto</b>	Relocalização do Posto de Comando Central (PCC) no espaço da Torre de Controlo do PMO III	24	Jaime Alves	----	Ricardo Machado
<b>Caraterização do Projeto / Justificação</b>	Desconstrução do actual Edifício da Torre de Controlo no PMO III e construção do novo Edifício do PCC . Justifica-se o investimento pela realização dos novos prolongamentos da Rede do ML e desatualização do actual PCC. Concentração dos serviços do ML no Complexo de Carnide.			<b>Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto</b>	DCE

Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024								
500 000 €	4 000 000 €	6 875 172 €	14 625 000 €		-	-	-	-	100%	-

<b>Síntese dos Objetivos do Projeto</b>	<b>Económicos</b>		<b>Prioridade do Projeto</b>		
	<b>Sociais</b>			Baixa	
	<b>Estruturantes</b>			Média	
	<b>Legais</b>			Alta	X
	<b>Outros</b>	Realização dos novos prolongamentos da Rede do ML. Desatualização do actual PCC. Concentração dos serviços do ML no Complexo de Carnide		Urgente	

<b>Identificação de trabalhos mais relevantes previstos</b>	2022	Projeto de Execução (Integrado no Procedimento de Conceção/Construção) Revisão do Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)	<b>Resumo da análise custo-benefício</b>	<b>ROI</b> (Retorno sobre Investimento)	<b>TIR</b> (Taxa Interna Retorno Emp.)	<b>VAL</b> (Valor Actual Líquido)	<b>PAYBACK</b> (tempo p/retorno investimento)	<b>OUTRO</b>
	2023	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício do PCC + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos						
	2024	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício do PCC + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos						

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)				150 000 €		
Revisão do Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)				43 799 €		
Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício do PCC + Sistemas Tecnológicos ML)				291 201 €	3 734 830 €	6 354 788 €
Fiscalização dos trabalhos				15 000 €	265 170 €	520 383 €
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	500 000 €	4 000 000 €	6 875 172 €
<b>Total</b>	<b>0 €</b>			<b>11 375 172 €</b>		

Ajuda ao Preenchimento		
<b>ROI</b>		$(\text{Margem de Lucro do Investimento} - \text{Custo Total do Investimento}) / \text{Custo Total do Investimento}$
<b>TIR</b>	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC_0 + FC_1 \cdot (1+TIR)^1 + FC_2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FC_n \cdot (1+TIR)^n = 0$
<b>VAL</b>	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF_1 \cdot (1-t)^1 + CF_2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CF_n \cdot (1-t)^n$
<b>PAYBACK</b>	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

<b>Projeto</b>	Relocalização da Subestação de Tração (SET) do PMO I	<b>Prazo de execução previsto (meses)</b>	<b>Gestor de Projeto</b>	<b>Chefe de Departamento</b>	<b>Diretor</b>
<b>Subprojeto</b>	Modernização de Sistemas e Equipamentos	24 meses	Jaime Alves	---	Ricardo Machado
<b>Caraterização do Projeto / Justificação</b>	Unidade de Execução sobre os terrenos do PMO I em Sete Rios, desconstrução do actual Edifício da SE de Sete Rios. Construção do novo Edifício para a SE.			<b>Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto</b>	DCE

Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024								
500 000 €	6 594 592 €	10 342 908 €	17 437 500 €		-	-	-	-	100%	-

<b>Síntese dos Objetivos do Projeto</b>	<b>Económicos</b>		<b>Prioridade do Projeto</b>	
	<b>Sociais</b>			Baixa
	<b>Estruturantes</b>	Infraestrutura é imprescindível para o abastecimento de energia para a rede do ML. A Unidade de Execução, sobre os terrenos do PMO I em Sete Rios, determina a relocalização desta infraestrutura, equipada com dois grupos de potência de 60 kVA (duas entradas de energia para a rede ML provenientes do Distribuidor de Energia)		Média
	<b>Legais</b>			Alta
	<b>Outros</b>	Unidade de Execução sobre os terrenos do PMO I		Urgente

<b>Identificação de trabalhos mais relevantes previstos</b>	Ano	Descrição	<b>Resumo da análise custo-benefício</b>	<b>ROI</b> (Retorno sobre Investimento)	<b>TIR</b> (Taxa Interna Retorno Emp.)	<b>VAL</b> (Valor Actual Líquido)	<b>PAYBACK</b> (tempo p/retorno investimento)	<b>OUTRO</b>
	2022	Consultoria (Estudo Prévio + Mapa de Quantidades + Estimativa de Custo) para CE Empreitada de Conceção/Construção Projeto de Execução (Integrado no Procedimento de Conceção/Construção) Revisão do Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)						
	2023	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício da SE + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos						
	2024	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício da SE + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos						

<b>Atividades</b>	<b>Orçamento</b>					
	<b>Inicial</b>			<b>Atualizado</b>		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Projeto de Execução (Integrado no Empreitada de Conceção/Construção)				45 000 €	15 000 €	
Revisão do Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)				25 000 €	8 492 €	
Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício da SE + Sistemas Tecnológicos ML)				420 000 €	6 116 000 €	9 568 008 €
Fiscalização dos trabalhos				10 000 €	455 100 €	774 900 €
<b>Totais parciais</b>	0 €	0 €	0 €	500 000 €	6 594 592 €	10 342 908 €
<b>Total</b>	0 €			17 437 500 €		

<b>Ajuda ao Preenchimento</b>		
<b>ROI</b>		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
<b>TIR</b>	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC_0 + FC_1*(1+TIR)^1 + FC_2*(1+TIR)^2 + \dots + FC_n*(1+TIR)^n = 0$
<b>VAL</b>	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF_1*(1-t)^1 + CF_2*(1-t)^2 + \dots + CF_n*(1-t)^n$
<b>PAYBACK</b>	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado







Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Aquisição de material circulante e de sistema de controlo automático dos comboios para a rede.			Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor			
Subprojeto	Projeto de Modernização do Sistema de Sinalização e do Material Circulante			77	Jorge Ferreira		Jorge Ferreira			
Caraterização do Projeto / Justificação	Aquisição e Instalação de um Sistema de Sinalização CBTC nas Linhas Azul, Amarela e Verde (Incluindo equipamento embarcado CBTC em 70 das 111 Uts existentes) e aquisição de 14 novas Uts equipadas com nova sinalização					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto				
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	Fundo Ambiental	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
8 235 280 €	32 623 780 €	22 547 780 €	120 000 000 €		-	-	-	100%	-	-
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos								Prioridade do Projeto	
	Sociais	O novo sistema de sinalização, integrado com os sistemas de ATO e ATS permite a automação da operação, a redução do intervalo entre comboios e fornecimento de 14 novas Uts (MC)							Baixa	
	Estruturantes	Expansão da rede e consequente necessidade de modernizar e equipar o MC e o sistema de sinalização existente, aumentando a segurança e a disponibilidade existente.							Média	
	Legais								Alta	X
	Outros	Sinalização existente descontinuada.							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Fornecimento e Instalação, Testes e Ensaios			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2023	Fornecimento e Instalação, Testes e Ensaios								
	2024	Fornecimento e Instalação, Testes e Ensaios								No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2021	2022	>2023	2022	2023	2024
Tarefa 1 -Aquisição 10UT	14 228 429 €	3 531 143 €	34 169 000 €	3 531 143 €	14 591 929 €	10 022 214 €
Tarefa 1 -Aquisição 4UT	5 691 371 €	1 412 457 €	13 667 600 €	1 412 457 €	5 836 771 €	4 008 886 €
Tarefa 2 -Modernização 26UT	1 188 536 €	294 965 €	2 854 222 €	294 965 €	1 218 900 €	837 181 €
Tarefa 2 -Modernização 44UT	2 011 369 €	499 172 €	4 830 222 €	499 172 €	2 062 754 €	1 416 767 €
Tarefa 3 e 6 -PMO III	2 167 407 €	537 897 €	5 204 940 €	537 897 €	2 222 779 €	1 532 405 €
Tarefa 4 -Remodelação Linha A	2 004 937 €	497 576 €	4 814 775 €	497 576 €	2 056 158 €	1 412 237 €
Tarefa 5 -Remodelação Linha B	1 473 072 €	365 580 €	3 537 522 €	365 580 €	1 510 705 €	1 083 368 €
Tarefa 5 -Remodelação Linha C	1 178 891 €	292 572 €	2 831 060 €	292 572 €	1 209 009 €	866 695 €
Tarefa 5 -Expansão RA/CS	1 193 151 €	296 110 €	2 865 304 €	296 110 €	1 223 633 €	758 357 €
Tarefa 6 -PMO II	235 837 €	58 529 €	566 354 €	58 529 €	241 862 €	160 391 €
LT1-Inspeção de fabrico, ensaio e validação de novo material circulante	35 194 €			105 581 €	105 581 €	105 581 €
LT2-Assistência técnica ao projeto, análise e validação das demonstrações RAMS de e ensaio do sistema de controlo automático de comboios e do material circulante, validação da desaceleração de emergência garantida do material circulante e validação global de segurança do projeto	83 117 €			238 118 €	238 118 €	238 118 €
LT3-Avaliação Independente de Segurança (ISA) para a validação das demonstrações de segurança	35 194 €			105 581 €	105 581 €	105 581 €
Totais parciais	31 373 000 €	7 786 000 €	75 341 000 €	8 235 280 €	32 623 780 €	22 547 780 €
<b>Total</b>					<b>63 406 840 €</b>	

Riscos	Observações
	A despesa inerente ao presente projeto foi autorizada em RCM n.º 107/2018 de 30 de agosto. Valor global do investimento revisto e autorizado em RCM n.º 45/B-2021

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	$CF_1*(1-t)^1 + CF_2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Sistema de informação ao Cliente em formato digital e em tempo real					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto						36	Miguel Rodrigues	André Peres	Miguel Rodrigues	
Caraterização do Projeto / Justificação	Digitalização de informação ao Cliente/Instalação de sistema central de gestão de informação ao cliente em tempo real e de equipamentos digitais e de megafonia nas estações e material circulante.					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto		DCL, DCE, DMT, DTI		
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
4 300 000 €	3 000 000 €	2 000 000 €	9 300 000 €		-	-	-	-	-	PRR
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Partilha de informação e promoção de serviços a todos os clientes e colaboradores, de forma digital e por meios próprios, com reduções de tempo e consequentemente incremento da produtividade. Disponibilização aos clientes de informação em formato digital de forma dinâmica permitindo facilitar e promover o uso do transporte público, com uma potencial redução do uso do transporte individual. Destacam-se os objetivos indiretos ao nível da redução de custos com a ocupação do espaço, da sinistralidade e da taxa de carbono.							Prioridade do Projeto	
	Sociais	Informação em tempo real e estrategicamente localizada antes dos canais de acesso, irá permitir uma tomada de decisão mais apoiada e atempada, tendo o cliente mais liberdade para considerar as suas opções de mobilidade e gerir o seu tempo de espera. Um sistema de informação mais claro contribuirá para uma navegação mais intuitiva na rede ML, mitigando a sensação de falta de orientação. Para além do claro contributo para uma imagem mais moderna, que cria um sentido de bem-estar no espaço para o cliente, há um marcado potencial para desenvolver uma relação de confiança e proximidade, através do valor que a informação veiculada poderá significar.							Baixa	
	Estruturantes	O projeto tem como objetivo assegurar a transmissão de informação digital (imagem e som), de âmbito comercial e operacional, em tempo real na rede de estações e no interior do material circulante.							Média	
	Legais								Alta	x
	Outros	Melhoria da sustentabilidade ambiental, pela potencial promoção de um transporte publico de reduzida pegada ambiental.							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Esta fase inclui a instalação do sistema central e a implementação dos ecrãs em 10 estações, nos cais e átrios.	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
	2023	Alargamento do projeto a todas as estações, estando prevista a substituição de painéis de cais e de átrio e de equipamentos de megafonia e alargamento ao interior dos comboios (ecrãs e rede de comunicações).								
	2024	Alargamento do projeto ao exterior das estações principais.								
									No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Aquisição e instalação do sistema central de gestão da informação. Aquisição e implementação de ecrãs multimédia em 10 estações, nos cais e nos átrios. Inclui também a instalação de rede de dados e de energia.	4 300 000 €					
Alargamento do projeto a todas as estações da rede de Metro: aquisição e implementação dos ecrãs de informação dos cais e dos átrios; Aquisição e implementação do equipamento de megafonia nas estações (cais, átrios, acessos);		3 000 000 €				
Aquisição e implementação de ecrãs multimédia no exterior das estações principais.			2 000 000 €			
Totais parciais	4 300 000 €	3 000 000 €	2 000 000 €	0 €	0 €	0 €
<b>Total</b>		<b>9 300 000 €</b>			<b>0 €</b>	

