



Metropolitano de Lisboa

Plano de Atividades e Orçamento 2023

Aprovado por Despacho n.º 180/2023-SET de 12/maio/2023 e por Despacho conjunto SET e SEMU de 15/maio/2023

Índice

1. Apresentação e enquadramento	3
1.1. Apresentação da empresa	3
1.2. Propósito, Âmbito e Princípios de Gestão	3
1.3. Política de Gestão	4
1.4. Carta do Cliente	5
1.5. Estrutura Organizacional	6
2. Pressupostos de Referência	7
2.1. Orientações para a elaboração dos IPG	7
2.2. Indicadores macroeconómicos	8
2.3. Princípios financeiros de referência para 2023	8
3. Contrato de Concessão	10
3.1. Compensação pelo cumprimento de Obrigações de Serviço Público (OSP)	10
3.2. Indicador de 1.º Nível	11
3.3. Aplicação da fórmula de remuneração Indicador de 1.º Nível	11
4. Objetivos e Enquadramento Estratégico	13
4.1. Objetivos	13
4.2. Estratégia para o triénio 2023-2025	13
4.3. Indicadores do Contrato de Gestão	15
5. Caracterização dos Instrumentos de Planeamento e Controlo	16
6. Plano de Atividades 2023-2025	17
6.1. Atividade Operacional	17
6.1.1. Procura	17
6.1.2. Oferta	17
6.1.3. Receitas	18
6.2. Eficiência Energética	20
6.3. Atividade de Manutenção	21
6.3.1. Frota	21
6.3.2. Infraestruturas	21
6.4. Recursos Humanos	23
6.4.1. Medidas de Política Salarial	23
6.4.2. Gestão do Efetivo	24
6.4.3. Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Previstas	24
6.5. Gestão Económica e Financeira	27
6.5.1. Projeções Económicas e Financeiras	27
6.5.2. Modelo de Financiamento	32
6.5.3. Stock da Dívida	33
6.6. Cumprimento de Orientações Legais	34
6.6.1. Plano de Redução de Custos	34
6.6.2. Recursos Humanos	36
6.6.3. Frota Automóvel	37
6.6.4. Endividamento	37
6.6.5. Plano de Investimentos Anual e Plurianual	38
6.6.6. Prazo Médio de Pagamentos	41
6.6.7. Saldos em Dívida	41
7. Empresas participadas do ML	42
7.1. FERCONSULT-Consultadoria, Estudos e Projetos de Engenharia de Transportes, S.A.	42
7.2. METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.	42
ANEXO I – Demonstrações Financeiras Previsionais	43
ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento	48
ANEXO III – Mapa de Pessoal, aprovado pelo Ministério do Ambiente e Ação Climática	64
ANEXO IV – Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres (2023)	66

Índice de Quadros

Quadro 1 – Pressupostos Macroeconómicos de Referência 2020-2023	8
Quadro 2 – Princípios Financeiros de Referência - 2023	8
Quadro 3 – Contrato de Concessão - Indicador Eficiência de 1.º nível	11
Quadro 4 – Plano de Procura 2023 (trimestral)	17
Quadro 5 – Plano de Procura 2023-2025	17
Quadro 6 – Plano de Oferta 2023 (trimestral)	18
Quadro 7 – Plano de Oferta 2023-2025	18
Quadro 8 – Plano de Oferta	18
Quadro 9 – Orçamento de receitas tarifárias 2023 (sem IVA).....	19
Quadro 10 – Orçamento de receitas tarifárias 2023-2025 (sem IVA)	19
Quadro 11 – Plano de Procura e Orçamento de receitas tarifárias.....	19
Quadro 12 – Energia Elétrica – Plano 2023 (trimestral)	20
Quadro 13 – Eficiência Energética.....	20
Quadro 14 – Indicadores de Material Circulante	21
Quadro 15 – Manutenção da Infraestrutura	21
Quadro 16 – Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Propostas	26
Quadro 17 – Análise Custo-Benefício – Comparação entre Cenários (Cenário 2 / Cenário 1)	26
Quadro 18 – Demonstração de Resultados 2019-2023.....	27
Quadro 19 – EBITDA e EBIT Corrigido - Apuramento	28
Quadro 20 – EBITDA Corrigido – Gastos e Rendimentos Operacionais.....	28
Quadro 21 – Rendimentos Operacionais	28
Quadro 22 – Vendas e Serviços Prestados	29
Quadro 23 – Gastos Operacionais.....	29
Quadro 24 – Custo das Matérias Consumidas.....	29
Quadro 25 – Fornecimentos e Serviços Externos.....	30
Quadro 26 – Gastos com Pessoal	31
Quadro 27 – Necessidades de Financiamento 2023	32
Quadro 28 – Apoio Financeiro do Estado – 2023	32
Quadro 29 – <i>Stock</i> da Dívida	33
Quadro 30 – <i>Stock</i> da Dívida no Balanço Previsional	33
Quadro 31 – Plano de Redução de Custos (PRC).....	34
Quadro 32 - Gastos COVID-19	35
Quadro 33 – Detalhe da perda de receita tarifária atribuível à COVID-19.....	35
Quadro 34 – Detalhe da perda de receita não tarifária atribuível à COVID-19	36
Quadro 35 - Movimento de Pessoal - 2023	36
Quadro 36 - Gastos com pessoal.....	36
Quadro 37 – Frota Automóvel.....	37
Quadro 38 – Limites de Endividamento	37
Quadro 39 – Plano de Investimentos 2023-2025 e Realização Acumulada a 2021 – Projetos.....	38
Quadro 40 – Plano de Investimento dos Novos Projetos – Realização Após 2025	41
Quadro 41 – Prazo Médio de Pagamentos.....	41
Quadro 42 – Saldos em Dívida 2023-2019	41

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 1975¹. Três anos depois, em 1978, foi constituída a Empresa Pública², 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 Empresarial³ (E.P.E.).

1.2. Propósito, Âmbito e Princípios de Gestão

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.

A Ferconsult, S.A. e a Metrocom, S.A. são empresas detidas integralmente pelo Metropolitano de Lisboa.

O “Manual do Sistema de Gestão de Qualidade e Ambiente”, documento onde são definidas as diretrizes do “Sistema de Gestão da Qualidade e do Ambiente”, foi aprovado pela Deliberação n.º 1416182, de 15 de novembro de 2018, que autorizou a integração dos Sistemas de Gestão do Metropolitano de Lisboa, da Ferconsult e a sua extensão à Metrocom.

Em 2021⁴ o Conselho de Administração deliberou aprovar a adoção dos conceitos “Propósito, Âmbito e Princípios de Gestão”, que a seguir se enunciam:

PROPÓSITO

Ser o eixo central da mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa (AML).

ÂMBITO

Prestar um Serviço de transporte público de passageiros no modo metropolitano ou noutros sistemas de mobilidade em canal dedicado, onde se insere a gestão global da infraestrutura nomeadamente a conceção, a produção da construção e a exploração, incluindo a exploração de espaços comerciais, orientado para o cliente, em regime de concessão atribuída pelo Estado promovendo a mobilidade sustentável e visando a melhoria da qualidade de vida das gerações atuais e futuras.

PRINCÍPIOS DE GESTÃO

As decisões gestionárias tomadas pelo Metropolitano de Lisboa refletem os seguintes princípios de gestão:

- O superior interesse dos nossos clientes.
- As expetativas das diferentes partes interessadas construindo relações duradouras de confiança com os nossos colaboradores, clientes, parceiros e comunidades.

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

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

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

⁴ Deliberação n.º 1587859, de 2021.09.16.

- O desenvolvimento do negócio de forma socialmente responsável e sustentável articulando-se de forma estreita e concertada com os restantes operadores de transporte público.
- A promoção do transporte público e da mobilidade sustentável.
- O rigor, a transparência e o comportamento ético.
- A qualidade e segurança na prestação do serviço com recurso a soluções inovadoras, eficientes e criando valor nas áreas em que atuamos.

1.3. Política de Gestão

1. **A satisfação do cliente como objetivo central** – Concebendo e mantendo um serviço de transporte público de passageiros que dê resposta às expectativas e necessidades dos nossos clientes e demais partes interessadas.
2. **Uma liderança empenhada e comprometida** – Garantindo o alinhamento organizacional aos diversos níveis, definindo uma estratégia e objetivos claros para a organização e acompanhando a consecução desses objetivos.
3. **Responsabilidades partilhadas e claramente definidas** – Definindo responsabilidades claras aos vários níveis da organização e fornecendo os meios para que as responsabilidades possam ser assumidas.
4. **O envolvimento e qualificação das colaboradoras e dos colaboradores** – Sensibilizando, qualificando e incentivando as colaboradoras e os colaboradores a participarem ativamente na melhoria dos processos, ao nível da sua eficiência, do seu desempenho ambiental e da mitigação dos riscos associados.
5. **A gestão da Organização como um sistema composto por processos interrelacionados** – Identificando os processos chave da cadeia de valor, e as suas interações, de forma a garantir a eficiência da gestão.
6. **A melhoria contínua do desempenho** – Através de um Sistema de Gestão da Qualidade e Ambiente - SGQA dotado de mecanismos que permitem monitorizar a eficiência dos processos e o desempenho ambiental incluindo o desempenho energético, divulgar esses dados de forma transparente e identificar e implementar oportunidades de melhoria.
7. **A tomada de decisões de forma sustentada** – Garantindo que existem dados que permitam que a tomada de decisões seja baseada em factos.
8. **O estabelecimento de relações de parceria com fornecedores** – Definindo níveis de serviço e boas práticas de qualidade e ambiente, e trabalhando conjuntamente com vista a garantir o seu cumprimento e melhoria contínua com vantagens para ambas as partes.
9. **A gestão dos impactes ambientais** – Identificando e avaliando os aspetos e impactes ambientais, implementando medidas com vista a minimizar os aspetos ambientais significativos negativos, incluindo os consumos energéticos e maximizando os impactes ambientais positivos.
10. **O cumprimento integral dos requisitos aplicáveis** – Identificando os requisitos aplicáveis à Organização (legislação, normas e compromissos assumidos voluntariamente) e definindo medidas com vista a ser assegurado o seu cumprimento e a transposição célere para a organização de novos requisitos.
11. **A inovação como fator diferenciador da qualidade do serviço prestado** – Procurando em permanência conhecer as melhores práticas e as melhores soluções no mercado, verificar da sua aplicabilidade ao serviço prestado e implementa-las sempre que adequado.

1.4. Carta do Cliente

O Metropolitano de Lisboa assume a sua missão para com os seus clientes no cumprimento da “Carta do Cliente” onde estão especificados os seguintes compromissos:

I. Oferta de serviço de transporte:

- Fornecer um serviço de qualidade e adequado às expectativas do cliente;
- Contribuir para o reforço da articulação intermodal;
- Implementar horários de comboios que correspondam eficazmente à procura existente.

II. Segurança:

- Promover e aplicar, em permanente colaboração com as forças de autoridade, as ações necessárias para garantir elevados padrões de segurança no serviço de transporte e na sua utilização, bem como garantir a segurança dos clientes;
- Manter os veículos em bom estado de conservação;
- Assegurar que os equipamentos ao dispor do cliente se encontram em perfeitas condições de funcionamento.

III. Regularidade:

- Manter elevados índices de regularidade do serviço, promovendo as ações possíveis para minimizar os transtornos causados por perturbações do serviço.

IV. Informação e apoio ao cliente:

- Disponibilizar de uma forma perceptível e rigorosa, em espaços próprios e através dos diversos suportes de comunicação com o cliente, a informação relevante sobre o serviço prestado, em situações normais ou de perturbação do serviço;
- Dinamizar a rede de vendas disponibilizando diversas formas e meios para aquisição dos títulos de transporte;
- Disponibilizar canais e espaços próprios que permitam ao cliente resolver situações anómalas ou que pela sua especificidade necessitem de uma análise especializada.