Riscos	Observações

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto			Remodelação geral de máquinas MAVT's					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto								15	Paulo Morais		Jorge Ferreira
Caraterização do Projeto / Justificação			Atualização de 289 Máquinas Automáticas de Venda de Títulos de Transporte, a maioria com cerca de 20 anos de operação, compreende a substituição de componentes vitais para o funcionamento das máquinas por motivos de obsolescência, elevado grau de desgaste e necessidade de implementar novas funcionalidades.					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto			
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024									
2 347 000 €	550 000 €	0 €									
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	O custo estimado para aquisição de 289 MAVT's novas seria cerca de 10.000.000€ (estimativa com base em custos de mercado de máquinas de características semelhantes). Comparando a remodelação (parcial) de 289 MAVT (2.897.000,00€) com a substituição das 289 MAVT, por MAVT novas com as mesmas funcionalidades, conclui-se que a remodelação corresponde a 29% do valor previsto para a substituição integral das 289 MAVT.							Prioridade do Projeto		
	Sociais								Baixa		
	Estruturantes	De acordo com a análise de falhas da Bilhética, as avarias de MAVT tem vindo a crescer ao longo dos últimos anos, (comparando 2016 com 2017 registou-se um aumento de cerca de 20% de avarias, passou de 8138 para 9756 avarias. Dentro do Sistema de Bilhética ( MAVT, MSAVT, Canais de Acesso, concentradores, sinalética), as MAVT são as que apresentam maior % de avarias. (65% das avarias do Sistema de Bilhética em 2017 foram de MAVT). Com a remodelação das MAVT's prevê-se um decréscimo do nº de avarias.							Média		
	Legais								Alta		
	Outros	Extensão do ciclo de vida das MAVT's							Urgente	x	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Adjudicação e início dos trabalhos. Compatibilização da actual MAVT com os novos módulos a substituir. Instalação dos referidos módulos.			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	Conclusão dos Trabalhos									
	2024									No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Aprovisionamento do material e compatibilização do SW da MAVT para integração de novos módulos.	575 000 €			475 936 €		
Instalação dos materiais e novo SW nas MAVT	675 000 €	1 500 000 €	750 000 €	1 871 064 €	550 000 €	
Totais parciais	1 250 000 €	1 500 000 €	750 000 €	2 347 000 €	550 000 €	0 €
<b>Total</b>	<b>3 500 000 €</b>			<b>2 897 000 €</b>		

Riscos	Observações
	Dado este projeto estar relacionado com a renovação e adaptação a novas funcionalidade do sistema de bilhética existente, não há lugar ao cálculo dos indicadores económico-financeiros.

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente			Prazo de execução previsto	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor				
Subprojeto	Renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente e instalação de sistema de deteção de incêndio ML90, ML95, ML97, ML99			60	José Pina	José Pina	Jorge Ferreira				
Caraterização do Projeto / Justificação	<p>Projeto destinado à substituição de tecnologia e funcionalidades obsoletas, permitindo a melhoria do sistema de videovigilância dos salões e transmissão de imagem à consola do maquinista e ao PCC, bem como de intercomunicação entre os salões e a cabine do maquinista e do PCC com os comboios, designadamente:</p> <p>a) a renovação do PA system e equipamentos de intercomunicação PCC-maquinista-passageiro,</p> <p>b) a renovação do sistema de vídeo vigilância incluindo reposicionamento de camaras e conectividade com o sistema central de videovigilância;</p> <p>c) a introdução de novos sistemas multimédia de comunicação operacional e de informação comercial (projeto a desenvolver em paralelo com a renovação do modelo de comunicação nas estações);</p> <p>Implementação de sistema SADI em substituição do atual sistema de extinção de incêndio já obsoleto e desactivado</p>						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto				
Montante estimado c/ Execução incluída		Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	Fundo Ambiental	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024									
320 000 €	1 920 000 €	1 920 000 €	8 880 000 €	-	-	-	-	-	100%	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	. Renovação por obsolescência do sistema de vídeo embarcado após 15 anos de utilização intensiva. . Melhoria da coordenação e controlo centralizado do sistema de transporte								Prioridade do Projeto	
	Sociais									Baixa	
	Estruturantes	. Continuidade de utilização de uma funcionalidade crítica para a operação e segurança do transporte								Média	
	Legais									Alta	
	Outros	. Incapacidade de operação do material circulante sem funcionalidade de videovigilância, tendo em conta que a operação do comboio é efetuada com agente único a bordo. . Deteção tardia de incêndio a bordo de uma composição. Inexistência de alarme, local ou central, de eventos desta natureza. . Danos de imagem e reputação . Incapacidade de cumprimento dos compromissos de oferta de transporte estabelecido com accionista								Urgente	X
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Renovação de 4Ut's ML90	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)			VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	Renovação de 14Ut's ML90 e 10Ut's ML95									
	2024	Renovação de 24Ut's ML95								No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento							
	Inicial				Atualizado			
	2021	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2025 a 2027
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML90 (18uts)	1 440 000 €	720 000 €			320 000 €	1 120 000 €		
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML95 (38uts)		1 440 000 €	1 920 000 €	1 560 000 €		800 000 €	1 920 000 €	320 000 €
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML97 (18uts)			1 800 000 €					1 440 000 €
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML99 (37uts)			2 280 000 €	2 160 000 €				2 960 000 €
Totais parciais	1 440 000 €	2 160 000 €	6 000 000 €	3 720 000 €	320 000 €	1 920 000 €	1 920 000 €	4 720 000 €
<b>Total</b>						<b>8 880 000 €</b>		

Riscos	Observações
	PEE em aprovação

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + ... + FCn*(1+TIR)^n = 0
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + ... + CFn*(1-t)^n
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto			Upgrade tecnológico do sistema de acionamento de portas da série ML90				Prazo de execução previsto	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Director	
Subprojeto							18	José Pina	José Pina	Jorge Ferreira	
Caraterização do Projeto / Justificação			Upgrade tecnológico do sistema de acionamento de portas da série ML90, em 18 UT's, procedendo à substituição do acionamento pneumático para acionamento elétrico similar à restante frota. Renovação motivada pelo fim de vida dos equipamentos existentes, pela necessidade de reforço da precisão de fecho de portas, bem como a melhoria da fiabilidade do subsistema portas. Investimento crítico para a melhoria da qualidade de serviço e segurança do material circulante de exploração. Prestação de serviço a desenvolver pelo fabricante de portas.				Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto		DMT		
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024									
1 526 219,50 €	455 517,82 €	0,00 €									
			2 348 030,00 €		-	-	-	-	100%	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	melhoria da fiabilidade operacional e conseqüente redução do tempo de imobilização do material circulante								Prioridade do Projeto	
	Sociais	melhoria da qualidade de serviço público de transporte.								Baixa	
	Estruturantes	renovação de equipamento em fim de ciclo de vida do material circulante								Média	
	Legais									Alta	
	Outros									Urgente	X
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Instalação em 12 Ut's (65%)			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	instalação em 6 Ut's (35%)									
	2024										No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento							
	Inicial			Atualizado				
	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024	
instalação em 18 Uts		866 667 €	1 733 333 €	366 293 €	1 526 220 €	455 518 €	0 €	
Totais parciais	0 €	866 667 €	1 733 333 €	366 293 €	1 526 220 €	455 518 €		
<b>Total</b>		<b>2 600 000 €</b>			<b>2 348 030 €</b>			

Riscos	Observações
	Dado este projeto estar relacionado com a recuperação / reabilitação de Material Circulante, não há lugar ao cálculo dos indicadores económico-financeiros.
	De referir que a despesa inerente ao presente projeto foi autorizada ao abrigo da portaria n.º 737/2020.

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + ... + FCn*(1+TIR)^n = 0 TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + ... + CFn*(1-t)^n
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



**FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO**

<b>Projeto</b>			Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99				<b>Prazo de execução previsto (meses)</b>	<b>Gestor de Projeto</b>	<b>Chefe de Departamento</b>	<b>Diretor</b>
<b>Subprojeto</b>							36	António Sousa Pereira	António Sousa Pereira	Jorge Ferreira
<b>Caraterização do Projeto / Justificação</b>			Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99 (93 UT's), com substituição de materiais em fim de vida, designadamente borrachas, fusos, correções, embraiagens, batentes e afinação geral. Investimento crítico para a melhoria da qualidade de serviço e segurança do material circulante de exploração. Prestação de serviço a desenvolver pelo fabricante de portas.				<b>Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto</b>		DMT	
<b>Montante estimado c/ Execução incluída</b>			<b>Montante Global Estimado</b>	<b>Fonte de Financiamento prevista</b>	<b>Receitas Próprias</b>	<b>PIDDAC</b>	<b>Fundo de Coesão</b>	<b>FEDER</b>	<b>Dotações de Capital</b>	<b>Outro</b>
<b>Ano 2021</b>	<b>Ano 2022</b>	<b>Ano 2023</b>								
2 223 161 €	2 228 065 €	1 548 774 €	6 000 000 €		-	-	-	-	100%	-
<b>Síntese dos Objetivos do Projeto</b>	<b>Económicos</b>	Melhoria da fiabilidade operacional e consequente redução do tempo de imobilização do material circulante.							<b>Prioridade do Projeto</b>	
	<b>Sociais</b>	Melhoria da qualidade de serviço público de transporte.							Baixa	
	<b>Estruturantes</b>	Renovação de equipamento em fim de ciclo de vida do material circulante.							Média	
	<b>Legais</b>								Alta	
	<b>Outros</b>								Urgente	X
<b>Identificação de trabalhos mais relevantes previstos</b>	2020	instalação em 35 UTs			<b>Resumo da análise custo-benefício</b>	<b>ROI</b> (Retorno sobre Investimento)	<b>TIR</b> (Taxa Interna Retorno Emp.)	<b>VAL</b> (Valor Actual Líquido)	<b>PAYBACK</b> (tempo p/retorno investimento)	<b>OUTRO</b>
	2021	instalação em 42 UTs								
	2022	instalação em 16 UTs								No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2020	2021	2022	2022	2023	2024
instalação ML95 (38 Uts)	300 000 €	60 000 €	1 920 000 €	1 485 677 €	433 935 €	
instalação ML97 (18 Uits)			420 000 €		1 114 839 €	
instalação ML99 (37 Uts)	300 000 €	2 100 000 €	60 000 €	742 387 €		
Totais parciais	1 000 000 €	1 890 244 €	1 890 244 €	2 228 065 €	1 548 774 €	0 €
<b>Total</b>	<b>6 000 000,00 €</b>			<b>6 000 000 €</b>		

Riscos	Observações
	Dado este projeto estar relacionado com a recuperação / reabilitação de Material Circulante, não há lugar ao cálculo dos indicadores económico-financeiros.
	De referir que a despesa inerente ao presente projeto foi autorizada ao abrigo da portaria n.º 220-A/2018, DR, 2.ª série - n.º 68 - 6 de abril de 2018. Aguarda emissão de nova portaria
	O Contrato n.º 70/2019, com prazo de execução de 36 meses e com data prevista de finalização em final de Outubro de 2022, está com atraso devido à atual situação provocada pelo COVID 19. O fornecedor é a Knorr/IFE com sede em Espanha que aguardam a alteração da situação de emergência para retomar a execução dos trabalhos presenciais.