V. Limpeza e conservação:

- Garantir que as estações, os veículos e os equipamentos se encontram em bom estado de conservação e limpeza.

VI. Recursos humanos:

- Assegurar a qualidade dos recursos humanos para que executem o seu serviço de forma competente e profissional, assegurando condições de conforto, qualidade e rigor.

VII. Acessibilidade:

- Em colaboração com as entidades competentes assegurar a acessibilidade de todos os clientes mesmo daqueles cuja mobilidade se encontre, por algum modo, reduzida.

VIII. Sugestões e reclamações:

- Colocar ao dispor dos clientes os meios necessários para a apresentação de sugestões e reclamações, fazer a sua análise, promover medidas de melhoria e providenciar em tempo útil a respetiva resposta;
- Avaliar periodicamente, através de inquérito específico, o nível de satisfação dos clientes.

IX. Ambiente:

- Cumprir os requisitos legais quanto a emissões poluentes, contribuindo para a proteção do meio ambiente;
- Promover e disponibilizar meios que facilitem ao cliente as boas práticas de proteção do ambiente.

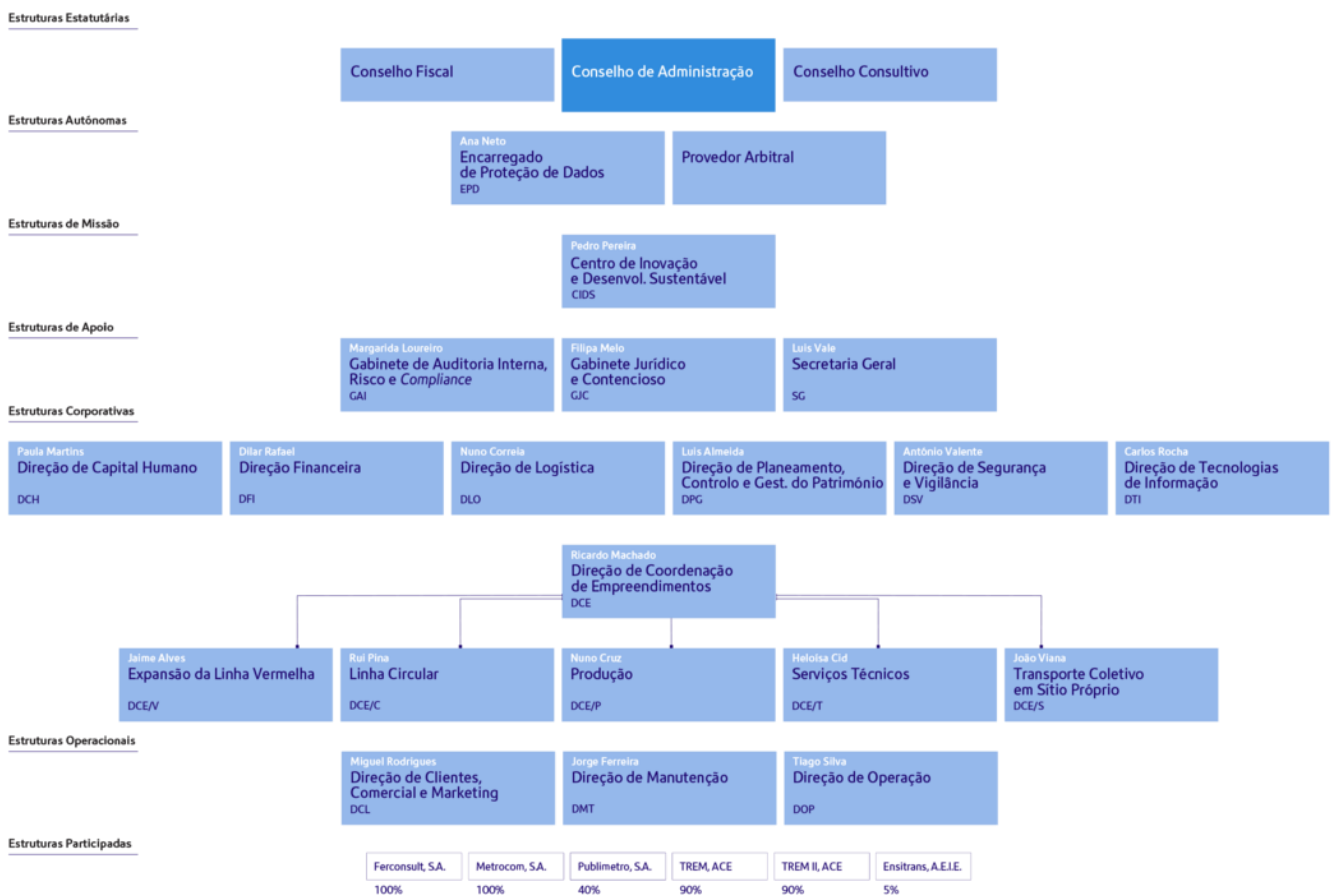
1.5. Estrutura Organizacional

Os atuais membros do Conselho de Administração foram nomeados pelo Despacho dos Gabinetes dos Ministros das Finanças e do Ambiente e da Ação Climática n.º 9167/2022, de 27 de julho, para o mandato 2022-2024, com efeitos ao dia da aprovação.

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.⁵ e a METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A., nas quais o ML detém 100% do capital.

Ilustração 1 - Organograma



⁵ Na sequência do Plano de Reestruturação da Ferconsult, foi aprovada 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 2023, 2024 e 2025, 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 252/2022-SET, de 18 de agosto de 2022, referente às *“Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos, incluindo o Plano de Investimentos para 2023-2025, 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 2023 teve também em consideração as instruções para preparação de Orçamento de Estado para 2023, aprovadas por despacho da Secretária de Estado do Orçamento e transmitidas pela Direção-Geral do Orçamento através da Circular Série A n.º 1407, de 1 de agosto de 2022.

Nos termos da referida Circular, foram preparadas as Propostas Orçamentais da Despesa e da Receita a desenvolver em 2023 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 2023.

Conforme o ponto 2 do Despacho *“2. Orientações financeiras para o triénio 2023-2025 – Plano de Atividades e Orçamento anual e plurianual”*, em que é referido: *“(…)ano de referência a ser tomado para a elaboração do plano anual, será o ano de 2019 ou 2022, 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€, sendo a estimativa para 2022 prospetivada para 101,6 M€.

2.2. Indicadores macroeconómicos

Conforme indicado no Despacho n.º 252/2022-SET, os pressupostos macroeconómicos de referência considerados na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão de 2023 são os seguintes:

Quadro 1 – Pressupostos Macroeconómicos de Referência 2020-2023

	2020	2021	2022	2023
PIB e Componentes da Despesa em termos reais*				
PIB¹	-8,4	4,9	6,5	1,9
Consumo Privado ²	-7,1	4,5	4,6	2,3
Consumo Público ²	0,4	4,1	1,2	1,3
Investimento ²	-2,7	6,4	6,5	5,2
Exportações de Bens e Serviços ²	-18,6	13,1	12,3	4,1
Importações de Bens e Serviços ²	-12,1	12,9	8,6	4,1
Evolução dos Preços				
IPC ¹	-0,1	0,9	6,8	3,6

* Preços constantes de 2016

¹ - Previsão de Verão da Comissão Europeia

² - Previsão de Primavera da Comissão Europeia

Fonte: GPEARI

2.3. Princípios financeiros de referência para 2023

As projeções económicas e financeiras integradas nos IPG traduzem os impactos do Plano de Atividades, a desenvolver pelo ML no exercício de 2023, 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 - 2023

Princípio	Descrição	Cumprimento
Eficiência Operacional	A proposta de PAO para 2023-2025 deverá garantir em 2023 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, excluídos os impactos decorrentes do cumprimento de imposições legais, devidamente fundamentadas, seja igual ou inferior ao verificado no ano de referência (2019 ou 2022, consoante o caso).	<input checked="" type="checkbox"/>
PRC	Em 2023, devem ser iguais ou inferiores ao valor registado em 2022, conforme estabelecido para a avaliação da eficiência operacional, no caso dos seguintes gastos:	
a)	Com pessoal, excluindo os relativos aos órgãos sociais, corrigidos dos impactos do cumprimento de disposições legais, de indemnizações por rescisão e das valorizações remuneratórias que sejam obrigatórias, bem como do efeito do absentismo;	<input checked="" type="checkbox"/>
b)	Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel e dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultadoria.	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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 XXIII Governo Constitucional (2022-2026) enfatiza a importância do investimento na qualidade dos serviços públicos, nomeadamente nas empresas públicas de transportes, com o objetivo de lhes permitir aumentar a disponibilidade e a qualidade da oferta e melhorar a qualidade dos serviços, a expansão das suas redes, nomeadamente nas áreas metropolitanas e de as apoiar na renovação das frotas com veículos que contribuam para a redução de emissões.

O ML apresenta um Plano que procura dar resposta ao definido no Programa do Governo, onde é acentuada a importância da aposta em projetos que tornem o transporte público, enquanto opção de mobilidade sustentável, mais competitivo do que o recurso ao veículo individual, que melhorem a experiência do cliente, promovam a digitalização e a complementaridade entre serviços, o desenvolvimento de soluções smart mobility, a implementação de novos canais de comunicação, pagamento e informação ao público e que cumpram as normas técnicas de acessibilidade para garantir a utilização por cidadãos com incapacidade ou mobilidade reduzida.

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 e projetos 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 atrativo, através da rápida resposta às necessidades de mobilidade na área metropolitana de Lisboa.

Apesar da tendência de crescimento na procura, a manutenção da redução dos preços dos passes, através do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), a necessidade de manter a frota e a infraestrutura e o desenvolvimento dos vários projetos em curso, que implicam ajustes no quadro de pessoal, impossibilitam o ML de acompanhar os princípios de referência definidos pelo Despacho n.º 252/2022, de 18 de Agosto. A fundamentação para este facto encontra-se explicitada nos pontos 6.4.2 - Gestão do Efetivo e 6.5.1 - 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, tornou necessária a apresentação de uma nova proposta de revisão do contrato de concessão que enquadrasse juridicamente a exploração deste modo de transporte.

Em junho de 2022, o ML enviou nova atualização da proposta de aditamento ao contrato de concessão de serviço público, seguida de esclarecimentos à Tutela relativamente aos pressupostos atualizados, nomeadamente indicadores operacionais de procura e de oferta e série histórica de dados financeiros. A proposta apresentada incluiu os novos investimentos previstos pelo Metropolitano de Lisboa.

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 5% (“VRF1”), correspondente à média das margens dos EBITDA do triénio de 2017 a 2019.

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:

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

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

$$\text{Se } F1 \geq VR_{F1} \quad C_{OSP} = 0^6$$

em que:

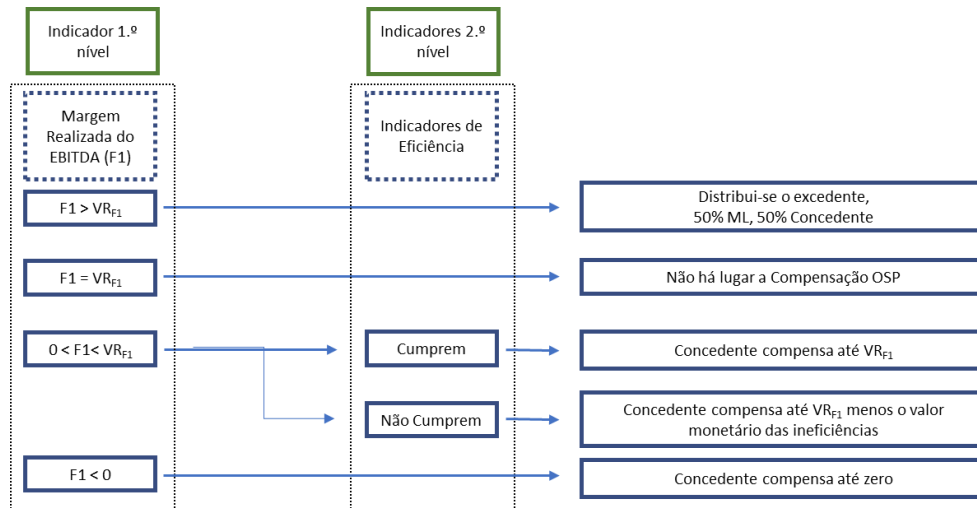
EBITDA_{F1} EBITDA correspondente à Margem Realizada do EBITDA da Concessão (F1)

EBITDA_{VR_{F1}} EBITDA correspondente à Margem de Referência do EBITDA da Concessão (VR_{F1})

⁶ Detalhado em Ilustração 2 - Ilustração esquemática do mecanismo de cálculo da Compensação OSP

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.

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



Na proposta de Orçamento que se apresenta, e tendo em conta a incerteza quanto à data de assinatura do aditamento ao contrato de concessão, apesar de se calcular o valor de remuneração para o triénio 2023/2025, com o objetivo de apresentar o resultado da sua aplicação, os respetivos montantes não foram considerados na Proposta de Orçamento carregada na DGO nem nas demonstrações financeiras. Assim, o ML atuou de forma conservadora, de forma a evitar desequilíbrios na sua receita, que poderiam provocar efeitos negativos na gestão de tesouraria da empresa.

Num apuramento meramente teórico, considerou-se a aplicação do presente modelo para os anos 2023, 2024 e 2025, ou seja, um cenário em que o ML teria neste triénio, 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 5%, corrigida de rubricas não cash e dos gastos com complemento de pensões, implicaria uma remuneração a favor do ML em 2023 e 2025 de 26,2 M€ e 3,3 M€, respetivamente, enquanto em 2024, devido ao acréscimo de outros rendimentos, resultado da venda do PMO I, existiria um excedente de 1,2 M€ a dividir a 50% pelo ML e pelo Concedente.
- 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, seria de 7,8 M€, 7,7 M€ e 7,5 em 2023, 2024 e 2025 respetivamente;
- O valor de remuneração autónoma para cobertura de défice de investimento seria de 53,3 M€, 62,2 M€ e 86,1 M€ em 2023, 2024 e 2025, respetivamente.

4. Objetivos e Enquadramento Estratégico

4.1. Objetivos

O Metropolitano de Lisboa definiu, para o triénio 2023-2025, 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 2023-2025

A estratégia de desenvolvimento a seguir pelo ML no triénio 2023-2025, com particular impacto no plano de atividades e orçamento para 2023, 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;
- Consignação da empreitada Conceção-Construção e arranque dos trabalhos de extensão da Linha Vermelha entre S. Sebastião e Alcântara, projeto enquadrado no PRR;
- Lançamento do Concurso para Conceção-Construção do Metro Ligeiro de Superfície Loures/Odivelas, assinatura do contrato e início do projeto enquadrado no PRR;
- Alargamento da sinalização CBTC à linha Vermelha e ao Material Circulante ainda não revisto (41 UTs) no âmbito da Expansão da Linha Vermelha (S. Sebastião/Alcântara);
- Construção de um novo Posto de Comando Central tendo presente a alteração do sistema de sinalização e o plano de expansão do ML;
- Construção da Central Fotovoltaica no PMO II, contribuindo para reforçar o eixo da transição energética;
- Continuação do desenvolvimento dos procedimentos para o início do projeto de ligação de Telheiras a Benfica da nova Linha Amarela, incluindo uma nova ligação ao PMO III;
- Prossecução do protocolo firmado entre o ML e as CM de Lisboa, Oeiras e Loures, que consubstancia o desenvolvimento de estudos de forma a aferir a viabilidade do projeto LIOS – Linha Intermodal Sustentável;
- Ao abrigo do DL163/2006 de 8 de Agosto “Acessibilidade e Mobilidade para Todos” e no âmbito do Plano Nacional de Promoção de Acessibilidades, prevê-se a intervenção, até 2026, em 15 estações da rede a fim de as dotar de acessibilidade plena;
- Renovação do sistema de videovigilância centralizada, do sistema de supervisão das instalações técnicas, permitindo a melhoria do sistema de videovigilância dos salões e transmissão de imagem à consola do maquinista e ao PCC;
- Renovação do Sistema Central de Bilhética, bem como a atualização e remodelação das Máquinas de Venda Automática (MAVT) e canais de acesso;
- Digitalização de informação ao Cliente e 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, capaz de contribuir para uma navegação mais intuitiva na rede ML, prestando assim um melhor serviço aos nossos clientes;

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 aditamento ao Contrato de Concessão de Serviço Público que clarifique 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.

4.3. Indicadores do Contrato de Gestão

O disposto nos artigos 18.º do Estatuto do Gestor Público, Decreto-Lei 71/2007 de 27 de Março, determina a obrigatoriedade da celebração de um contrato de gestão que defina as formas de concretização das orientações da Tutela, sempre que possível através da definição de metas quantificadas.

Desde 2011, data em que o ML integrou o perímetro da Administração Pública, não foi celebrado qualquer contrato de gestão, apesar de existir recomendação da Inspeção Geral de Finanças para que a DGTF, no exercício da função acionista, desenvolva, em articulação com as Tutelas, a definição de prioridades e objetivos de médio e longo prazo para a empresa, assim como promova a celebração de contratos de gestão com os gestores públicos designados (conforme auditoria de seguimento 2019/219/A11/816).

No decurso de 2019, o ML submeteu à apreciação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças proposta de indicadores de atividade e de qualidade da oferta, devidamente quantificados. 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 2021⁷. O Painel de Indicadores proposto contemplava para cada indicador a meta quantificada a atingir em cada período e a respetiva ponderação.

Na sequência da nomeação do novo Conselho de Administração, através do Despacho dos Gabinetes dos Ministros das Finanças e do Ambiente e da Ação Climática n.º 9167/2022, de 27 de Julho, e para cumprir com o disposto no n.2 do Art.º do DL 71/2007, que define o prazo de três meses contado a partir da data da designação do gestor público para celebração do contrato, o ML está a preparar proposta a submeter à DGTF, com indicadores que permitam aferir a eficiência das medidas de gestão a desenvolver ao longo do mandato deste Conselho de Administração, procurando identificar métricas de acompanhamento dos objetivos formulados, no âmbito da estratégia de sustentabilidade económica, social e ambiental da empresa.

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.

⁷ 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).

6. Plano de Atividades 2023-2025

6.1. Atividade Operacional

6.1.1. Procura

Os valores estimados da procura para 2023, sem ter em conta a fraude, refletem um acréscimo de 13,4%, face a 2022, correspondendo a 81,2% da procura verificada em 2019 (pré-pandemia), 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;
- Gratuitidade dos passes +65 anos e dos jovens até aos 23 anos, ambos residentes no concelho de Lisboa, a partir de julho de 2022 e de setembro de 2022, respetivamente;
- Apuramento do impacto da gratuitidade baseado no estudo da TML de abril de 2022 (Gratuidade Passes Lisboa);
- Abertura à exploração da Linha Circular no início do quarto trimestre de 2024, de acordo com o programa de expansão e considerando os trabalhos em curso. Para aferir o impacto na procura, consideraram-se os dados presentes no estudo de procura deste projeto;
- Redução das taxas de fraude a partir do ano de 2021, resultante da alteração do modelo de fiscalização pós-pandemia. As equipas de fiscalização passaram a realizar as suas ações de modo mais aleatório e não orientado especificamente para os passageiros presumivelmente em fraude;
- Taxa de fraude estimada para o triénio de 2,9%.

Quadro 4 – Plano de Procura 2023 (trimestral)

Procura	2023				
	PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
N.º passageiros com título pago	136 036 817	32 579 242	35 267 207	31 785 321	36 405 046
Gratuitos e fraude	15 516 315	3 715 978	4 022 566	3 625 423	4 152 348
N.º passageiros transportados	151 553 132	36 295 220	39 289 773	35 410 744	40 557 394
Passageiros x km	775 684 558	185 767 470	201 094 296	181 240 514	207 582 278

Quadro 5 – Plano de Procura 2023-2025

Procura	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
N.º passageiros com título pago	173.852.772	155.450.966	136.036.817	121.879.898	167.539.342	14.156.919	11,6%	-31.502.525	-18,8%
Gratuitos e fraude	19.538.740	17.730.686	15.516.315	11.756.290	16.262.044	3.760.025	32,0%	-745.729	-4,6%
N.º passageiros transportados	193.391.512	173.181.652	151.553.132	133.636.188	183.801.386	17.916.944	13,4%	-32.248.254	-17,5%
Passageiros x km	989.823.226	886.384.409	775.684.558	683.981.428	880.985.029	91.703.130	13,4%	-105.300.471	-12,0%

6.1.2. 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 2023 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;
- Utilização de comboios de 6 carruagens até às 20h30 para todos os dias da semana.

Quadro 6 – Plano de Oferta 2023 (trimestral)

Oferta	2023			
	PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre
Carr x km - Linha Azul	9 035 698	2 281 580	2 265 642	2 182 822
Carr x km - Linha Amarela	6 511 936	1 626 996	1 423 085	1 658 613
Carr x km - Linha Verde	5 409 709	1 192 939	1 232 267	1 458 832
Carr x km - Linha Vermelha	6 249 804	1 542 556	1 558 145	1 574 824
TOTAL	27 207 147	6 644 071	6 479 139	6 875 091

Quadro 7 – Plano de Oferta 2023-2025

Oferta	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Carr x km - Linha Azul	9 616 562	9 074 901	9 035 698	9 303 923	9 139 024	-268 225	-2,9%	-103 326	-1,1%
Carr x km - Linha Amarela	4 865 577	5 272 921	6 511 936	7 128 691	6 412 360	-616 755	-8,7%	99 576	1,6%
Carr x km - Linha Verde	13 272 968	11 675 898	5 409 709	5 992 028	5 681 321	-582 319	-9,7%	-271 612	-4,8%
Carr x km - Linha Vermelha	6 251 218	6 270 180	6 249 804	6 251 218	6 377 122	-1 414	0,0%	-127 318	-2,0%
TOTAL	34 006 325	32 293 900	27 207 147	28 675 860	27 609 828	-1 468 713	-5,1%	-402 681	-1,5%

Quadro 8 – Plano de Oferta

Oferta	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Carruagens x km	34 006 325	32 293 900	27 207 147	28 675 860	27 609 828	-1 468 713	-5,1%	-402 681	-1,5%
Lugares x km	4 352 809 600	4 133 619 200	3 482 514 816	3 670 510 080	3 534 058 019	-187 995 264	-5,1%	-51 543 203	-1,5%
Comboios x km	6 073 445	5 798 801	5 136 658	5 214 998	5 062 566	-78 340	-1,5%	74 092	1,5%

6.1.3. Receitas

A previsão de receita para o triénio 2023/2025, que a seguir se apresenta, teve como base a recuperação parcial dos níveis de procura e os pressupostos mencionados no ponto 6.1.1. Procura.

Destaca-se o crescimento da receita 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.

Em 2025, prevê-se que a receita com títulos ocasionais e passes ultrapasse a receita do ano 2019, representando cerca de 101,4% da mesma.

Considerou-se que os montantes de compensações dos passes 4_18/sub 23 e social+ se manterão contantes ao longo do triénio, tendo como base os montantes de 2019.