Ajuda ao Preenchimento		
<b>ROI</b>		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
<b>TIR</b>	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + Fn*(1+TIR)^n = 0$
<b>VAL</b>	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
<b>PAYBACK</b>	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Aquisição de torno de rodas em fosso					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto	Renovação de equipamentos oficiais especiais para manutenção de material circulante					12 meses	Pedro Faria	António Sousa Pereira	Jorge Ferreira	
Caraterização do Projeto / Justificação	Aquisição de torno de rodas em fosso para substituição por obsolescência e inoperacionalidade do torno ATLAS Rail do PMO3. Justifica-se pelos seguintes fatores: a) O estado de obsolescência e inoperacionalidade do torno de rodas em fosso do PMO3 (ATLAS RAIL instalado em 1998) com recorrente avarias de longa duração; b) a programação de aumento da frota de m.c. de exploração através do contrato 8/2020-ML (projeto de modernização); c) a necessidade imperativa de torneamento preventivo e corretivo de rodas para garantir a operacionalidade da frota (cumprimento dos parâmetros geométricos do perfil da roda em conformidade com a norma EN 15313)						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DMT		
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
1 500 000 €			1 500 000 €		-	-	-	-	100%	-
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Melhoria da atratividade do transporte público							Prioridade do Projeto	
	Sociais								Baixa	
	Estruturantes	Renovação por obsolescência de equipamentos oficiais especiais após 23 anos de utilização intensiva. Capacidade de introdução de técnicas de manutenção preditiva baseado em algoritmos mais rigorosos de previsão de consumo e intervenção nos rodados.							Média	
	Legais								Alta	X
	Outros	Introdução de tecnologia de medição e controlo automático e supervisão remota de parâmetros geométricos de rodados.							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	fornecimento, instalação e comissionamento de torno em fosso			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2023									
	2024									No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2021	2022	2023	2022	2023	2024
fornecimento, instalação e comissionamento de torno em fosso			3 000 000 €	1 500 000 €		
Totais parciais	0 €	0 €	3 000 000 €	1 500 000 €	0 €	0 €
<b>Total</b>					<b>1 500 000 €</b>	

Riscos	Observações

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto			Transporte Coletivo em Sítio Próprio (TCSP)					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto			Metro Ligeiro Loures / Odivelas					48	João Viana		
Caraterização do Projeto / Justificação			Implementação de um Metro Ligeiro de Superfície com uma extensão total de 12,1 km, e com 18 paragens, nos Concelhos de Odivelas e Loures, com amarrações no Hospital Beatriz Ângelo, na Estação de Metro Odivelas e na Urbanização do Infante, aumentando a oferta de transporte e reduzindo o tempo de percurso em transporte público entre centralidades geradoras de tráfego					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto			
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024								PRR - 100%	
600 000 €	60 550 000 €	86 400 000 €	250 000 000 €		-	-	-	-	-		
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Contribuir para a recuperação dos efeitos económicos e sociais resultantes da crise pandémica, em particular ao nível do emprego.							Prioridade do Projeto		
	Sociais	Melhorar a mobilidade urbana, fazer a transição para a mobilidade sustentável a nível económico, social e ambiental, e alterar hábitos de mobilidade, captando novos utilizadores para o T. Coletivo. Redução de tempos de viagem em transporte público							Baixa		
	Estruturantes	Oferta de transporte público estrutural de capacidade elevada. Promover a gestão articulada de todos os modos de Transporte Coletivo melhorando a acessibilidade às redes de TC. Regenerar áreas urbanas, consolidar polos do sistema urbano existentes, aumentando a oferta de Transporte Público para assegurar uma maior coesão territorial. Promoção da descarbonização do setor dos transportes.							Média		
	Legais								Alta		
	Outros								Urgente		
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Estudo Prévio e EIA; Avaliação Impacte Ambiental/ DIA; Lançamento do concurso de conceção/ construção e fornecimento de material circulante			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	Contratação empreitada; Visto Prévio TC; Início dos projetos de execução e da construção									
	2024	Construção								No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Estudos e consultorias	600 000 €	350 000 €	100 000 €			
Expropriações		3 000 000 €				
Fiscalização		1 100 000 €	1 500 000 €			
Construção		53 100 000 €	74 300 000 €			
Material Circulante		3 000 000 €	10 500 000 €			
Totais parciais	600 000 €	60 550 000 €	86 400 000 €	0 €	0 €	0 €
<b>Total</b>					<b>0 €</b>	

Riscos	Observações
Informação de base a fornecer pelos municípios	Projeto aprovado ao abrigo do PRR
Desenvolvimento dos estudos de reordenamento urbano e viário - municípios	
Mobilização da equipa de projeto e de gestão - ML	

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC_0 + FC_1 \cdot (1+TIR)^1 + FC_2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FC_n \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF_1 \cdot (1-t)^1 + CF_2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CF_n \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Linha Vermelha / Prolongamento S. Sebastião/Alcântara			Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor				
Subprojeto	1 - Prolongamento da Linha Vermelha: S. Sebastião - Alcântara 2 - Modernização de 41 UT 3 - Modernização da sinalização ferroviária com a instalação de CBTC na Linha Vermelha			66	Jaime Alves		Ricardo Machado				
Caraterização do Projeto / Justificação	1 - Prolongamento da Linha Vermelha desde o término da estação de S. Sebastião até Alcântara 2 - Modernização de material circulante existente (41 UT - unidades triplas) para garantir melhor desempenho e adaptação ao novo sistema de sinalização. Inclui equipar o material circulante com o sistema CBTC de bordo e renovar o seu interior, utilizando materiais mais sustentáveis, de maior duração e de mais fácil manutenção 3 - Instalação de um novo sistema de sinalização do tipo CBTC (Communications Based Train Control) na Linha Vermelha (12 km), à semelhança do existente nas restantes linhas da rede, devido a obsolescência do atual sistema instalado na rede – Dispositivo de Travagem Automático de Via (DTAV)					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE				
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024									
15 500 000 €	97 700 000 €	87 600 000 €	304 000 000 €		-	-	-	-	-	PRR - 100%	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Renovar o espaço interior com recurso a materiais mais sustentáveis, de maior duração e mais fácil limpeza (cortiça). Reduzir o consumo de energia de tração os custos de manutenção.							Prioridade do Projeto		
	Sociais	Garantir maior conforto com a renovação do espaço interior							Baixa		
	Estruturantes								Média		
	Legais								Alta	x	
	Outros	Melhorar o desempenho do material circulante e adaptar o mesmo à nova sinalização CBTC. Aumentar o nível de segurança da operação pelo controlo contínuo da velocidade e pela localização mais precisa do comboio							Urgente		
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	2023	2024	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
Atividades				Orçamento							
				Inicial			Atualizado				
				2021	2022	>2022	2022	2023	2024	>2024	
Estudos, levantamentos e Consultorias				5 000 000 €	5 000 000 €	1 500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	
Expropriações				0 €	1 700 000 €	31 600 000 €	1 700 000 €	31 600 000 €	0 €	0 €	
Revisão de projecto				0 €	400 000 €	1 600 000 €	400 000 €	1 200 000 €	200 000 €	200 000 €	
Fiscalização				0 €	200 000 €	6 400 000 €	200 000 €	2 000 000 €	2 100 000 €	2 300 000 €	
Construção				0 €	11 500 000 €	216 600 000 €	11 500 000 €	57 000 000 €	74 100 000 €	85 700 000 €	
Sinalização				0 €	0 €	3 000 000 €	0 €	0 €	0 €	3 000 000 €	
Elaboração de projeto e lançamento do procedimento (Modernização de 41 UT)				0 €	1 230 000 €	11 070 000 €	600 000 €	3 700 000 €	5 500 000 €	2 500 000 €	
Elaboração de projeto e lançamento do procedimento (Modernização da sinalização/ CBTC)				0 €	1 150 000 €	10 350 000 €	600 000 €	1 700 000 €	5 200 000 €	4 000 000 €	
Totais parciais				5 000 000 €	16 680 000 €	282 120 000 €	15 500 000 €	97 700 000 €	87 600 000 €	98 200 000 €	
<b>Total</b>				<b>303 800 000 €</b>			<b>299 000 000 €</b>				
Ajuda ao Preenchimento											
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento										
TIR	FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + ... + FCn*(1+TIR)^n = 0										
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + ... + CFn*(1-t)^n										
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado										



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	PLANO DE EXPANSÃO DO METROPOLITANO DE LISBOA						Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto	LIGAÇÃO DAS LINHAS AMARELA E VERDE: RATO – CAIS DO SODRÉ E VIADUTOS DO CAMPO GRANDE						68	Rui Pina	Rui Pina	Rui Pina
Caraterização do Projeto / Justificação	Prolongamento da linha Amarela, entre o Término do Rato e o Término do Cais do Sodré, e a criação de duas novas estações, Estrela e Santos; para que seja criada uma linha circular, será ainda realizada a desconexão das linhas Amarela e Verde na estação Campo Grande.						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto			
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	Fundo Ambiental	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
86 985 631 €	77 320 170 €	5 000 000 €	240 200 000 €		6%	-	43%	51%	-	-
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Aumento do número de passageiros, graças às criação de duas novas estações e à melhoria da intraconectividade da rede							Prioridade do Projeto	
	Sociais	Disponibilização do serviço a zonas densamente povoadas da cidade não abrangidas pela atual rede							Baixa	
	Estruturantes	Criação de uma linha em anel incluindo a maioria das atuais linhas Amarela e Verde, melhorando o equilíbrio entre a oferta e a procura, aumentando a sustentabilidade do ML, melhorando a intraconectividade da rede e a interconectividade com outros modos de transporte, designadamente, comboio (linha de Cascais) e navio (ligações marítimas com a margem sul do Tejo)							Média	
	Legais								Alta	X
	Outros								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Continuação da execução das Empreitadas de Toscos (RA/CS) Início da Empreitada de Execução de Acabamentos e Sistemas			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2023	Continuação da execução das Empreitadas de Toscos (RA/CS) e de Execução de Acabamentos e Sistemas								
	2024	Finalização da empreitada de execução de Acabamentos e Sistemas								

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Assessorias diversas (Arqueologia, Jurídica, Modelo Avaliação propostas, Risco, Comunicação, Sistema de Informação...)	303 394 €	158 033 €		250 340 €	189 820 €	
Expropriações	4 000 000 €	3 000 000 €		26 600 €	0 €	
Projeto Técnico - Anteprojecto de Sistema Lotes 1 e 2	204 000 €			0 €	0 €	
Revisão de Projeto	382 500 €	405 500 €		258 880 €	156 880 €	85 379 €
Fiscalização	1 500 000 €	1 500 000 €		1 551 525 €	1 566 491 €	1 102 530 €
Lote 1 Est. Rato e Est. Cais do Sodré	14 587 200 €	14 587 200 €		23 539 520 €	1 403 680 €	
Lote 2 Est. Santos e Término CS	23 083 750 €	23 083 750 €		37 243 415 €	12 139 000 €	
Lote 3 Viaduto CG	6 158 482 €	6 158 482 €		13 199 881 €	77 990 €	
Lote 4 acabamentos e Sistema lotes 1 e 2	22 122 209 €	17 098 026 €		10 915 470 €	61 786 308 €	3 812 091 €
Totais parciais	72 341 534 €	65 990 991 €	0 €	86 985 631 €	77 320 170 €	5 000 000 €
<b>Total</b>				<b>169 305 801 €</b>		