Ao valor das contrapartidas pela venda de títulos com tarifa social, acima referidos, foram acrescentadas as compensações relativas aos passes atribuídos a antigos combatentes e também as compensações pela gratuidade dos passes aos +65 anos e aos jovens estudantes até aos 23 anos, ambos residentes no Concelho de Lisboa.

Considerando a totalidade de compensações tarifárias, prevê-se que a receita apresente os seguintes pesos, face à mesma receita de 2019: 86% em 2023, 97% em 2024 e 107% em 2025.

Estimou-se que as compensações associadas ao PART fixo acompanhem o comportamento da procura de passes. Prevê-se assim um ligeiro crescimento dos pagamentos por conta associados ao PART “fixo”, no triénio de 2023-2025, (entre os 6,1 milhões de euros em 2023 e os 6,9 milhões de euros em 2025, sem IVA).

Relativamente ao PART variável, associado à mitigação dos efeitos da pandemia COVID-19, pressupôs-se que o mesmo finde em dezembro de 2023.

Considerando as compensações, PART fixo e PART variável, projetou-se o seguinte comportamento da receita, face a 2019: 89% em 2023, 99% em 2024 e 110% em 2025.

Os valores apresentados abaixo consideram as compensações associadas ao PART.

Quadro 9 – Orçamento de receitas tarifárias 2023 (sem IVA)

Receitas (sem IVA)	2023 PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Receitas Tarifárias ¹	83 704 064 €	20 046 154 €	21 700 071 €	19 557 651 €	22 400 189 €
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	8 492 801 €	2 033 928 €	2 201 738 €	1 984 363 €	2 272 773 €
Pagamento por Conta (PART)	6 671 068 €	1 618 964 €	1 708 943 €	1 643 813 €	1 699 347 €
TOTAL	98 867 934 €	23 699 046 €	25 610 752 €	23 185 827 €	26 372 309 €
Pagamento por Conta ("COVID") ²	7 149 749 €	7 149 749 €	0 €	0 €	0 €

¹ Bilhetes e Passes

² 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 10 – Orçamento de receitas tarifárias 2023-2025 (sem IVA)

Receitas (sem IVA)	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Receitas Tarifárias ¹	105 667 663 €	94 483 050 €	83 704 064 €	81 028 375 €	104 192 410 €	2 675 690	3,3%	-20 488 346	-19,7%
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	8 746 240 €	8 601 418 €	8 492 801 €	7 760 597 €	2 501 718 €	732 204	9,4%	5 991 084	239,5%
Pagamento por Conta (PART)	6 904 555 €	6 771 134 €	6 671 068 €	6 671 068 €	4 013 777 €	0	0,0%	2 657 291	66,2%
TOTAL	121 318 458 €	109 855 602 €	98 867 934 €	95 460 039 €	110 707 904 €	3 407 894	3,6%	-11 839 971	-10,7%
Pagamento por Conta ("COVID") ²	0 €	0 €	7 149 749 €	13 923 047 €	0 €	-6 773 298	-48,6%	7 149 749	-

¹ Bilhetes e Passes

² 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 11 – Plano de Procura e Orçamento de receitas tarifárias

Indicadores de Procura / Receita	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Passageiros Transportados	193 391 512	173 181 652	151 553 132	133 636 188	183 073 182	17 916 944	13,4%	-31 520 051	-17,2%
Passageiros x km	989 823 226	886 384 409	775 684 558	683 981 428	877 509 084	91 703 130	13,4%	-101 824 525	-11,6%
Receitas Tarifárias (inclui participações) (sem IVA)	121 318 458 €	109 855 602 €	98 867 934 €	95 460 039 €	110 707 904 €	3 407 894,30 €	3,6%	-11 839 970,76 €	-10,7%
Receita média / passageiro	0,63 €	0,63 €	0,65 €	0,71 €	0,60 €	-0,06 €	-8,7%	0,05 €	7,9%
Receita média / passageiro.km	0,12 €	0,12 €	0,13 €	0,14 €	0,13 €	-0,01 €	-8,7%	0,00 €	1,0%

6.2. Eficiência Energética

A estimativa de consumo energético projetada para 2023, com base na oferta programada, é a seguinte:

Quadro 12 – Energia Elétrica – Plano 2023 (trimestral)

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	2023 PREVISÃO	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Consumo de Energia de Tração (kWh)	47 816 786	12 365 081	11 635 830	11 788 585	12 027 290
Serviços Complementares (kWh)	36 345 078	9 398 579	8 844 282	8 960 390	9 141 827
Outros Consumos (kWh)	9 505 063	2 457 942	2 312 981	2 343 345	2 390 795
TOTAL Consumo Energia	93 666 928	24 221 601	22 793 093	23 092 321	23 559 912
Custo da Energia Elétrica [€]	20 373 475	4 909 668	4 954 427	5 206 069	5 303 311
Eficiência Energética (PK / kWh)	8,281	7,669	8,823	7,849	8,811
Consumo de energia por carruagem (kWh/CK)	1,758	1,861	1,796	1,715	1,668

No quadro seguinte, apresentam-se os indicadores de eficiência energética do ML para o período 2023-2025:

Quadro 13 – Eficiência Energética

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Consumo de Energia de Tração (kWh)	59 766 398	56 756 797	47 816 786	50 398 062	47 911 168	-2 581 275	-5,1%	2 486 894	5,2%
Serviços Complementares (kWh)	38 162 332	36 345 078	36 345 078	37 859 457	41 857 512	-1 514 378	-4,0%	-3 998 055	-9,6%
Outros Consumos (kWh)	9 980 316	9 505 063	9 505 063	9 901 107	9 715 631	-396 044	-4,0%	185 476	1,9%
TOTAL Consumo Energia	107 909 046	102 606 938	93 666 928	98 158 625	99 484 311	-4 491 698	-4,6%	-1 325 686	-1,3%
Passageiros x km	989 823 226	886 384 409	775 684 558	683 981 428	877 509 084	91 703 130	13,4%	-193 527 655	-22,1%
Carruagens x km	34 006 325	32 293 900	27 207 147	28 675 860	27 609 828	-1 468 713	-5,1%	1 066 032	3,9%
Custo da Energia Elétrica [€]	9 693 300	15 446 571	20 373 475	15 954 777	9 439 531	4 418 698	27,7%	6 515 246	69,0%
Eficiência Energética (PK / kWh)	9,173	8,639	8,281	6,968	8,821	1,313	18,8%	-1,852	-21,0%
Consumo de energia por carruagem (kWh/CK)	1,758	1,758	1,758	1,758	1,735	0,000	0,0%	0,022	1,3%

Depois da acentuada quebra da procura ocorrida nos dois últimos anos, prevê-se uma recuperação progressiva do indicador de Eficiência Energética, devendo o mesmo atingir e até superar, no final do triénio, os valores registados em 2019.

Apesar da estimativa de execução de 2023 apresentar uma redução de consumo, relacionada com as carruagens x km produzidas, prevê-se um aumento considerável do mesmo a partir do último trimestre de 2024, decorrente da expansão da rede do Metropolitano de Lisboa.

Em resultado da atual conjuntura, o valor do custo unitário de energia (€/kWh) em futuros contratos de fornecimento será significativamente superior aos contratos celebrados até 2020.

Ainda assim, no seguimento da estratégia da empresa de assunção do compromisso de adotar soluções energeticamente eficientes e sustentáveis, com o objetivo de reduzir os seus consumos e de alcançar a neutralidade carbónica até 2030, prevê-se que o aumento de encargos com o custo de energia elétrica seja parcialmente compensado com a redução do consumo energético, por via da implementação de medidas de eficiência energética e de racionalização de consumos, tais como a substituição da iluminação das estações por iluminação LED, a otimização do regime de funcionamento de ventilação e a futura instalação de uma Central Fotovoltaica no PMO II.

6.3. Atividade de Manutenção

6.3.1. Frota

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

Quadro 14 – Indicadores de Material Circulante

MATERIAL CIRCULANTE	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Disponibilidade do Material Circulante [%]	90,0	90,0	90,0	85,3	87,7	4,7 p.p.	-	2,3 p.p.	-
MKBF - Quilometragem média entre falhas [km]	14 000	14 000	14 000	12 239	11 883	1 761	14,4%	2 117	17,8%

O planeamento das atividades e recursos materiais necessários à execução de tarefas de manutenção preventiva e corretiva requeridas pelo material circulante assenta no pressuposto da produção anual de 29 milhões carr.km.

Em paralelo manter-se-ão as seguintes atividades de reabilitação ou beneficiação da frota já iniciadas:

- Grande revisão de 1.000.00 km de engates automáticos, semipermanentes e amortecedores;
- Alteração de portas ML90 para tecnologia elétrica (18 UT), cujos trabalhos decorrem desde 2022 e terminarão em 2024;
- 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, cuja prestação de serviços terminará no ano de 2024.

Em 2022 foi programada 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, cujo fim se prevê que ocorra em 2028.

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:

- A renovação de interiores de salão;
- A renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente,
- A instalação de sistema de deteção de incêndio;
- A renovação dos sistemas de alimentação elétrica do comboio.

6.3.2. Infraestruturas

Para 2023, o foram estabelecidas as seguintes metas ao nível da manutenção da infraestrutura principal:

Quadro 15 – Manutenção da Infraestrutura

INFRAESTRUTURA	2025	2024	2023	2022	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Indisponibilidade da infraestrutura principal (horas/mês)	4,0	4,0	4,0	1,7	2,3	2,3	133,9%	1,7	73,2%
MTBF - Tempo médio entre falhas (horas)	150	150	150	117	97	33,0	28,2%	53,3	55,1%

Para atingir estas metas estão previstas atividades regulares de manutenção e conservação das infraestruturas fixas, geralmente constituídas por prestações de serviço de manutenção ou conservação regular de instalações.

Consideraram-se ainda atividades específicas de renovação por fim de vida ou beneficiação de equipamentos e instalações existentes.

Destacam-se as seguintes atividades em cada disciplina de manutenção:

Via Férrea

- Substituição gradual das travessas de pinho das vias de garagem do PMO2 – 2ª parte;
- Aquisição de serviços de soldadura aluminotérmica de carril na via Férrea;
- Aquisição de carril de rolamento e roletes para Aparelhos Via;
- Aquisição de máquinas ferramentas ligeiras no triénio;
- Aquisição de grua para substituição da atualmente ao serviço por fim de vida.

Energia

- Aquisição de serviços de manutenção do centro de comando centralizado de energia e unidades remotas de telecomando (URT) da rede de energia;
- Fornecimento e instalação de UPS (*Uninterrupted Power Supply*) e respetivos grupos de baterias de alimentação de sistemas de sinalização;
- Substituição de transformadores de serviços auxiliares de subestações
- 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 AM, JZ e dos gabinetes da DLO;
- Substituição de bombas obsoletas em postos de bombagem;
- Substituição de variadores em escadas mecânicas e elevadores.

Instalações e iluminação de estação

- Aquisição de serviços de substituição integral de iluminação em 6 estações/ano;
- Aquisição de serviços de manutenção de conduta 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 limpezas 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 unidades elétricas monofásicas por unidades trifásicas nos motores de agulha MD2000 na rede ML (inclui substituição dos módulos de contactores);
- 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 vida de componentes das máquinas MAVT em todas as estações;
- Renovação das impressoras, motores e TFT das MSAVT;
- Renovação dos cartões SAM dos canais de acesso.