Riscos	Observações
	Projeto de Investimento aprovado em RCM n.º 173/2018. Valor do projeto revisto e aprovado pela RCM n.º 88/2021

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Recuperação de viadutos da linha Amarela					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto	Reabilitação das estruturas fixas dos viadutos					19	José Marques	José Marques	Ricardo Machado	
Caraterização do Projeto / Justificação	Reabilitação das estruturas fixas dos viadutos para poder garantir os níveis de segurança adequados ao transporte de pessoas e bens						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE		
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
3 080 000 €	1 850 000 €	0 €	3 080 000 €		-	-	-	-	100%	-
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos								Prioridade do Projeto	
	Sociais								Baixa	
	Estruturantes	Melhoria da qualidade do serviço de transporte prestado.							Média	
	Legais								Alta	
	Outros	Tratamento das patologias, substituição de elementos em fim de vida útil ou em falta e manutenção/ conservação dos Viadutos							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Empreitada do Viaduto Calçada Carriche e Empreitada do Viaduto de Odivelas			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2023	Empreitada do Viaduto de Campo Grande								
	2024									No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Empreitada: Viaduto Calçada Carriche				320 000 €		
Empreitada: Viaduto de Odivelas				2 760 000 €		
Empreitada: Viaduto de Campo Grande					1 850 000 €	
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	3 080 000 €	1 850 000 €	0 €
<b>Total</b>	<b>0 €</b>			<b>4 930 000 €</b>		

Riscos	Observações

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Acessibilidades			Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto	Acessibilidades nas Estações; EC, CU, AH, LA, JZ, PE, PA, AV, BC, CG, CP, PI, IN, AN, MM			36	Márcia Cordeiro		Nuno Cruz	
Caraterização do Projeto / Justificação	O Projeto insere-se num vasto plano de adaptação e modernização de um conjunto inicial de 15 estações que o ML tem vindo a concretizar, tendo em vista alcançar o princípio de "Acessibilidade e Mobilidade para Todos" estabelecido no DL 163/2006, de 8 de Agosto: - Tornar as estações do ML acessíveis aos utentes de reduzida mobilidade motora. - Melhoria da qualidade do serviço prestado.					Área(s) Interna(s) promotor(a)s do Projeto	DCE/P_AC	
Montante estimado c/ Execução incluída	Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024						
12 201 754 €	10 240 000 €	8 560 000 €	37 824 667 €	-	-	-	92,9%	PEES - EC/CLU - 7,1%
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos							Prioridade do Projeto
	Sociais	Permitir a igualdade de acesso pelos utilizadores.						Baixa
	Estruturantes	Dotar as estações de acessibilidade plena e de maior conforto de utilização.						Média
	Legais	Cumprimento do estabelecido no DL 163/2006 de 8 Agosto "Acessibilidade e Mobilidade para Todos"						Alta
	Outros							Urgente
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Acessibilidade das Estações EC, CU, CG, CP, PI, IN, NA e MM. Projeto de Execução nas Estações AH, LA, JZ, PA e AV	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2023	Acessibilidade das Estações AH, LA, JZ, PA e AV. Projeto de Execução na Estação BC						
	2024	Acessibilidades Estação BC e PA						

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Acessibilidades das Estações Entre Campos e Cidade Universitária-Fiscalização				35 504 €		
Acessibilidades da Estação Alto dos Moinhos - Projeto				75 000 €		
Acessibilidades da Estação Alto dos Moinhos - Obra					1 500 000 €	
Acessibilidades da Estação Alto dos Moinhos - Fiscalização					105 000 €	
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Projeto				75 000 €		
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Obra					1 500 000 €	
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Fiscalização					105 000 €	
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Projeto				75 000 €		
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Obra					1 500 000 €	
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Fiscalização					105 000 €	
Acessibilidades da Estação Praça Espanha - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Praça Espanha - Fiscalização					105 000 €	
Acessibilidades da Estação Parque - Projeto				500 000 €		
Acessibilidades da Estação Parque - Obra					3 500 000 €	6 500 000 €
Acessibilidades da Estação Parque - Fiscalização					245 000 €	455 000 €
Acessibilidades da Estação Avenida - Projeto				75 000 €		
Acessibilidades da Estação Avenida - Obra					1 500 000 €	
Acessibilidades da Estação Avenida - Fiscalização					105 000 €	
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Projeto					75 000 €	
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Obra						1 500 000 €
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Fiscalização						105 000 €
Acessibilidades da Estação Campo Grande - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Campo Grande - Fiscalização				105 000 €		
Acessibilidades da Estação Campo Pequeno - Projeto				26 250 €		
Acessibilidades da Estação Campo Pequeno - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Campo Pequeno - Fiscalização				105 000 €		
Acessibilidades da Estação Picoas - Projeto				26 250 €		
Acessibilidades da Estação Picoas - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Picoas - Fiscalização				105 000 €		
Acessibilidades da Estação Intendente - Projeto				26 250 €		
Acessibilidades da Estação Intendente - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Intendente - Fiscalização				105 000 €		
Acessibilidades da Estação Anjos - Projeto				26 250 €		
Acessibilidades da Estação Anjos - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Anjos - Fiscalização				105 000 €		
Acessibilidades da Estação Martim Moniz - Projeto				26 250 €		
Acessibilidades da Estação Martim Moniz - Obra				1 500 000 €		
Acessibilidades da Estação Martim Moniz - Fiscalização				105 000 €		
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	12 201 754 €	10 240 000 €	8 560 000 €
<b>Total</b>		<b>0 €</b>			<b>37 824 667 €</b>	

Riscos	Observações
	Promoção de acessibilidades nas estações da Cidade Universitária e Entre Campos financiado ao abrigo do protocolo n.º 21 do Fundo Ambiental - Programa de Estabilização Económica e Social (PEES).

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	$CF \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/o retorno do investimento realizado





Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Remodelação de Estações	Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto	Estação Arroios e envolvente	36	Joaquim Arizmendi		Nuno Cruz
Caraterização do Projeto / Justificação	Remodelação de Estações, nas vertentes de reparação de patologias existentes, atualização de infraestruturas de BT, Telecom. obsoletas e fora de serviço, incluindo sistemas de conforto e refrescamento geral de instalações dentro do âmbito previsto.			Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE/P_RE

Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024								
1 080 000 €	0 €	0 €	11 316 820 €		-	-	-	-	100%	-

Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos		Prioridade do Projeto	
	Sociais	Repór as condições previamente existentes.	Baixa	
	Estruturantes	Melhoria da integração no espaço urbano	Média	X
	Legais		Alta	
	Outros	Remodelação de Estações, nas vertentes de reparação de patologias existentes, atualização de infraestruturas de BT, Telecom. obsoletas e fora de serviço, incluindo sistemas de conforto e refrescamento geral de instalações dentro do âmbito previsto.	Urgente	

Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	Ano	Descrição	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
				(Retorno sobre Investimento)	(Taxa Interna Retorno Emp.)	(Valor Actual Líquido)	(tempo p/retorno investimento)	
	2022	Estação de Arroios - Arranjos exteriores						
	2023							
	2024							

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Estação de Arroios - Arranjos exteriores				1 000 000 €		
Estação de Arroios - Arranjos exteriores - Fiscalização				80 000 €		
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	1 080 000 €	0 €	0 €
<b>Total</b>	<b>0 €</b>			<b>11 316 820 €</b>		

Riscos	Observações
	PEE n.º 165-A/2019

Ajuda ao Preenchimento	
ROI	(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + ... + FCn*(1+TIR)^n = 0
VAL	CF1*(1+t)^1 + CF2*(1+t)^2 + ... + CFn*(1+t)^n
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto			Remodelação de Estações				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto			Estação Cais do Sodré				36	Joaquim Arizmendi		Nuno Cruz
Caraterização do Projeto / Justificação			Remodelação de Estações, nas vertentes de reparação de patologias existentes, actualização de infraestruturas de BT, Telecom. obsoletas e fora de serviço, incluindo sistemas de conforto e refrescamento geral de instalações dentro do âmbito previsto.						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE/P_RE
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Ano 2022	Ano 2023	Ano 2024								
4 148 426 €	5 279 814 €	0 €								
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos								Prioridade do Projeto	
	Sociais	Reabilitação da estação.							Baixa	
	Estruturantes	Manter a capacidade de operação.							Média	X
	Legais								Alta	
	Outros	Remodelação de Estações, nas vertentes de reparação de patologias existentes, actualização de infraestruturas de BT, Telecom. obsoletas e fora de serviço, incluindo sistemas de conforto e refrescamento geral de instalações dentro do âmbito previsto.							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Remodelação da Estação Cais do Sodré - Obra e Fiscalização	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
	2023	Remodelação da Estação Cais do Sodré - Obra e Fiscalização								
	2024									

Atividades	Orçamento					
	Inicial			Atualizado		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Estação Cais do Sodré - Obra				3 889 600 €	4 950 400 €	
Estação Cais do Sodré - Fiscalização				258 826 €	329 414 €	
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	4 148 426 €	5 279 814 €	0 €
<b>Total</b>	<b>0 €</b>			<b>9 428 240 €</b>		

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/atratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



Metropolitano de Lisboa

FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto		Cobertura Fotovoltaica do PMO II					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto		PMO II					40	Sérgio Martins	N/A	Nuno Cruz	
Caraterização do Projeto / Justificação		Cobertura das vias de garagem do PMO II com geração de energia através de painéis fotovoltaicos.						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto		DCE	
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	PIDDAC	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
2022	2023	2024									
1 075 000 €	3 925 000 €	0 €	5 000 000 €		-	-	-	-	100%		
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Em estudo								Prioridade do Projeto	
	Sociais	N/A								Baixa	
	Estruturantes	Proteção do material circulante								Média	X
	Legais	N/A								Alta	
	Outros	Geração de energia								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2022	Execução do projeto e lançamento do concurso público. Execução de obra.			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2023	Execução de obra.									
	2024										No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento						
	Inicial			Atualizado			
	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Projeto				0 €	175 000 €	0 €	0 €
Revisão de projeto				0 €	75 000 €	0 €	0 €
Obra				0 €	750 000 €	3 675 000 €	0 €
Fiscalização				0 €	75 000 €	250 000 €	0 €
Totais parciais	0 €	0 €	0 €	0 €	1 075 000 €	3 925 000 €	0 €
<b>Total</b>					<b>5 000 000,00 €</b>		

Riscos	Observações

Ajuda ao Preenchimento		
ROI		(Margem de Lucro do Investimento - Custo Total do Investimento) / Custo Total do Investimento
TIR	FC - Fluxo de caixa no período zero TIR - Taxa Mínima de retorno/a tratividade	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1*(1-t)^1 + CF2*(1-t)^2 + \dots + CFn*(1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado

## ANEXO III – Mapa de Pessoal, aprovado pelo Ministério do Ambiente e Ação Climática



APROVO,  
 O Ministro do Ambiente

João Pedro Soeiro  
 de Matos  
 Fernandes

Assinado de forma digital por  
 João Pedro Soeiro de Matos  
 Fernandes  
 Dados: 2021.08.16 12:05:50  
 +01'00'

(João Pedro Matos Fernandes)

### Metropolitano de Lisboa, EPE

#### Mapa de Pessoal 2022

##### MAPA RESUMO

OE 2022

Mapa Resumo dos postos de trabalho por cargo/carreira/categoria		
Cargo/Carreira/Categoria	N.º de postos de trabalho	Observações (a); (b)
Director de Serviços (1)	21	
Chefe de Divisão (1)	80	
Técnico Superior	167	
Assistente Técnico	253	
Assistente Operacional	1085	
<b>Total</b>	<b>1606</b>	

(1) identificar diploma legal que criou o cargo

(a) - mencionar número de postos de trabalho a preencher com relação jurídica por tempo determinado

(b) - mencionar número de postos de trabalho a tempo parcial



**MAPA DE PESSOAL (POSTOS DE TRABALHO)**  
Metropolitano de Lisboa, EPE

OE 2022

Atribuições/Competências/actividades	Unidade Orgânica/centros de competência ou de produto/área de actividades	Cargos/Carreiras/Categorias													Área de Formação Académica e/ou Profissional	Nº de postos de trabalho	OBS (a),(b),(c)	
		Director-Geral (1)	Subdirector-Geral (1)	Director de Serviços (1)	Chefe de Divisão (1)	Técnico Superior	Especialista de Informática	Técnico de Informática	Coordenador Técnico	Assistente Técnico	Encarregado Geral Operacional	Encarregado Operacional	Assistente Operacional	*Outras... (identificar)				
-	-																	0
-	Assessor CA					1												1
	Centro de Inovação e Desenvolvimento Sustentável			1	3	4					3							11
	Direção de Capital Humano			1	8	16					12				1			38
	Direção de Clientes, Comercial e Marketing			2	18	14					91				408			533
	Direção de Coordenação de Empreendimentos			7	12	52					35				7			113
	Direção Financeira			1	5	15					8							29
	Direção de Logística			1	3	6					16							26
	Direção de Manutenção			1	13	23					47				308			392
	Direção de Operações			1	5	3					3				358			370
	Direção de Segurança e Vigilância			1	2	2					9				2			16
	Direção de Tecnologias de Informação			1	3	13					6				1			24
	Gabinete de Auditoria Interna			1	1	4					1							7
	Gabinete Jurídico e de Contencioso			1	2	6					3							12
	Gabinete de Valorização do Património			1	2	4					6							13
	Secretaria Geral			1	3	4					13							21
		0	0	21	80	167	0	0	0	253	0	0	1085	0	0	0	1606	

(1) Identificar diploma legal que criou o cargo

(a) - mencionar número de postos de trabalho a preencher com relação jurídica por tempo determinado

(b) - mencionar número de postos de trabalho a tempo parcial

(c) - mencionar número de postos de trabalho a recrutar na sequência de procedimento concursal acessível a trabalhadores sem vínculo de emprego público, ou com vínculo a termo.

\* Abre tantas colunas quantas as necessárias para outros carreiros não elencados

## ANEXO IV – Gastos associados à pandemia COVID-19

Medida	Descrição	Justificação	Previsão 2022
Implementação de Teletrabalho	Aluguer de Portáteis; Aquisição de licenças plataforma Zoom; Aquisição de serviços e locação de bens de acesso à internet	Garantir a manutenção do funcionamento dos serviços durante o período de contingência e no sistema de escalas rotativas	40.405 €
Aquisição e aplicação de equipamentos/materiais de proteção, limpeza e segurança	Aquisição e aplicação do produto ZOONO Z-71 Microbe Shield em carruagens, estações e instalações ML; Serviços de limpeza específica COVID-19 (comboios, estações e instalações)	Garantir a prevenção adequada da propagação da COVID-19 no contexto do transporte de passageiros e na comunidade de trabalho	521.590 €
Aquisição de material médico	Aquisição de termómetros digitais, gel desinfetante com álcool, luvas, recolha e tratamento de resíduos de Grupo III (risco biológico)	Assegurar a existência de material médico suficiente para fazer face a necessidades de adequado controlo, deteção e tratamento de casos de COVID-19	109.310 €
Comunicação externa/interna	Campanhas de comunicação ao cliente, colocação de cartazes e sinalética informativa em estações e comboios	Assegurar a informação adequada a clientes e comunidade de trabalho acerca da implementação de medidas necessárias à redução do risco de propagação da COVID-19, aumentando assim a sensação de segurança no meio de transporte e no local de trabalho	72.500 €
<b>Total Fornecimentos e Serviços Externos:</b>			<b>743.805 €</b>
Serviços adicionais e horas extra	Trabalho adicional e extra no serviço de atendimento e transporte de clientes	Assegurar a substituição de trabalhadores essenciais à operação, que sejam infetados com COVID-19.	10.000 €
<b>Total Gastos com Pessoal:</b>			<b>10.000 €</b>
<b>TOTAL</b>			<b>753.805 €</b>

## ANEXO V – Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres (2022)

PRC	2022 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un:€
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
<b>(1) CMVMC</b>	<b>3.596.766</b>	<b>904.811</b>	<b>1.820.907</b>	<b>2.709.748</b>	<b>3.596.766</b>	
<b>(2) FSE</b>	<b>41.269.295</b>	<b>11.361.206</b>	<b>20.899.427</b>	<b>31.692.104</b>	<b>41.269.295</b>	
(2.1) FSE - COVID-19	743.805	185.951	371.902	557.854	743.805	
<b>(3) Gastos com o pessoal</b>	<b>86.676.959</b>	<b>21.637.875</b>	<b>43.479.293</b>	<b>65.056.427</b>	<b>86.676.959</b>	
(3.1) Integração de trabalhadores da Ferconsult <sup>1</sup>	1.886.981	471.745	943.491	1.415.236	1.886.981	
<b>(4) Gastos Operacionais GO = (1) + (2) + (3)</b>	<b>128.912.234</b>	<b>33.246.195</b>	<b>64.884.234</b>	<b>97.485.190</b>	<b>128.912.234</b>	
<b>(5) Volume de Negócios (VN)</b>	<b>75.702.988</b>	<b>17.466.844</b>	<b>35.858.489</b>	<b>54.377.520</b>	<b>75.702.988</b>	
(5.1) Perda de receita atribuível à pandemia COVID-19	52.782.113	13.195.528	26.391.056	39.586.585	52.782.113	
Subsídios à Exploração <sup>2</sup>	43.766.823	10.945.754	21.939.816	32.699.278	43.766.823	
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	0	
<b>(6) GO/VN = (4)/(5)</b>	<b>100,3%</b>	<b>108,4%</b>	<b>104,2%</b>	<b>103,7%</b>	<b>100,3%</b>	
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	101.500	25.000	52.000	77.000	101.500	
(8) Ajudas de custo (valor)	4.238	900	2.363	3.288	4.238	
(9) Gastos com a frota automóvel (a) (valor)	388.600	96.575	196.250	295.925	388.600	
<b>(7) + (8) + (9)</b>	<b>494.338</b>	<b>122.475</b>	<b>250.613</b>	<b>376.213</b>	<b>494.338</b>	
(10) Gastos c/ contratações de estudos, pareceres, proj. e consultoria (valor)	3.169.595	901.062	1.640.647	2.507.681	3.169.595	

(a) Os gastos associados à frota incluem: rendas/amortiz., inspeções, seguros, portagens, combustíveis, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos

<sup>1</sup> Por forma a ser comparável com o real de 2019, é retirado o efeito do aumento de gastos com pessoal com a integração dos trabalhadores da Ferconsult no ML

<sup>2</sup> Inclui Compensação AML (PART)



## **RELATÓRIO DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS DO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E. SOBRE OS INSTRUMENTOS PREVISIONAIS DE GESTÃO REFERENTES A 2022**

### **Introdução**

Nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 14.º dos Estatutos do *Metropolitano de Lisboa, E.P.E.*, (adiante também designado por Entidade ou ML), publicados em anexo ao Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho, compete ao Conselho Fiscal emitir parecer sobre os planos anual e plurianual de atividades. Por outro lado, o procedimento concursal que conduziu à nossa nomeação como Revisor Oficial de Contas previa no objeto do concurso, entre outras tarefas, a elaboração de relatórios sobre os Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG).

Visando dar cumprimento à obrigação acima identificada, procedemos à revisão dos IPG do ML para 2022, contidos no documento subscrito pelo Conselho de Administração e intitulado “Plano de Atividades e Orçamento 2022” (PAO 2022), que compreendem o Plano de Atividades e Orçamento para o período 2022-2024, o Plano de Investimentos plurianual e as demonstrações financeiras previsionais relativas a 2022, 2023 e 2024, incluindo os pressupostos em que se basearam, os quais se encontram descritos no ponto 2 do citado documento.

### **Responsabilidades do órgão de gestão sobre os instrumentos previsionais de gestão**

É da responsabilidade do órgão de gestão a preparação e apresentação dos IPG, bem como a divulgação dos pressupostos em que as previsões neles incluídas se baseiam. Estes IPG são preparados nos termos das disposições estatutárias e legais, designadamente da alínea b) do n.º 2 do artigo 7.º dos Estatutos do ML e do artigo 43.º do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial (RJSPE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro.

Em conformidade com o n.º 6 do Art.º 39.º do RJSPE, as orientações específicas para preparação dos IPG para 2022, foram transmitidas pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), através do Despacho n.º 682/2021 do Secretário de Estado do Tesouro, de 29 de julho.

Na preparação dos IPG foram ainda tidas em consideração, as instruções para a preparação do Orçamento de Estado para 2022, recebidas através da Circular Série A n.º 1404, de 2 de agosto de 2021, da Direção-Geral do Orçamento, uma vez que, em 2011, o ML passou a integrar o perímetro das Administrações Públicas como entidade pública reclassificada, sendo aplicáveis a esta E.P.E. medidas com impacte relevante em matéria de controlo e execução orçamental.



## **Responsabilidades do auditor sobre os instrumentos previsionais de gestão**

A nossa responsabilidade consiste em:

- i) avaliar a razoabilidade dos pressupostos utilizados na preparação dos IPG;
- ii) verificar se os IPG foram preparados de acordo com os pressupostos e foram observadas as orientações da DGTF; e
- iii) concluir sobre se a apresentação dos IPG é adequada, e emitir o respetivo relatório.

O nosso trabalho foi efetuado de acordo com a *Norma Internacional de Trabalhos de Garantia de Fiabilidade (ISAE) 3400 – Exame de Informação Financeira Prospetiva*, e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

## **Análise efetuada**

### Plano de Atividades

Para o triénio 2022-2024, o ML estabeleceu como grandes linhas de atuação e objetivos estratégicos: *i) Promover e desenvolver a mobilidade urbana através da utilização do transporte público; ii) Melhorar os níveis de serviço prestados ao Cliente; iii) Expandir e planear o futuro, melhorar e renovar o existente; iv) Promover a sustentabilidade ambiental e energética; v) Assegurar o equilíbrio financeiro da empresa; e vi) Assegurar o bem-estar e motivação dos colaboradores.* No particular contexto da presente pandemia COVID-19, foi ainda estabelecida como linha especial de ação, a adaptação da oferta e respetivos serviços aos novos índices de procura e a minimização do risco de contágio de passageiros e trabalhadores.

Na prossecução dos objetivos acima expostos, e no delineamento do PAO 2022 foi assumido um conjunto de pressupostos relativamente aos efeitos esperados da revisão em curso ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte celebrado, em 23 de março de 2015, entre o Estado Português e o ML, relativamente à remuneração do Concessionário (ML) para os anos de 2023 e 2024, designadamente, as Remunerações Autónomas e a Compensação pelo cumprimento de obrigações do serviço público. Sobre a revisão do Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte, importa assinalar que, o Conselho de Administração tenciona apresentar uma nova proposta de revisão (a proposta anterior foi submetida às tutelas pelo ML em setembro de 2019) em consequência da publicação do Decreto-Lei n.º 68/2021, de 30 de julho, que alterou o quadro jurídico geral da concessão de serviço público de transporte por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e nos concelhos limítrofes da Grande Lisboa, no sentido da atual rede de metropolitano poder expandir-se através de um metro ligeiro de superfície.