6.4. Recursos Humanos

6.4.1. 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 2022 dos recrutamentos externos autorizados, conforme Despacho Conjunto dos Secretários de Estado da Mobilidade e do Tesouro que aprovou o PAO 2022;
- Identificação das necessidades de recrutamento externo para o triénio 2023/2025, com concretização a partir do segundo semestre de 2023;
- 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, da Informação n.º 52/2019/GSEAMob de 23 de setembro e do Decreto-Lei n.º 53/2022, de 12 de agosto, que estabelece as normas de execução do Orçamento do Estado para 2022;
- Concretização das movimentações de categoria, dentro de cada uma das carreiras existentes nos Acordos de Empresa, para o preenchimento das dotações necessárias à prestação do serviço público, nos termos da informação n.º 26462/2021/SG/SRH/DGRH, de 4 de outubro, por aplicação do artigo 17.º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março (LOE/2020).

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.

6.4.2. Gestão do Efetivo

Durante o exercício de 2023, o ML procurará desenvolver a gestão do seu efetivo dando cumprimento às orientações transmitidas às empresas do setor empresarial do Estado.

Para 2023, as necessidades identificadas de recrutamento externo correspondem à contratação de 100 trabalhadores, de acordo com o seguinte detalhe:

- Para as áreas de Operação e Comercial, 80 Agentes de tráfego, dos quais 31 para exercício de funções de Agente de Tráfego e 49 para garantir as movimentações de categoria necessárias à formação de 49 novos maquinistas.
- 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: 4 Oficiais de manutenção, repartidos por 2 eletromecânicos, 1 oficial de via e 1 técnico 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 Inspectores de Obras;
- Para reforço de competências técnicas em várias áreas: 14 Técnicos Especializados (técnicos superiores).

Para além das referidas contratações e das alterações de categoria imprescindíveis ao preenchimento das dotações necessárias para a prestação do serviço público, o orçamento de gastos com pessoal proposto considera ainda as reclassificações de 1 Técnico Auxiliar para Inspetor de Obras e de 4 trabalhadores para Técnicos Superiores, estes últimos sem qualquer acréscimo de custos em 2023.

6.4.3. 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 80 Agentes de Tráfego é essencial, por um lado, para cumprir o plano de guarnecimento das estações, aumentando a capacidade de resposta às atuais exigências do serviço público, e por outro, adequar os recursos humanos necessários à abertura das novas estações, nomeadamente, Estrela e Santos, integrado no projeto de Expansão do Rato/Cais do Sodré, cuja abertura ao público está prevista para o 4.º trimestre de 2024. A operacionalização deste e outros projetos de expansão em curso, exige um conjunto de recursos humanos, que vão desde a Agentes de Tráfego (AT), Operadores Comerciais e Maquinistas, que só será viável via contratação de novos AT.

A admissão de 2 Inspectores de obras e de 14 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, nomeadamente Fundo de Coesão, Fundo Ambiental e PRR.

Adicionalmente, para rejuvenescer as equipas de manutenção e completar o quadro de efetivos necessário ao 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 2 eletromecânicos, 1 técnico de eletrónica e 1 oficial de via.

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, bem como, considerar o efeito estimado na procura nos anos de 2024 e 2025, com a impossibilidade de abertura das novas estações de Santos e Estrela no 4.º trimestre de 2024 por falta de recursos humanos disponíveis, e tomando por base o ACB elaborado para o projeto da Linha Circular.

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

- ✓ Redução de receita tendo em conta os valores de procura estimados e considerando uma quebra de 0,4% como efeito do decréscimo da venda de bilhetes e passes por desguarnecimento das estações. Por outro lado, em 2024 e 2025, retirou-se o impacto do aumento da procura estimada para a abertura das novas estações de Estrela e Santos a partir do 4.º trimestre de 2024;
- ✓ Face ao desguarnecimento de estações, considerou-se um aumento dos gastos com Segurança e Vigilância, bem como, o acréscimo 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, bem como, o aumento das necessidades de trabalho suplementar;
- ✓ Relativamente ao acompanhamento dos projetos de reabilitação de frota e de modernização (CBTC + 14 UT), 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 126 mil euros por ano.

Da análise dos quadros abaixo, para o triénio 2023-2025, poderá verificar-se o benefício decorrente das contratações e reclassificações propostas no presente documento, com especial impacto nos anos de 2024 e 2025, onde é considerado a quebra de receita decorrente da evolução da procura estimada para a ligação da Linha Amarela com a Linha Verde entre o Rato e o Cais do Sodré.

Quadro 16 – Análise Custo-Benefício das Contratações e Reclassificações Propostas

Un: €

ANÁLISE CUSTO - BENEFÍCIO	2025		2024		2023	
	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2
Vendas e Serviços Prestados	129 343 061	120 524 878	117 405 002	115 163 884	106 255 262	105 826 151
Probabilidade de Redução de Passageiros por desguarnecimento das estações e/ou impossibilidade de abertura das novas estações	-	(8 818 183)	-	(2 241 117)	-	(429 110)
Fornecimentos e serviços externos	41 780 752	42 861 519	46 080 864	47 146 139	51 772 365	52 329 156
Aumento Gastos Segurança e Vigilância	-	567 324	-	556 200	-	222 480
Acréscimo em trabalhos especializados	-	386 497	-	384 618	-	293 638
Aumento de Contratos de assistência técnica	-	126 946	-	124 457	-	40 672
Gastos com o pessoal	93 436 700	91 312 626	92 257 008	89 962 548	91 087 583	90 296 195
Impacto nos Gastos com Pessoal:	-	(2 124 074)	-	(2 294 459)	-	(791 387)
Custos dos AT	-	(1 697 695)	-	(1 669 294)	-	(646 361)
Custo do Inspetor de obras	-	(73 336)	-	(72 021)	-	(47 220)
Custo dos Oficiais de manutenção	-	(63 664)	-	(62 599)	-	(33 700)
Técnico de Electrónica	-	(22 214)	-	(21 839)	-	(11 455)
Custos dos técnicos especializados	-	(413 229)	-	(405 982)	-	(150 688)
Custo Reclassificações das áreas operacionais	-	(419 905)	-	(617 597)	-	(107 346)
Aumento de Trabalho Suplementar (AT)	-	565 969	-	554 872	-	205 381
Outros gastos e perdas	762 406	762 406	758 211	758 211	997 222	997 222
Impacto no EBITDA (corrigido)	(10 819 234)	(18 594 111)	(637 493)	(1 649 426)	(34 009 059)	(34 203 573)

Legenda:

Cenário 1: PAO 2023 - 2025

Cenário 2: Valores sem contratação

Quadro 17 – Análise Custo-Benefício – Comparação entre Cenários (Cenário 2 / Cenário 1)

ANÁLISE CUSTO - BENEFÍCIO	Variação 2025		Variação 2024		Variação 2023	
	Valor (€)	%	Valor (€)	%	Valor (€)	%
Vendas e Serviços Prestados	(8 818 183)	-6,8%	(2 241 117)	-1,9%	(429 110)	-0,4%
Fornecimentos e serviços externos	1 080 767	2,6%	1 065 275	2,3%	556 791	1,1%
Gastos com o pessoal	(2 124 074)	-2,3%	(2 294 459)	-2,5%	(791 387)	-0,9%
Impacto no EBITDA (corrigido)	(7 774 877)	71,9%	(1 011 933)	158,7%	(194 514)	0,6%

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 consigam 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.

6.5. Gestão Económica e Financeira

6.5.1. Projeções Económicas e Financeiras

Quadro 18 – Demonstração de Resultados 2019-2023

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Un: €					Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Vendas e Serviços Prestados	106.255.262	101.557.367	66.889.972	66.808.955	118.794.598	4.697.895	5%	(12.539.336)	-11%
Subsídios à Exploração	7.149.749	13.923.047	38.044.153	21.740.836	516.729	(6.773.298)	-49%	6.633.020	1284%
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	(2.142)	(4.601.985)	(4.138.648)	(2.411.668)	2.142	-100%	2.411.668	-100%
Trabalhos para a própria entidade	5.927.063	5.877.856	5.825.053	4.652.146	3.102.102	49.207	1%	2.824.961	91%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(4.318.099)	(3.394.813)	(2.530.223)	(2.613.840)	(3.596.083)	(923.286)	27%	(722.016)	20%
Fornecimentos e serviços externos	(51.772.365)	(42.404.967)	(32.717.165)	(36.134.918)	(36.878.739)	(9.367.398)	22%	(14.893.626)	40%
Gastos com o pessoal	(91.087.583)	(87.248.453)	(82.773.918)	(80.231.596)	(80.056.942)	(3.839.130)	4%	(11.030.640)	14%
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	299.936	-	-	-	-	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	1.213	313.925	128.641	-	-	(128.641)	-100%
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	40.500	(70.000)	-	-	-	-	-
Aumentos/reduções de justo valor	(441.649)	12.634.568	24.005.699	16.130.888	24.535.909	(13.076.218)	-103%	(24.977.558)	-102%
Outros rendimentos e ganhos	1.869.335	1.959.574	7.017.606	2.727.645	6.138.668	(90.239)	-5%	(4.269.333)	-70%
Outros gastos e perdas	(997.222)	(1.336.576)	(3.053.133)	(6.737.947)	(2.907.862)	339.354	-25%	1.910.640	-66%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(27.415.510)	1.565.462	16.147.772	(17.252.620)	27.365.353	(28.980.972)	-1851%	(54.780.863)	-200%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(13.216.608)	(14.813.276)	(14.995.928)	(15.179.029)	(19.051.536)	1.596.668	-11%	5.834.928	-31%
Imparidade de ativos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	1.187.407	(318.005)	1.779.952	-	-	(1.779.952)	-100%
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(40.632.118)	(13.247.814)	2.339.251	(32.749.653)	10.093.768	(27.384.304)	207%	(50.725.886)	-503%
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(1.315.344)	(20.372.643)	(25.234.460)	(24.380.720)	(26.926.463)	19.057.299	-94%	25.611.119	-95%
Resultado antes de impostos	(41.947.462)	(33.620.457)	(22.895.209)	(57.130.373)	(16.832.694)	(8.327.005)	25%	(25.114.767)	149%
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	(5.361)	(1.018)	(40.582)	-	-	40.582	-100%
Resultado líquido do exercício	(41.947.462)	(33.620.457)	(22.900.570)	(57.131.391)	(16.873.277)	(8.327.005)	-25%	(25.074.185)	-149%

Para efeitos de comparabilidade são apresentadas as variações 2023/2022 e 2023/2019, sendo considerado na comparação o ano de 2019, conforme Despacho n.º 252/2022-SET, que determina, no ponto 2. “o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos plano anual, será o ano de 2019 ou 2022, consoante o que registar volume de negócios superior.”

O EBITDA contabilístico apresenta um decréscimo de 54,8 M€ em 2023 face a 2019, pela diminuição dos rendimentos e aumento dos gastos, apresentando um valor negativo de 27,4 M€.