No que concerne às Remunerações Autónomas, estas visam compensar as despesas e encargos com atividades desenvolvidas por conta do Estado, designadamente, os encargos assumidos pelo ML com os benefícios pós-emprego (complementos de pensões), os quais, para o biénio 2023-2024, se estimam em 24,8 M€ (12,3 M€ para 2023).



Relativamente à compensação pelo cumprimento das obrigações de serviço público, que assenta na análise de indicadores de eficiência (que relacionam os resultados obtidos com os meios empregues para os obter), o ML prevê que, em 2023 e 2024, se verificarem os requisitos relativos ao direito ao recebimento desta componente remuneratória, a qual foi estimada em 18,5 M€ e 24,3 M€, respetivamente.

Na elaboração do PAO 2022, para o triénio 2022-2024, foram incorporados os efeitos decorrentes da aplicação do Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de Março, da Área Metropolitana de Lisboa, relativo ao sistema tarifário metropolitano (passes municipais/metropolitano de valor acessível), designadamente do Programa de Apoio à Redução Tarifária (“PART”), no montante de 26,1 M€ (8,7 M€/ano), bem como o pagamento de uma compensação por parte da AML para fazer face à perda de receita tarifária provocada pela pandemia COVID-19, no montante global 60,3 M€ (31,7 M€ em 2022, 16,1 M€ em 2023 e 12,6 M€ em 2024).

Em termos de procura, para 2022, ainda não se prevê uma recuperação dos níveis da procura para o do período pré-pandemia COVID-19, apresentando, no entanto, um aumento de 48,3% do número de passageiros transportados face ao estimado para 2021, mas insuficiente para igualar a procura real registada em 2019 (-40,4%), que nesse ano se situou nos 183 M de passageiros transportados. Por sua vez, a oferta, neste particular contexto de pandemia, irá ajustar-se ao aumento gradual da procura, conforme evidenciam os indicadores apresentados no ponto 7.1.2 do PAO 2022.

#### Plano de investimentos plurianual

Para o triénio 2022-2024, o ponto 6 do PAO 2022 apresenta a previsão de investimentos, no montante de 749,9 M€, repartido entre investimento ML e infraestruturas de longa duração (ILD), no montante de 167,3 e 582,6 M€, respetivamente.

Para o ano de 2022, prevêem-se investimentos no montante de 170,2 M€, dos quais, 28,9 M€ em investimento ML e 141,4 M€ em investimento em ILD. No que respeita aos projetos ML, destaca-se o investimento em material circulante com a aquisição de 55 novas unidades triplas (UT) equipadas com a novo sistema de sinalização *Communications-Based Train Control (CBTC)* e a instalação de equipamento embarcado *CBTC* em 70 UT existentes, no montante de 6,3 M€ (valor total dos projetos: 58,0 M€), a aquisição de um sistema de informação ao cliente em formato digital e em tempo real, nas estações, no montante 4,3 M€ (valor total do projeto: 9,3 M€) e a remodelação geral de máquinas automáticas de venda de títulos de transporte, no montante de 2,3 M€ (valor total do projeto: 2,9 M€). Relativamente ao investimento em ILD, salienta-se o prolongamento da linha amarela: Rato-Cais do Sodré, no montante de 87,0 M€ (valor total do projeto: 240,2 M€), o prolongamento da linha vermelha: S. Sebastião-Alcântara, no montante de 14,9 M€ (valor total do projeto: 291,7 M€) e a execução do Plano Nacional de Acessibilidades, no montante de 12,2 M€ (valor total do projeto: 37,8 M€).

Relativamente ao projeto de construção do metro de superfície nos concelhos de Odivelas e Loures, foi assinado em julho do presente ano, entre o ML e as Câmaras Municipais de Lisboa, Loures e Odivelas, o protocolo de cooperação



para o desenvolvimento de uma rede de transporte coletivo em sítio próprio (TCSP), para o qual, o PAO 2022 prevê um investimento em ILD e material circulante, no triénio 2022-2024 e anos seguintes, no montante global de 250 M€.

Quanto ao financiamento do investimento previsto para 2022, apresentado no ponto 7.5.2 do PAO 2022, constata-se que o mesmo apresenta a seguinte decomposição: dotações de capital (52,1%); Fundo Ambiental (21,5%); POSEUR (19,5%); e PRR (6,9%).

#### Demonstrações financeiras previsionais

O volume de negócios previsto para 2022, no montante de 75.702.988 euros, apresenta um aumento de 27,4% face ao valor estimado para 2021, mas um decréscimo de 36,3% relativamente ao valor real verificado em 2019. O volume de negócios é composto maioritariamente pelas receitas tarifárias (76,5%), as quais apresentam uma variação negativa de 46,3 M€ face ao valor real registado em 2019 e um acréscimo 17,0 M€ relativamente ao valor estimado para 2021, refletindo assim uma perda de receita significativa originada pela pandemia COVID-19 comparativamente a 2019. Das restantes fontes de rédito que compõem o volume de negócios (23,5%), a compensação tarifária (PART) e a compensação financeira dos títulos de tarifa especial (“4\_18”, “Sub23”, e “Social+”) previstas para 2022 praticamente não apresentam variações face ao valor previsto para 2021, mas apresenta um crescimento de 117% e 35%, respetivamente, em comparação com 2019. Quanto às receitas não tarifárias, estas apresentam uma redução de 11% e 30%, em comparação com os valores estimados para 2021 e os reais verificados em 2019, respetivamente.

À imagem do que vem sucedendo desde 2020, por forma a mitigar o efeito da perda de receita tarifária provocada pela pandemia COVID-19, é estimada para 2022 uma compensação de 31,7 M€ a receber da AML, a qual se encontra reconhecida na rubrica Subsídios à Exploração.

Os gastos operacionais (CMVMC + FSE + Gastos com o pessoal) que, para este período, se estimam em 131.543.020 euros, apresentam um aumento de 4,4% face ao estimado para 2021, e um acréscimo de 9,1% relativamente ao valor real verificado em 2019.

A rubrica de fornecimentos e serviços externos no montante de 41.269.295 euros, representa 24,6% do total da estrutura de gastos e regista um incremento de 7,6% face ao valor estimado para 2021, bem como um aumento de 11,9% relativamente ao valor real verificado em 2019. Este incremento, face a 2019 - cujas justificações se encontram detalhadamente apresentadas no ponto 7.5.1 do PAO 2022 - decorre essencialmente, do aumento dos custos com: i) Outras conservações e reparações (+3,2 M€); ii) Limpeza, higiene e conforto (+2,0 M€); iii) Trabalhos especializados (+1,6 M€); iv) Contratos de assistência técnica (+1,5 M€); e vi) Vigilância e segurança (+1,4 M€).

De salientar, ainda, que o rácio desta rubrica de gastos sobre o volume de negócios, reflete uma deterioração de eficiência relativamente ao real verificado em 2019, prevendo-se que passe de 31,0% para 54,4%.

Os gastos com pessoal previstos para 2022, no montante de 86.676.959 euros, representam 51,7% do total da estrutura de gastos e apresentam um aumento de 3,1% relativamente ao valor estimado para 2021, e um



crescimento de 8,3% face ao valor real verificado em 2019, incorporando os efeitos de: i) integração ocorrida no final de 2020 dos trabalhadores da *Ferconsult*; ii) valorizações remuneratórias; iii) reclassificações profissionais; e iv) recrutamento de novos trabalhadores. Quanto ao número previsto de trabalhadores e órgãos sociais para 2022 (1.612 trabalhadores) é superior em mais 58 trabalhadores à estimativa para 2021.

O EBITDA previsto para 2021, no montante de 1.927.963 euros regista um decréscimo de 80,8% face ao estimado para 2021 e de 93% relativamente ao valor real verificado em 2019.

O PAO 2022 projeta necessidades de financiamento globais no montante de 431,0 M€, as quais serão satisfeitas através de dotação de capital (57,7%), empréstimos obtidos da DGTF (11,9%), Fundo Ambiental (11,6%), POSEUR (10,5%), Suprimentos (4,5%) e PRR (3,7%).

O apoio financeiro do Estado previsto para 2022, nas suas diversas proveniências e modalidades, ascende ao montante de 415,9 M€.

### **Conclusão e opinião**

Baseado na nossa avaliação da prova que suporta os pressupostos, com exceção do incumprimento de 3 dos 4 princípios financeiros de referência para 2022 previstos nas orientações emitidas pela DFGT, cuja fundamentação se encontra indicada no Ponto 2.3 do PAO 2022 e que se espera vir a ser considerada atendível pela tutela financeira e sectorial, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos Previsionais de Gestão da Entidade indicados na “Introdução”.

Além disso, em nossa opinião, as demonstrações financeiras prospetivas estão devidamente preparadas com base nos pressupostos e apresentadas numa base consistente com as políticas contabilísticas normalmente adotadas pela Entidade de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), exceto quanto aos possíveis efeitos das situações relatadas como “Reservas” na Certificação Legal das Contas de 2020.

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

Lisboa, 14 de outubro de 2021

Alves da Cunha, A. Dias & Associados, SROC, Lda.  
representada por José Luís Areal Alves da Cunha (ROC n.º 585)



**PARECER DO CONSELHO FISCAL**  
**PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2022**  
**METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E.**

**1. ENQUADRAMENTO**

Nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 7.º dos Estatutos da Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML)<sup>1</sup>, compete ao Conselho de Administração (CA) proceder à elaboração dos planos de atividades e dos planos de investimento e financeiros anuais e plurianuais, e dos orçamentos anuais, de acordo com as orientações gerais e específicas definidas para o sector e para a empresa e os pressupostos macroeconómicos definidos pelo Governo, submetendo-os à aprovação dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

A proposta de Plano de Atividades e Orçamento (PAO) da ML para o exercício de 2022, aprovada por deliberação do CA de 29 de setembro de 2021<sup>2</sup>, foi elaborada tendo em conta as instruções constantes e os pressupostos macroeconómicos de referência considerados no Despacho n.º 682/2021-SET, de 29 de julho, do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, referente às *“Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2022, anual e plurianual, das empresas públicas não financeiras do Setor Empresarial do Estado”*.

É de salientar que a proposta de PAO ora apresentada tem em consideração o ano de 2019, em virtude de o supra mencionado Despacho determinar que o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos instrumentos previsionais de gestão é o de 2019 ou de 2021, consoante o que registar um volume de negócios superior.

Tendo em conta que a ML integra o perímetro das Administrações Públicas como Entidade Pública Reclassificada, na preparação do PAO para 2022 relevam também as instruções para a preparação do Orçamento do Estado para 2022, aprovadas pela Senhora Secretária de Estado do Orçamento em 2 de agosto de 2021 e transmitidas pela Direção-Geral do Orçamento através da Circular Série A n.º 1404.

Ademais, é de considerar que foram ainda observadas orientações específicas emitidas pela Entidade Coordenadora do Programa Orçamental (Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente) e da Direção-

---

<sup>1</sup> Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 148-A/2009, de 26 de junho.

<sup>2</sup> Que ratificou a decisão do Vogal do Conselho de Administração, Dr. Pedro Miguel de Bastos Veiga Costa, de 23 de setembro de 2021, de aprovar a versão final do PAO 2022-2024.

Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), no âmbito das operações financeiras a realizar com o Estado em 2022.

Refira-se ainda que a presente proposta de PAO tem como pressuposto a assinatura, em 2022, do novo contrato de concessão, no âmbito do qual, a partir de 2023, a remuneração da ML, para além das receitas tarifárias e não tarifárias, passará a englobar remunerações autónomas e compensações por cumprimento das obrigações de serviço público. O modelo subjacente assenta na análise dos indicadores de eficiência, considerando como indicador de 1.º nível a margem do EBITDA da Concessão<sup>3</sup>.