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 19 – EBITDA e EBIT Corrigido - Apuramento

Un: €

EBITDA / EBIT	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
EBITDA (DRN)	(27.415.510)	1.565.462	16.147.772	(17.252.620)	27.365.353	(28.980.972)	-1851%	(54.780.863)	-200%
Ajustamentos	(6.593.549)	(19.311.598)	(30.564.593)	(13.060.534)	(27.590.380)	12.718.049	-66%	20.996.832	-76%
Provisões	-	-	(40.500)	70.000	-	-	-	-	-
Imparidades	-	-	(1.213)	(313.925)	(128.641)	-	-	128.641	-100%
Aumentos / Reduções de justo valor	441.649	(12.634.568)	(24.005.699)	(16.130.888)	(24.535.909)	13.076.218	-103%	24.977.558	-102%
Subsídios ao investimento	(1.112.335)	(1.112.335)	(1.243.100)	(1.243.100)	(1.311.783)	0	0%	199.448	-15%
Ganhos cambiais	-	(25)	(4.054.938)	(1.111)	(1.065.536)	25	-100%	1.065.536	-100%
Perdas cambiais	4.200	309.097	5.384	4.915.339	4.282	(304.897)	-99%	(82)	-2%
Equiv. Patrimonial / Subsidiárias	-	2.142	4.601.985	4.138.648	2.411.668	(2.142)	-100%	(2.411.668)	-100%
Trabalhos para a própria entidade	(5.927.063)	(5.877.856)	(5.825.053)	(4.652.146)	(3.102.102)	(49.207)	1%	(2.824.961)	91%
Perdas em Inventários	-	111.977	56.621	222.543	268.761	(111.977)	-100%	(268.761)	-100%
Ganhos em Inventários	-	(110.029)	(58.081)	(65.894)	(131.120)	110.029	-100%	131.120	-100%
EBITDA (corrigido)	(34.009.059)	(17.746.136)	(14.416.821)	(30.313.154)	(225.028)	(16.262.923)	-92%	(33.784.031)	-15013%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(13.216.608)	(14.813.276)	(14.995.928)	(15.179.029)	(19.051.536)	1.596.668	-11%	5.834.928	-31%
EBIT (corrigido)	(47.225.667)	(32.559.412)	(29.412.749)	(45.492.183)	(19.276.564)	(14.666.255)	-45%	(27.949.103)	-145%

O EBITDA corrigido previsto para 2023 regista uma variação negativa de 33,8 M€ face a 2019, impulsionado pelo decréscimo do volume de negócios, que se prevê atingir os 106,3 M€ e pelo aumento dos gastos operacionais. Prevê-se a atribuição de subsídios à exploração no montante de 7,1 M€, como compensação parcial da perda de receita tarifária, relacionada ainda com os efeitos de quebra da procura do serviço de transporte público originada pela pandemia COVID-19. O acréscimo de 14,9 M€ em FSE e 11 M€ em Gastos com pessoal, aliado à variação de ajustamento de 21 M€ em rubricas *non-cash*, coloca o EBITDA corrigido em terreno negativo, atingindo os -34 M€.

Quadro 20 – EBITDA Corrigido – Gastos e Rendimentos Operacionais

Un: €

EBITDA corrigido	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Rendimentos Operacionais (corrigidos)	114.162.011	116.217.599	106.595.613	90.268.377	122.941.556	(2.055.588)	-2%	(8.779.545)	-7%
Gastos Operacionais (corrigidos)	(148.171.069)	(133.963.734)	(121.012.434)	(120.581.531)	(123.166.584)	(14.207.335)	11%	(25.004.486)	20%
EBITDA (corrigido)	(34.009.059)	(17.746.136)	(14.416.821)	(30.313.154)	(225.028)	(16.262.923)	-92%	(33.784.031)	-15013%

No Quadro 20 pode verificar-se, globalmente, o decréscimo dos rendimentos operacionais corrigidos em 8,8 M€ face a 2019 e -2,1 M€ face à estimativa para 2022. Os Gastos operacionais corrigidos registam um acréscimo de 25 M€ face a 2019 e de 14,2 M€, face à estimativa para 2022.

Prevê-se que o EBITDA corrigido no ano de 2023 registre uma variação negativa de 16,3 M€ face à estimativa para 2022.

Rendimentos Operacionais

Quadro 21 – Rendimentos Operacionais

Un: €

RENDIMENTOS Operacionais corrigidos	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Vendas e Serviços Prestados*	106.255.262	101.557.367	66.889.972	66.808.955	118.794.598	4.697.895	4,6%	(12.539.336)	-10,6%
Outros rendimentos **	7.906.749	14.660.232	39.705.641	23.158.375	4.146.958	(6.753.483)	-46,1%	3.759.791	90,7%
TOTAL	114.162.011	116.217.599	106.595.613	89.967.330	122.941.556	(2.055.588)	-1,8%	(8.779.545)	-7,1%

*Inclui compensações tarifárias

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

A previsão de Rendimentos Operacionais para 2023 é de cerca de 114,2 M€, destacando-se a redução de 10,6% em Vendas e Serviços Prestados face ao verificado em 2019, não se prevendo ainda neste ano a recuperação dos níveis de rendimentos pré-pandemia.

Quadro 22 – Vendas e Serviços Prestados

Vendas e Serviços Prestados	Un: €					Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	2023 ORÇAMENTO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Receitas Tarifárias*	83 704 064	81 028 375	51 626 140	50 057 044	104 192 410	2 675 690	3,3%	(20 488 346)	-19,7%
Receitas não Tarifárias	7 353 828	6 062 407	3 701 063	4 363 198	8 042 117	1 291 421	21,3%	(688 289)	-8,6%
Vendas	33 500	34 920	47 919	27 282	44 577	(1 420)	-4,1%	(11 077)	-24,8%
Compensação financeira 4_18, Sub23, Social+	8 492 801	7 760 597	3 574 453	3 458 364	2 501 718	732 204	9,4%	5 991 084	239,5%
Compensação tarifária (PART)	6 671 068	6 671 068	7 940 398	8 903 066	4 013 777	-	0,0%	2 657 291	66,2%
TOTAL	106 255 262	101 557 367	66 889 972	66 808 955	118 794 598	4 697 895	4,6%	(12 539 337)	-10,6%

* Bilhetes e Passes.

Apesar de se verificar uma recuperação das receitas, tanto tarifárias, como não tarifárias, o volume de negócios apresenta um diferencial negativo de 12,5 M€ em relação ao de 2019. As compensações financeiras/tarifárias não são suficientes para a compensação absoluta da perda de receita gerada pela pandemia.

Gastos Operacionais

Quadro 23 – Gastos Operacionais

GASTOS Operacionais	Un: €					Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Custo Matérias Consumidas	4 318 099	3 394 813	2 530 223	2 613 840	3 596 083	923 286	27,2%	722 016	20,1%
Forn. Serviços Externos	51 772 365	42 404 967	32 717 165	36 134 918	36 878 739	9 367 398	22,1%	14 893 626	40,4%
Gastos com Pessoal	91 087 583	87 248 453	82 773 918	80 231 596	80 056 942	3 839 130	4,4%	11 030 640	13,8%
Outros *	993 022	915 502	2 991 128	1 600 065	2 634 819	77 521	8,5%	(1 641 797)	-62,3%
TOTAL	148 171 069	133 963 734	121 012 434	120 580 420	123 166 584	14 207 335	10,6%	25 004 486	20,3%

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

A previsão de Gastos Operacionais para 2023, no montante de 148,2 M€, representa um aumento de cerca de 25 M€ (+20,3%) face ao executado em 2019.

As variações mais significativas assinalam-se nas rubricas de FSE (+14,9 M€), nomeadamente Energia, Contratos de Assistência Técnica e Outras Conservações e Reparações e nos Gastos com Pessoal (+11 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 da reposição do pagamento de anuidades.

O detalhe da variação destes gastos encontra-se explicitado no Quadro 25 – Fornecimentos e Serviços Externos e no ponto 6.6.2 Recursos Humanos, respetivamente.

Quadro 24 – Custo das Matérias Consumidas

Custo Matérias Consumidas	Un: €					Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Materiais	3 054 557	2 389 652	1 744 728	2 000 432	2 354 781	664 905	27,8%	699 776	29,7%
Títulos de Transporte	573 684	536 832	274 900	230 397	825 746	36 852	6,9%	(252 062)	-30,5%
Restantes CMVMC	689 859	468 329	510 595	383 012	415 556	221 529	47,3%	274 303	66,0%
TOTAL	4 318 099	3 394 813	2 530 223	2 613 840	3 596 083	923 286	27,2%	722 016	20,1%

No Custo das Matérias Consumidas, destaca-se a rubrica Materiais, que incorpora, na sua maioria, despesas relacionadas com componentes e peças necessárias às intervenções de revisão do material circulante. O aumento nesta rubrica deve-se à subida de preços destas componentes, indispensáveis ao cumprimento do plano de manutenção das carruagens ML, impulsionados pela escassez de matéria-prima.

Quadro 25 – Fornecimentos e Serviços Externos

Fornecimentos e Serviços Externos	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Energia	20 404 285	15 958 107	7 067 753	8 538 914	9 439 531	4 446 178	27,9%	10 964 754	116,2%
Rendas e Alugueres - Leasing	-	2 778 368	4 919 993	6 197 050	8 274 497	(2 778 368)	-100,0%	(8 274 497)	-100,0%
Vigilância e Segurança	6 834 600	6 696 326	6 100 436	6 145 316	5 608 706	138 274	2,1%	1 225 894	21,9%
CR - Assistência Técnica	4 148 116	2 672 434	2 602 247	2 046 311	1 964 394	1 475 682	55,2%	2 183 722	111,2%
Outras Conserv. e Reparações	7 102 669	3 010 596	2 439 445	2 547 033	3 062 512	4 092 073	135,9%	4 040 157	131,9%
Limpeza, Higiene e Conforto	5 352 238	4 523 731	4 875 630	4 180 532	3 481 653	828 506	18,3%	1 870 585	53,7%
Trabalhos Especializados	2 919 003	2 787 068	1 440 154	3 089 203	1 614 032	131 935	4,7%	1 304 971	80,9%
Outros FSE	5 011 454	3 978 338	3 271 507	3 390 561	3 433 414	1 033 116	26,0%	1 578 040	46,0%
TOTAL	51 772 365	42 404 967	32 717 165	36 134 918	36 878 739	9 367 398	22,1%	14 893 626	40,4%

Un: €

Para 2023, prevê-se um acréscimo de 40,4% (+14,9 M€) 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 e aumentar a perceção de qualidade pelo cliente, como:
 - Vigilância e Segurança (+1,2 M€) resultante, por um lado, pela aplicação da atualização dos valores do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT), e por outro, pelas necessidades acrescidas por falta de guarnecimento de estações;
 - Contratos de assistência técnica (+2,2 M€) que compreende contratos de assistência técnica de elevadores, escadas mecânicas e tapetes rolantes, de reparação, reposição e substituição de equipamentos de sinalização ferroviária; contratos de manutenção de armazém automático do PMOIII; contratos de manutenção de *software*, incluindo manutenção/subscrição do licenciamento SAP, implementação de um novo sistema de Gestão Documental, subscrição de 400 licenças Office 365 que permitam perspetivar novas formas de trabalhar e comunicar em equipa, aquisição de novas licenças de software para a plataforma PLAGO, pretendendo-se disponibilizar a funcionalidade RTD (*Real Time Dispatcher*) para um número acrescido de utilizadores;
 - Limpeza, higiene e conforto (+1,9 M€) devido à 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 (+11,0 M€) pelo efeito do aumento do preço do kW, conforme referido no ponto 6.2 - Eficiência Energética. e no ponto 6.6.1 - Plano de Redução de Custos;
- Rendas e Alugueres (-8,3 M€), devido à maturidade das operações de *leasing* operacional das carruagens, cuja renda final do último contrato (2002) ocorrerá em setembro de 2022;
- Outras conservações e reparações (+4 M€) no âmbito de Edifícios e outras construções, devido ao tratamento de betão em túneis; tratamento de infiltrações e reparações em estações; reparações em edifícios oficinais; reparação das guardas metálicas dos viadutos de Odivelas. No âmbito de Equipamento básico assinalam-se as reparações e manutenções essenciais à garantia do normal funcionamento dos equipamentos de estação, de edifícios administrativos, edifícios oficinais e material circulante, assim como equipamento afeto à manutenção do material circulante;

- Trabalhos Especializados (+1,3 M€), justificado principalmente pelos estudos de expansão de rede, nomeadamente, a criação de um novo modo de transporte, Metro Ligeiro de Superfície Loures/Odivelas, 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; aquisição de serviços de produção de conteúdos para a formação na modalidade de *e-learning*, no âmbito da Responsabilidade social e outros serviços específicos de apoio ao recrutamento externo;

O conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e contratação de estudos, pareceres, projetos e consultadoria sofre um ligeiro acréscimo (+264 mil€), não permitindo cumprir um dos princípios financeiros de referência, pelos seguintes motivos:

- Aumento nos encargos com contratação de Estudos, Pareceres e Projetos de Consultoria, pelas razões acima descritas;
- Incremento nos Gastos com Deslocações e Alojamento, decorrente das deslocações técnicas ao abrigo das reuniões internacionais de organizações de transporte público, assim como visitas técnicas no âmbito dos projetos de expansão da rede e de modernização do sistema de sinalização, no qual, se inclui a aquisição de 14 novas UT;
- Acréscimo na rubrica Ajudas de Custo, correlacionado com o aumento estimado em Deslocações e Estadas.
- Incremento na rubrica de Gastos Associados à Frota Automóvel, devido, essencialmente, ao aumento dos custos associados à energia para veículos e combustíveis.

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.

Importa assinalar que apesar dos gastos sofrerem adicionalmente o efeito da inflação, a receita apenas varia com o número de passageiros transportados.

Quadro 26 – Gastos com Pessoal

Gastos com Pessoal	Un: €					Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Remunerações Órgãos Sociais	284 785	283 227	284 951	281 443	272 634	1 558	0,5%	12 151	4,5%
Remunerações pessoal	64 504 990	60 688 843	59 131 080	56 821 688	55 959 340	3 816 147	6,3%	8 545 650	15,3%
Encargos Sociais	14 423 557	14 224 415	13 599 503	12 916 436	12 894 956	199 142	1,4%	1 528 600	11,9%
Indemnizações	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seguros	1 704 949	2 300 227	1 660 213	1 671 701	1 963 490	(595 278)	-25,9%	(258 541)	-13,2%
Fardamentos	450	125 974	111 608	94 587	69 066	(125 524)	-99,6%	(68 616)	-99,3%
Formação	310 758	166 243	229 924	188 357	185 792	144 515	86,9%	124 965	67,3%
Encargos futuros com pensões	7 834 560	7 972 843	6 621 290	7 315 247	7 770 372	(138 283)	-1,7%	64 188	0,8%
Complementos pensões reforma	-	-	4 645	584	(36 689)	-	-	36 689	-100,0%
Outros gastos com pessoal	2 023 534	1 486 681	1 130 705	941 554	977 982	536 853	36,1%	1 045 552	106,9%
TOTAL	91 087 583	87 248 453	82 773 918	80 231 596	80 056 942	3 839 130	4,4%	11 030 640	13,8%

O aumento das remunerações, face a 2022, encontra-se detalhado no ponto 6.6.2 - Recursos Humanos.

6.5.2. Modelo de Financiamento

Quadro 27 – Necessidades de Financiamento 2023

Necessidades de Financiamento (detalhe)	Previsão 2023	SÍNTESE / APOIO FINANCEIRO	Previsão 2023
Tesouraria Operacional	32 259 297 €	Suprimentos - Acionista - DGTF	32 259 297 €
Necessidades de INVESTIMENTOS	226 726 852 €	Fundo Ambiental RA/CS	39 162 027 €
		Fundo Ambiental - Modernização	29 632 924 €
		Fundo de Coesão (POSEUR)	31 643 876 €
		PRR - Linha Vermelha	56 494 534 €
		PRR - TCSP - Odivelas/Loures	9 681 818 €
ENCARGOS FINANCEIROS - SWAP	5 911 235 €	Empréstimos DGTF	6 815 572 €
ENCARGOS FINANCEIROS - Juros	46 597 780 €	DOT CAPITAL - Numerário	53 296 101 €
		Empréstimos DGTF	5 911 235 €
		DOT CAPITAL - Numerário	46 597 780 €
TOTAL	311 495 165 €	TOTAL	311 495 165 €

Quadro 28 – Apoio Financeiro do Estado – 2023

Apoio Financeiro do Estado	Previsão 2023
Suprimentos	32 259 297 €
Dotações Capital	99 893 882 €
Empréstimo DGTF / Juros Swap	5 911 235 €
Empréstimo DGTF IVA Invest. Modernização	6 815 572 €
Compensações Financeiras / Min. Ambiente	9 002 370 €
PART - compensações	7 071 332 €
AML - compensações ("COVID")	7 578 734 €
Fundo Ambiental / Min. Ambiente	68 794 951 €
TOTAL	237 327 373 €

O modelo de financiamento projetado para 2023 contempla um cenário de apoio financeiro do acionista, que segue um conjunto de pressupostos utilizados no passado com a DGTF.

Em 2023, prevê-se o seguinte modelo de financiamento:

- O défice de Tesouraria Operacional é coberto por suprimentos (32,3 M€);
- As necessidades de investimento (226,7 M€) serão cobertas através de verbas provenientes do Fundo Ambiental (68,8 M€), Fundo de Coesão (31,6 M€), PRR (66,2 M€), financiamento DGTF (6,8 M€) e por dotações de capital (53,3 M€);
- Os custos a incorrer com contratos *swap* (5,9 M€) serão financiados através da concessão de empréstimos da DGTF⁸;
- As restantes necessidades financeiras relativas ao serviço da dívida serão cobertas por dotações de capital (46,6 M€).

⁸ 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.

6.5.3. Stock da Dívida

Quadro 29 – Stock da Dívida

STOCK DA DÍVIDA	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022		Variação 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
M/L Prazo									
B E I	0 €	0 €	0 €	80 962 515 €	220 826 474 €	0 €	-	-220 826 474 €	-100,0%
Obrigações	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	910 000 000 €	0 €	0,0%	0 €	0,0%
SCHULDSCHEIN	0 €	300 000 000 €	300 000 000 €	300 000 000 €	300 000 000 €	-300 000 000 €	-100,0%	-300 000 000 €	-100,0%
Leasings	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	-	0 €	-
DGTF	325 660 852 €	461 822 076 €	539 388 149 €	562 025 122 €	505 252 570 €	-136 161 224 €	-29,5%	-179 591 718 €	-35,5%
TOTAL M/L PRAZO	1 235 660 852 €	1 671 822 076 €	1 749 388 149 €	1 852 987 637 €	1 936 079 044 €	-436 161 224 €	-26,1%	-700 418 191 €	-36,2%
Curto Prazo									
B E I	0 €	0 €	80 962 515 €	139 863 958 €	216 514 597 €	0 €	0,0%	-216 514 597 €	-100,0%
SCHULDSCHEIN	300 000 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	300 000 000 €	-	300 000 000 €	-
DGTF	1 743 928 552 €	1 703 083 178 €	1 576 317 788 €	1 574 357 252 €	1 503 967 394 €	40 845 374 €	2,4%	239 961 158 €	16,0%
TOTAL CURTO PRAZO	2 043 928 552 €	1 703 083 178 €	1 657 280 303 €	1 574 357 252 €	1 503 967 394 €	340 845 374 €	20,0%	539 961 158 €	35,9%
TOTAL	3 279 589 404 €	3 374 905 254 €	3 406 668 453 €	3 427 344 889 €	3 440 046 437 €	-95 315 850 €	-2,8%	-160 457 033 €	-4,7%

A variação do endividamento da DGTF de 2022 para 2023, assenta nos seguintes pressupostos:

- Novos empréstimos a contrair para financiamento de custos a incorrer com contratos *swap* e com o IVA associado ao projeto de Modernização (12,7 M€);
- Suprimentos para cobertura de défice operacional (32,3 M€);
- Conversão de passivo corrente ILD por incorporação em ativo do Estado (99,4 M€);
- Conversão de passivo corrente ML em capital (40,9 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 30 – Stock da Dívida no Balanço Previsional

Un.: €	
PASSIVO NÃO CORRENTE	2023
ILD	1 185 981 717
Financiamentos Obtidos (a)	1 143 381 026
BEI	0
Obrigações	910 000 000
Schuldschein	0
DGTF	233 381 026
Provisões (Processos judiciais em curso -ILD)	8 590 197
Outr.inst.financeiros-potenc.desfav.-ILD	34 010 494
Financiamentos Obtidos (b)	92 279 826
DGTF	92 279 826
PASSIVO CORRENTE	2023
ILD	1 517 272 708
Financiamentos Obtidos (c)	1 321 422 340
DGTF	1 021 422 340
BEI	0
Schuldschein	300 000 000
Outras contas a pagar	195 850 367
Financiamentos Obtidos (d)	722 506 212
DGTF	722 506 212
TOTAL Endividamento (a)+(b)+(c)+(d)	3 279 589 404

6.6. Cumprimento de Orientações Legais

6.6.1. Plano de Redução de Custos

Em 2023, estima-se que o peso dos Gastos Operacionais sobre o Volume de Negócios evolua favoravelmente, ao apresentar uma redução de 1 ponto percentual 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 (€ 446 283);
- O impacto do custo da integração dos trabalhadores da Ferconsult nos gastos com pessoal (€ 1 915 286), por forma a ser comparável com 2019;
- Os impactos decorrentes de fatores excecionais (€ 12 835 997 de acréscimo do custo da energia e € 17 432 do acréscimo do custo dos combustíveis);
- As perdas de receita atribuíveis à pandemia COVID-19 (€ 24 915 751 de receita tarifária e € 144 125 de receita não tarifária).

Quadro 31 – Plano de Redução de Custos (PRC)

PRC	Unid.: €					Var 2023/2022		Var 2023/2019	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
(1) CMVMC	4 318 099	3 394 813	2 530 223	2 613 840	3 596 083	923 286	27,2%	722 016	20,1%
(2) FSE	51 772 365	42 404 967	32 717 165	36 134 918	36 878 739	9 367 398	22,1%	14 893 626	40,4%
(2.1) FSE - COVID-19	446 283	743 805	771 846	884 261	n.a.	-297 522	-40,0%	-	-
(3) Gastos com o pessoal	91 087 583	87 248 453	82 773 918	80 231 596	80 056 942	3 839 130	4,4%	11 030 640	13,8%
(3.1) Integração de trabalhadores da Ferconsult ¹	1 915 286	1 886 981	1 830 040	n.a.	n.a.	28 305	1,5%	-	-
(4) Impactos decorrentes de fatores excecionais	12 853 428	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
(4.1) Acréscimo do custo da energia	12 835 997	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
(4.2) Acréscimo do custo dos combustíveis	17 432	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
(5) Gastos Operacionais p/ efeitos de comparabilidade c/ a eficiência operacional=(1)+(2)+(3)-(4)	131 963 050	130 417 447	115 419 420	118 096 094	120 531 765	1 545 603	1,2%	11 431 286	9,484%
(6) Volume de Negócios (VN)	106 255 262	101 557 367	66 889 972	66 808 955	118 794 598	4 697 895	4,6%	-12 539 336	-10,6%
(7) Indemnizações Compensatórias (conforme Contrato Serv. Público)	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(8) Impacto na receita decorrente de fatores excecionais	-25 059 879	-26 927 734	-54 114 816	-49 148 824	0	1 867 854	-6,9%	-25 059 879	-
(8.1) Perda de receita atribuível à pandemia COVID-19	-25 059 879	-26 927 734	-54 114 816	-49 148 824	n.a.	1 867 854	-6,9%	-	-
(9) Volume de negócios para efeitos de comparabilidade (6+7-8)	131 315 141	128 485 101	121 004 788	115 957 778	118 794 598	2 830 040	2,2%	12 520 543	10,5%
(10) Peso dos Gastos/VN = (5)/(9)	100,5%	101,5%	95,4%	101,8%	101,5%	-1,0 p.p.	-	-1,0 p.p.	-
i. Gastos com Deslocações e Alojamento	174 357	101 500	15 502	7 473	40 013	72 857	71,8%	134 344	335,8%
ii. Gastos com Ajudas de custo	10 819	4 238	5 303	2 631	8 872	6 581	155,3%	1 947	21,9%
iii. Gastos associados à frota automóvel	422 753	369 931	309 559	263 774	292 344	52 821	14,3%	130 409	44,6%
iv. Encargos com contratação de estudos, pareceres projetos e consultoria	2 919 003	2 787 068	2 439 445	2 547 033	1 614 032	131 935	4,7%	1 304 971	80,9%
(11) Total = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	3 526 931	3 262 737	330 364	273 877	341 229	264 194	8,1%	3 185 702	933,6%

¹ 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.