Nesta conformidade, e em cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 14.º dos Estatutos da ML, vem o CF emitir o seu parecer sobre a proposta de PAO da ML para o exercício de 2022, tendo o Revisor Oficial de Contas (ROC) procedido à emissão do respetivo parecer em 14 de outubro de 2021<sup>4</sup>.

## **2. ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E PROJEÇÕES ECONÓMICAS E FINANCEIRAS PARA 2022**

O PAO 2022-2024 define as principais linhas de atuação e objetivos estratégicos a atingir no triénio, designadamente promover e desenvolver a mobilidade urbana através da utilização do transporte público, melhorar os níveis de serviço prestados ao cliente, melhorar e renovar a rede existente e investir na sua expansão, promover a sustentabilidade ambiental e energética, assegurar o equilíbrio financeiro da empresa e assegurar o bem-estar e motivação dos seus colaboradores.

Em resposta à presente situação de pandemia COVID-19, a ML pretende dar continuidade às medidas em curso, realçando-se a adaptação da oferta e respetivos serviços em consonância com a evolução

---

<sup>3</sup> Na sequência de esclarecimentos solicitados pelo CF, a ML informou que, no final do mês de outubro, foi efetuada e apresentada às Tutelas Sectorial e Financeira uma atualização à revisão do contrato de concessão, que considerou as seguintes alterações:

- Dois projetos no âmbito do PRR: Expansão da Rede de Metro - Linha Vermelha até Alcântara, no montante de 304 milhões de euros e Metro Ligeiro de Superfície Odivelas-Loures, no valor de 250 milhões de euros;
- Venda do PMO I em 2023;
- Aquisição de Material Circulante (35 UT – unidades triplas) entre 2023 e 2030), no montante de 175 milhões de euros, para o prolongamento de São Sebastião a Alcântara (17 UT), e substituição do ML90 (18 UT);
- Atualização do valor do indicador de 1.º nível (Margem Realizada do EBITDA da Concessão) de 4% para 5%, em resultado do valor médio do EBITDA ajustado dos 3 últimos anos de contas aprovadas (2017, 2018 e 2019);
- Atualização dos valores de rendimentos tendo em conta os efeitos pandémicos e as projeções do PAO 2022-2024.

<sup>4</sup> Remetido ao CF na mesma data.

da procura, a minimização do risco de contágio de passageiros e colaboradores e a implementação de campanhas de comunicação para captação de novos clientes.

Neste contexto, e face aos anteditos objetivos, o investimento previsto para o ano de 2022 ascende a 170,2 milhões de euros<sup>5</sup>, superior à execução estimada para 2021 (119,4 milhões de euros)<sup>6</sup>, destinando-se em grande medida para:

- O prolongamento de linhas, concretamente Rato / Cais do Sodré<sup>7</sup> (87,0 milhões de euros) e S. Sebastião / Alcântara (14,9 milhões de euros), o Plano Nacional de Acessibilidades (12,2 milhões de euros) e a renovação de sistemas de conforto (escadas mecânicas, tapetes rolantes e elevadores) (5,9 milhões de euros), em termos de infraestruturas de longa duração (ILD);
- A aquisição de material circulante (5,7 milhões de euros), quanto a investimento ML.

Salientam-se ainda as previsões de encargos com o investimento para os anos subsequentes: 329,7 milhões de euros e 250,0 milhões de euros, respetivamente para 2023 e 2024.

Assim, no triénio 2022/2024 o investimento previsto ascende a 749,9 milhões de euros, sendo de realçar que os contratos já firmados com fornecedores/empreiteiros representam cerca de 24% daquele valor (aproximadamente 180 milhões de euros).

Quanto à atividade operacional para 2022, as principais linhas de orientação propostas assentam nos seguintes aspetos:

- Recuperação gradual dos níveis de procura, incluindo o aumento da procura dos títulos ocasionais face à expectativa de incremento do turismo, atingindo um total de 109,2 milhões de passageiros transportados, representando um aumento de 48,3% face ao estimado para 2021 (73,6 milhões de passageiros transportados), mas ainda muito inferior (-73,9 milhões de passageiros transportados/-40,4%) ao alcançado em 2019 (anterior à pandemia);
- Aumento da oferta, disponibilizando 3.670,5 milhões de lugares x km (+263,1 milhões de lugares x km/+7,7% face ao estimado para 2021). O respetivo plano elaborado pela ML

---

<sup>5</sup> Formação bruta de capital fixo.

<sup>6</sup> De realçar que o valor estimado para 2021 já representa uma evolução favorável face a anos anteriores em que, recorrentemente, a execução ficou muito aquém dos valores previstos nos respetivos PAO.

<sup>7</sup> Cujas obras têm um prazo de execução previsto de 68 meses (conclusão projetada para o início de 2024) e um valor global estimado de 240,2 milhões de euros.

pretende satisfazer a procura estimada para cada período do dia, da semana e do ano, garantindo condições de eficácia, comodidade rapidez e segurança;

- Estimativa de receitas (vendas de bilhetes e passes, compensação financeira dos passes sociais e pagamento por conta - PART<sup>8</sup>) de 70,0 milhões de euros, também muito inferior (-40,7 milhões de euros/-36,8%) ao real de 2019, ainda que superior (+16,9 milhões de euros/+31,9%) ao estimado para 2021;
- Recebimento de 31,7 milhões de euros (-14,8 milhões de euros/-31,8% que o estimado para 2021) a título de compensação para fazer face à perda de receita provocada pela pandemia por COVID-19. A redução desta compensação está relacionada com a expectativa de recuperação gradual da receita tarifária;
- Não obstante a perspetiva de aumento da oferta, prevê-se uma redução de 4,2% do custo da energia elétrica face ao estimado para 2021, essencialmente por via da diminuição do valor do consumo por kwh na sequência do novo contrato de fornecimento de energia. Regista-se também uma tendência de diminuição no indicador “consumo de energia por carruagem x km” (-0,6% face ao executado em 2019 e -0,2% face ao estimado para 2021);
- Estabilização em 90% do indicador de disponibilidade do material circulante, estando previstas atividades de manutenção preventiva e corretiva do material circulante, bem como atividades de reabilitação ou beneficiação da frota;
- Acréscimo para 4,0 horas/mês de indisponibilidade da infraestrutura principal, face ao estimado para 2021 e ao executado em 2019, respetivamente de 1,3 e 2,3. Estão previstas atividades regulares de manutenção e conservação das infraestruturas fixas, bem como atividades específicas de renovação por fim de vida ou beneficiação de equipamentos e instalações;
- Aumento de 58 trabalhadores face a 2021 (estimativa).

Os impactos das atividades, operacionais e de investimento, a desenvolver em 2022, estão refletidos nas correspondentes projeções económicas e financeiras, destacando-se a adaptação gradual da oferta aos índices de procura, a melhoria das condições de transporte público e das acessibilidades e

---

<sup>8</sup> Programa de Apoio à Redução Tarifária, nos termos do Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, da Área Metropolitana de Lisboa, relativo ao sistema tarifário metropolitano (passes municipais/metropolitano de valor acessível), em vigor desde 1 de abril de 2019.

o desenvolvimento de projetos de expansão e remodelação da rede, não conciliáveis com restrições ao aumento de encargos.

Os gastos operacionais corrigidos<sup>9</sup> projetados para 2022 ascendem a 132,4 milhões de euros, traduzindo aumentos de 5,4 milhões de euros e 9,3 milhões de euros face respetivamente, aos valores estimado para 2021 e real de 2019. Estes acréscimos são justificados pelos Gastos com o pessoal<sup>10</sup> (integração dos trabalhadores da Ferconsult, reforço do quadro de efetivos, progressões de carreira e reposição do pagamento de anuidades) e Fornecimentos e serviços externos<sup>11</sup> (sobretudo encargos para melhorar as condições de transporte público e com a conservação e reparação de edifícios e outras construções e de equipamento básico).

Os rendimentos operacionais corrigidos<sup>12</sup> projetados para 2022 ascendem a 107,9 milhões de euros, valor ligeiramente superior (+1,2 milhões de euros) à estimativa para 2021 (106,7 milhões de euros) e muito inferior (-15,1 milhões de euros) ao executado em 2019 (122,9 milhões de euros).

Esta projeção tem subjacente um efeito muito significativo da pandemia COVID-19 no número de passageiros a transportar em 2022, com reflexo nas receitas tarifárias (vendas de bilhetes e passes e compensações financeiras dos passes sociais e PART) estimadas em 70,0 milhões de euros (-40,7 milhões de euros face ao real de 2019). Àquele montante acrescem 31,7 milhões de euros de compensação pela situação de pandemia por COVID-19, o que atenua parcialmente a perda de receita prevista.

O EBITDA, corrigido<sup>13</sup>, projetado para 2022 ascende a -24,6 milhões de euros, traduzindo-se num agravamento em 4,2 milhões de euros face ao estimado para 2021 (-20,4 milhões de euros). Em relação aos valores reais de 2019 o agravamento é muito superior, situando-se em 24,3 milhões de euros).

Os resultados projetados para 2022 (-33,2 milhões de euros) e estimados para 2021 (-30,3 milhões de euros) traduzem os efeitos da pandemia por COVID-19 e das medidas para a sua contenção, sendo que o prejuízo previsto para 2022 representa um agravamento de 16,3 milhões de euros (97%) face aos valores reais de 2019.

---

<sup>9</sup> Expurgados dos efeitos não *cash*: amortizações, provisões, perdas de justo valor, ajustamentos e perdas em participadas.

<sup>10</sup> Aumento de 6,6 milhões de euros face ao executado em 2019.

<sup>11</sup> Aumento de 4,4 milhões de euros face ao executado em 2019.

<sup>12</sup> Inclui compensações tarifárias. Exclui as rubricas não *cash*: reversões e subsídios ao investimento.

<sup>13</sup> Expurgados os efeitos de natureza não *cash*.

Ao nível do balanço previsional para 2022, destacam-se as rubricas relacionadas com os investimentos em infraestruturas de longa duração - ILD<sup>14</sup>, perspetivando-se que os ativos atinjam 5.503,7 milhões de euros (93,0% do total do ativo) e os passivos se situem em 2.628,3 milhões de euros (69,2% do passivo total).

Dada a dimensão dos valores em causa, importa realçar que continuam omissos os termos e condições que regem o relacionamento entre a ML e o Estado no que respeita à posse e utilização das ILD, pelo que as demonstrações financeiras previsionais foram elaboradas no pressuposto da manutenção dos procedimentos contabilísticos utilizados nos anos anteriores para registo dos fluxos resultantes da atividade de serviço público.

O passivo remunerado previsto para final de 2022 ascende a 3.236,4 milhões de euros<sup>15</sup>, o que representa reduções de 133,7 milhões de euros e 203,6 milhões de euros face a 2021 (estimativa) e 2019 (realizado), respetivamente, só possível pelo apoio financeiro do Estado, cujo valor total projetado ascende a 415,9 milhões de euros<sup>16</sup>.

A proposta de PAO 2022 projeta necessidades de financiamento de 431,0 milhões de euros<sup>17</sup> para suportar as despesas de investimento (233,0 milhões de euros), o serviço da dívida e encargos financeiros (178,6 milhões de euros) e o défice das atividades operacionais (19,4 milhões de euros), estando prevista a sua cobertura através de dotações de capital (248,7 milhões de euros), suprimentos e empréstimos do acionista (respetivamente em 19,4 milhões de euros e 51,4 milhões de euros), transferências do Fundo Ambiental (50,0 milhões de euros), do POSEUR (45,4 milhões de euros) e no âmbito do PRR (respetivamente em 16,1 milhões de euros).

Destaca-se, ainda, a previsão de melhoria dos capitais próprios da empresa em 2022, crescendo para 2.116,3 milhões de euros (+362,8 milhões de euros face ao valor estimado para 2021), sobretudo por via de dotações de capital (248,7 milhões de euros), situando-se, assim, num valor ligeiramente superior a metade do capital estatutário.

---

<sup>14</sup> Ativos e passivos relacionados com as infraestruturas afetas à atividade da empresa, resultantes dos respetivos custos de construção, gastos suportados e pagamentos por dívidas relacionadas.

<sup>15</sup> Tendo como pressupostos, entre outros, a conversão de passivo corrente ILD por incorporação em ativo do Estado (87,4 milhões de euros) e a conversão de passivo corrente ML em capital (80,7 milhões de euros).

<sup>16</sup> Dotações de capital, suprimentos e empréstimos do acionista, compensações PART e COVID e compensações do Ministério do Ambiente e do Fundo Ambiental.

<sup>17</sup> Excluindo as compensações PART (8,7 milhões de euros) e COVID (31,7 milhões de euros) e dos passes 4\_18, Sub23 e Social+ (3,4 milhões de euros).

### 3. CUMPRIMENTO DAS DISPOSIÇÕES LEGAIS E ORIENTAÇÕES DO ACIONISTA

Como ponto prévio sublinha-se que, i) através do Despacho n.º 682/2021-SET anteriormente referido, foram emitidas as orientações a respeitar pelas empresas públicas na elaboração das propostas de PAO 2022; ii) o PAO 2022 apresentado pela ML tem como ano de referência o ano de 2019<sup>18</sup>; e iii) a informação registada pela empresa no Sistema de Orçamento de Estado (SOE) está de acordo com a proposta de PAO 2022 elaborada no seguimento das orientações do “acionista”, conforme declaração de conformidade emitida pelo CA, em 19 de agosto de 2021.

Nestes termos, e atenta a informação constante do ponto 7.6 da proposta de PAO 2022 da ML, salienta-se:

#### Princípios Financeiros

De acordo com as projeções apresentadas para 2022, verifica-se uma evolução favorável da eficiência operacional da empresa, traduzida numa diminuição do rácio dos gastos operacionais<sup>19</sup> (128,9 milhões de euros) sobre o volume de negócios (128,5 milhões de euros) em 1,1 p.p. face a 2019 (execução). Releva-se que, para efeitos do cálculo do referido rácio (previsional para 2022), foram retirados aos gastos operacionais os gastos decorrentes da pandemia por COVID-19 (0,7 milhões de euros) e os gastos decorrentes da integração dos trabalhadores da Ferconsult na ML (1,9 milhões de euros), e ao volume de negócios foram somadas as perdas de receita projetadas, decorrentes da situação pandémica (52,8 milhões de euros).

Quanto ao designado Plano de Redução de Custos, verifica-se o incumprimento das metas estabelecidas de manutenção/redução, face ao ano de referência (2019), dos seguintes gastos: i) com pessoal; ii) com deslocações, ajudas de custo, alojamento e associados à frota automóvel; e ii) com a contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.

Sublinha-se que as projeções para 2022 evidenciam um aumento de 6,6 milhões de euros nos gastos com pessoal face ao executado em 2019, e de 2,6 milhões de euros face à estimativa para 2020,

---

<sup>18</sup> O volume de negócios (vendas e serviços prestados) estimado para 2021 é inferior em cerca de 2 milhões de euros face ao executado em 2019, fruto da situação pandémica.

<sup>19</sup> Os gastos operacionais (GO), para efeitos de aferição da eficiência operacional, correspondem aos custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas, aos gastos com fornecimentos e serviços externos e aos gastos com pessoal.

No cálculo do rácio GO/ Volume de negócios, poderão ser excluídas as receitas e as despesas justificadamente relacionadas com a pandemia por COVID-19, se as houver.

essencialmente em resultado da integração dos trabalhadores da FERCONSULT (1,8 milhões de euros) e do impacto estimado com as valorizações remuneratórias (1,3 milhões de euros).

#### Evolução dos recursos humanos

O PAO 2022 projeta um quadro com 1.606<sup>20</sup> trabalhadores que corresponde a um aumento de 58 trabalhadores, face a 2021 (estimativa), tendo como pressuposto o recrutamento de:

- 34 agentes de tráfego;
- 2 inspetores de obra;
- 13 oficiais de manutenção; e
- 9 técnicos superiores.

Acresce ainda a substituição dos trabalhadores que irão sair por reforma (por idade).

#### Limites ao endividamento

O PAO 2022 prevê um aumento de 1,76% (face à estimativa para 2021) do financiamento remunerado<sup>21</sup>, por aplicação da fórmula de cálculo da variação do endividamento. Importa advertir que este acréscimo do financiamento remunerado tem como pressuposto (entre outros) a conversão da dívida respeitante a ILD (empréstimos DGTF) por incorporação em ativo do Estado (87,4 milhões de euros) e a conversão de passivo corrente em capital (80,7 milhões de euros).

#### Prazo médio de pagamentos (PMP) e pagamentos em atraso

Para 2022 é projetada a redução do PMP para 45 dias (47 dias em 2019)<sup>22</sup> e a inexistência de dívidas vencidas há mais de 90 dias.

#### Participadas

O PAO 2022 divulga o cumprimento das orientações do acionista por parte da empresa participada METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, SA, no que respeita aos princípios financeiros de referência (eficiência operacional e plano de redução de custos).

O PAO 2022 não divulga o cumprimento das orientações do acionista por parte da empresa participada FERCONSULT, tendo em consideração a integração dos trabalhadores da FERCONSULT na ML e a manutenção daquela como um veículo instrumental integrante do Agrupamento Complementar de

---

<sup>20</sup> Não considerando os órgãos sociais (6).

<sup>21</sup> Abaixo do limite estabelecido de 2%.

<sup>22</sup> 45 dias em 2021 (estimativa).



Empresas dos TREM – Aluguer de Material Circulante até à sua extinção logo que reunidas as condições para o efeito<sup>23</sup>.

#### 4. PARECER

Em resultado da análise efetuada, a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2022 merece as seguintes observações:

- a) Não inclui informação sobre a eventual necessidade de alterações na classificação, reconhecimento e mensuração dos ativos concessionados, e/ou outros efeitos, decorrentes do contrato de concessão de serviço público de transporte do metropolitano de passageiros na Grande Lisboa atualmente em vigor, celebrado com o Estado, em 23 de março de 2015, ou de eventual revisão do mesmo;
- b) Continuam omissos os termos e condições que regem o relacionamento entre a ML e o Estado no que respeita à posse e utilização das ILD, pelo que as demonstrações financeiras previsionais foram elaboradas no pressuposto da manutenção dos procedimentos contabilísticos utilizados nos anos anteriores para registo dos fluxos resultantes da atividade de serviço público;
- c) Não é apresentada informação desagregada e quantificada sobre as operações que contribuem para os saldos estimados das rubricas de ativo e passivo relacionadas com ILD;
- d) As demonstrações financeiras previsionais foram elaboradas no pressuposto de que as tutelas financeira e setorial concederão as necessárias autorizações para as situações de incumprimento dos princípios financeiros de referência para 2022.

Acresce referir que o presente parecer:

- a) É emitido à luz das instruções transmitidas através dos já anteriormente referidos Despacho n.º 682/2021-SET e Circular Série A n.º 1404 da DGO;
- b) Teve em consideração o relatório do ROC sobre o PAO para 2022 da ML, o qual refere que baseado na *“avaliação da prova que suporta os pressupostos, com exceção do incumprimento de 3 dos 4 princípios financeiros de referência para 2022 previstos nas orientações emitidas pela DGTF, cuja fundamentação se encontra indicada no Ponto 2.3 do PAO 2022 e que se espera vir a ser considerada atendível pela tutela financeira e sectorial”* nada chegou ao seu conhecimento que

---

<sup>23</sup> Operação autorizada através de Despacho n.º 602/2020-SET, de 8 de outubro.

*“leve a concluir que esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos Previsionais de Gestão” em análise, bem como que “as demonstrações financeiras prospetivas estão devidamente preparadas com base nos pressupostos e apresentadas numa base consistente com as políticas contabilísticas normalmente adotadas pela Entidade de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), exceto quanto aos possíveis efeitos das situações relatadas como Reservas na Certificação Legal das Contas de 2020”.*

Face ao exposto, e apesar das situações antes referidas, o Conselho Fiscal, no âmbito das suas competências, é de opinião que a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2022 da Metropolitano de Lisboa, E.P.E., reflete, numa base razoável, as previsões da atividade da empresa.

Lisboa, 6 de dezembro de 2021.

O Conselho Fiscal

Presidente

Vogal efetiva

Vogal efetiva

### **Despacho n.º 120/2022-SET**

Nos termos e para efeitos do disposto no n.º 9 do artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, que aprova o Regime Jurídico do Sector Público Empresarial (RJSPE), aprovo o relatório n.º 156/2022, de 6 de junho, da Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Sector Público Empresarial, referente ao Plano de Atividades e Orçamento 2022-2024 (PAO 2022) da Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML), e autorizo:

- a) A contratação de 34 agentes de tráfego, 13 oficiais de manutenção, 2 inspetores de obra e 9 técnicos especializados, pela base da carreira, revogando-se as demais autorizações para as contratações anteriormente concedidas e ainda não concretizadas;
- b) O aumento dos gastos com pessoal em 2022, face a 2021, em até 3.683 mil Euros, no respeito dos limites a seguir estabelecidos, os quais decorrem:
  - i) das contratações acima autorizadas, em até 1.590 mil euros para ano completo, e cujo impacto máximo em 2022 é de até 398 mil Euros;
  - ii) das contratações autorizadas em sede do PAO 2021 e concretizadas em 2021, com impacto adicional em 2022, em virtude de em 2021 ainda não se ter verificado um ano completo do respetivo custo, face ao verificado em 2021, em até 337 mil euros;
  - iii) da aplicação do Acordo de Empresa celebrado em 2017, designadamente das promoções automáticas decorrentes dos critérios de progressão e do sistema de avaliação, em até 1.270 mil Euros;
  - iv) de reclassificações, em até 84 mil euros, em 2022, não podendo as reclassificações ter um impacto, em ano completo, superior a 168 mil euros;
  - v) do programa de trainees, em até 112 mil euros em 2022;
  - vi) da atualização da avaliação atuarial do plano de pensões, em até 700 mil euros;
- c) O aumento dos encargos com deslocações, ajudas de custo, e alojamento, e os associados à frota automóvel, em até 134 mil euros, face a 2019, sem aumento da frota automóvel;
- d) O aumento dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria, em até 1.556 mil euros, face a 2019;

A aprovação dos investimentos propostos no PAO 2022 e de outras despesas de carácter plurianual fica condicionada à prévia autorização nos termos do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, e demais legislação aplicável à assunção de encargos plurianuais.

O esforço financeiro do Estado é limitado ao inscrito para o efeito no Orçamento do Estado para 2022, devendo o esforço de investimento em 2022 ser compatibilizado com o mesmo.

Assim, a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2022 encontra-se em condições de merecer aprovação, condicionada ao cumprimento dos valores máximos de despesa autorizados no Orçamento do Estado para 2022, e não representando qualquer compromisso ou validação quanto às estimativas de esforço financeiro do Estado - incluindo dotações de capital, empréstimos ou subsídios - contempladas no PAO 2022 ou que resultem de futuras alterações dos termos da concessão.

Dê-se conhecimento a S. Exa. o SEMU, à UTAM e à DGTF.

O Secretário de Estado do Tesouro

**João  
Carvalho  
Mendes** Assinado de  
forma digital por  
João Carvalho  
Mendes  
Dados: 2022.06.12  
11:32:55 +01'00'

(João Nuno Mendes)