² Compensação AML (PART)

No ponto 6.5.1 encontram-se justificadas as principais variações das rubricas de FSE e no ponto 6.6.2 encontra-se detalhada a justificação para a evolução dos gastos estimados com pessoal.

O detalhe trimestral do Plano de Redução de Custos para 2023 encontra-se no ANEXO IV – Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres (2023).

O valor considerado em (2.1) FSE - COVID-19, do quadro acima, refere-se a:

Quadro 32 - Gastos COVID-19

Medida	Descrição	Justificação	Previsão 2023
Aquisição e aplicação de equipamentos/materiais de proteção, limpeza e segurança	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	446 283 €
Total Fornecimentos e Serviços Externos:			446 283 €

Impactos decorrentes de fatores excecionais ponto (4)

Acréscimo do custo da energia (4.1)

Para o cálculo do impacto excepcional da variação do custo da energia, foi considerado como valor de referência para o período pré-crise, o preço do kWh de 2021 (0,0810 €/kWh) e, como estimativa para 2023, o valor de 0,2175 €/KWh, originando um sobrecusto devido a este aumento excepcional dos preços da energia.

Acréscimo do custo dos combustíveis (4.2)

Considerando o valor médio praticado pela Galp, anterior aos impactos excecionais decorrentes da crise geopolítica, verifica-se que o custo médio para o ano de 2021 foi de 1,39 €/L, e admitindo que em 2023 o preço médio deste combustível se situará em torno de 1,99 €/L, que corresponde ao preço médio para o período de 1 de março a 31 de Julho de 2022, estima-se que o sobrecusto, devido a este aumento excepcional dos preços do gasóleo, seja de aproximadamente de 17.432 €

Impacto na Receita decorrente de fatores excecionais (8)

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 2023). Conforme se poderá constatar no quadro abaixo, estima-se uma perda de receita relativa a bilhetes e passes de cerca de 24,9 M€.

Quadro 33 – Detalhe da perda de receita tarifária atribuível à COVID-19

RECEITA TARIFÁRIA	Estimativa 2023		Variação	
	Pré-Covid	Pós-Covid	Valor	%
Passageiros títulos ocasionais (n.º)	38 173 532	27 818 481	-10 355 051	-27,1%
Receita de títulos ocasionais (€)	50 393 805	36 741 390	-13 652 415	-27,1%
Receita média de títulos ocasionais por passageiro (€)	1,32	1,32	0,00	0,0%
Passageiros Passes (n.º)	165 012 731	108 218 335	-56 794 395	-34,4%
Receita de passes (€)	58 226 013	46 962 674	-11 263 339	-19,3%
Receita média de passes por passageiro (€)	0,35	0,43	0,08	23,0%
Perda de receita tarifária atribuível à pandemia COVID-19			-24 915 754 €	

Receitas não Tarifárias – As receitas relativas a Personalização Lisboa Viva e Espaços Comerciais sofrem uma perda significativa, quer pelo lado da redução de clientes, quer pela crise económica gerada, 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 144 mil euros neste tipo de receita.

Quadro 34 – Detalhe da perda de receita não tarifária atribuível à COVID-19

RECEITA NÃO TARIFÁRIA	Estimativa 2023		Variação	
	Pré-Covid	Pós-Covid	Valor	%
Cartões Viva Viagem	2 638 561	3 026 644	388 083	14,7%
Personalização LV	895 479	376 445	-519 034	-58,0%
Espaços Comerciais	2 181 552	1 854 491	-327 060	-15,0%
Publicidade	1 136 114	1 450 000	313 886	27,6%
Perda de receita não tarifária atribuível à pandemia COVID-19			-144 125 €	

6.6.2. Recursos Humanos

Quadro 35 - Movimento de Pessoal - 2023

Grupo Profissional	Situação a 31.12.21	Situação a 31.12.22	Movimento de Pessoal - 2023						Situação a 31.12.23
			Saídas esperadas (reformas+outros)	Trabalhadores ausentes por mobilidade, cedência, licença	Autorizações de recrutamento concedidas em anos anteriores	Substituições de saídas (obriga a entrada para base da carreira)	Entradas ao abrigo do (normativo legal, despacho, etc)	Autorizações de recrutamento solicitadas	
		[1]	[2]		[3]	[4]	[5]	[6]	[7]=[1]-[2]+[3]+[4]+[5]+[6]
Órgãos Sociais	6	6	0	0	0	0	0	0	6
Cargos de Direção (s/ OS)	21	23	2	0	0	2	0	0	23
Dirigente Intermédio 2º Grau	82	85	1	0	0	1	0	0	85
Técnico superior	147	165	2	0	0	2	0	14	179
Assistente Técnico	253	252	7	0	0	7	0	0	252
Assistente Operacional	1 013	1 084	5	0	0	5	0	86	1 170
TOTAL	1 522	1 615	17	0	0	17	0	100	1 715

O quadro seguinte evidencia a evolução do efetivo, que considera os recrutamentos autorizados com a aprovação do PAO 2022, cujos processos se encontram a decorrer, e o plano de novos recrutamentos considerado para 2023, apresentando informação referente aos Gastos com Pessoal no período 2022-2023, desagregado por órgãos sociais, dirigentes e restantes trabalhadores.

Quadro 36 - Gastos com pessoal

GASTOS COM PESSOAL	2023	2022	2021	2020	2019	Variação 2023/2022	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a)+(b)+(c)+(d)+(e)+(f)+(g)	91 087 583	87 248 453	82 773 918	80 231 596	80 056 942	3 839 130	4,4%
(a) Gastos com Órgãos Sociais	333 248	340 482	333 258	336 856	333 967	-7 234	-2,1%
(b) Gastos com Cargos de Direção	2 090 000	1 814 214	1 742 267	1 471 309	1 532 689	275 786	15,2%
(c) Remunerações do Pessoal	62 807 012	59 237 016	57 734 886	55 631 331	54 724 521	3 569 995	6,0%
(i) Vencimento base + sub. férias + sub. Natal	44 762 740	42 460 634	41 373 555	39 456 271	39 083 630	2 302 106	5,4%
(ii) Outros subsídios	18 044 272	16 776 382	16 361 330	16 175 060	15 640 891	1 267 890	7,6%
(iii) Valorizações Remuneratórias	1 295 041	1 269 648	1 091 484	1 137 320	1 173 281	25 393	2,0%
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	4 645	584	-36 689	0	n.a
(e) Ajudas de Custo	10 819	4 960	1 977	2 068	6 857	5 860	118,2%
(f) Restantes encargos	25 846 504	25 851 781	22 956 886	22 789 449	23 495 598	-5 277	0,0%
(g) Rescisões / Indemnizações	0	0	0	0	0	0	n.a
Gastos totais com pessoal (2) = (1) sem o impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)	89 792 541	85 978 804	81 682 434	79 094 277	78 883 661	3 813 737	4,4%
Gastos com Dirigentes / Gastos com pessoal [(b)/((1)-(g))]	2,3%	2,1%	2,1%	1,8%	1,9%	0,0 p.p.	-
Nº total RH (O.S. + Cargos de Direção + Trabalhadores)	1 715	1 615	1 522	1 519	1 458	100	6,2%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	6	6	6	6	6	0	n.a
Nº Cargos de Direção sem O.S. (número)	23	23	21	17	17	0	n.a
Nº Trabalhadores s/ O.S. e s/ Cargos de Direção (número)	1 686	1 586	1 495	1 496	1 435	100	6,3%

O aumento dos gastos com pessoal, face ao valor estimado de 2022, justifica-se essencialmente por:

- Admissões em 2022 que não correspondem a um ano completo, referentes a autorizações de contratação no âmbito do PAO 22-24 e a substituições: 1 410 mil€;
- Dinâmica contratual, decorrente da avaliação de desempenho de demais acréscimos remuneratórios previstos nos Acordos de Empresa (Processos promocionais e anuidades): 1 448 mil€;
- Reclassificações, correspondendo a subidas de posicionamento na mesma carreira profissional (Reposição do quadro de chefias e do quadro de guarnecimento operacional) ou outras, especificamente autorizadas: 118 mil€;
- Admissões a realizar no decorrer de 2023 (86 Assistentes Operacionais + 14 Técnicos Superiores) com início previsto de funções apenas no 2º semestre: 889 mil€.

6.6.3. Frota Automóvel

Quadro 37 – Frota Automóvel

Frota Automóvel	2023	2022	2021	2020	2019	Var 2023/2022		Var 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
N.º viaturas	47	47	47	47	41	0	0,0%	6	14,6%
Gastos com viaturas (€)	422 753	369 931	309 559	263 774	292 344	52 821	12,5%	130 409	44,6%

O ML submeterá à apreciação do ESPAP a substituição dos veículos da frota não operacional, encontrando-se os respetivos gastos incluídos no orçamento para 2023-2025.

6.6.4. Endividamento

Da aplicação da fórmula de cálculo da variação do endividamento, resulta o valor de -0,25%, cumprindo o limite estabelecido de 2%. Esta variação resulta da maturidade dos financiamentos BEI, em 2022 e do pressuposto assumido da conversão de dívida DGTF em Capital (parte ML) e por incorporação em ativo do Estado (parte ILD). Contudo, 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 38 – Limites de Endividamento

Limites de Endividamento	Unid.: €	
	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA
Financiamento Remunerado	3 279 589 404	3 374 905 254
Capital Social	4 011 238 861	3 869 099 093
Novos Investimentos ¹	64 878 286	
Varição do Endividamento	-0,25%	

¹ Investimentos com expressão material

6.6.5. Plano de Investimentos Anual e Plurianual

Para 2023, o Plano de Investimentos do ML atinge cerca de 211,1 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 39 – Plano de Investimentos 2023-2025 e Realização Acumulada a 2021 – Projetos

PROJETO	APROVAÇÕES	2025 PREVISÃO	2024 PREVISÃO	2023 ORÇAMENTO	2022 PREVISÃO	2021 ACUMULADO
Investimento ML		83 006 779	59 301 907	48 266 815	14 298 096	36 555 766
Aumento de Capital Ferconsult		0	0	600 000	n.a.	n.a.
Edifícios e outras Construções		853 813	270 000	230 126	670 683	305 011
Central Fotovoltaica PMO II		3 979 925	3 639 101	877 000	n.a.	n.a.
Remodelação e Renovação de Instalações		6 115 260	7 204 828	1 053 480	980 265	2 020 856
Posto de Comando Central		7 958 870	4 410 000	525 000	n.a.	n.a.
Subestação de Tração - Jardim Zoológico		11 973 209	7 270 538	525 000	n.a.	n.a.
Equipamento Básico		8 199 650	5 604 150	1 356 608	653 864	1 828 267
Renovação de sistemas vídeo e comunicação + SADI nas carruagens (ML90, ML95, ML97 e ML99)	PEE n.º 768/2021	4 724 160	1 918 080	1 918 080	319 680	n.a.
Modernização Linhas Azul, Amarela e Verde (Material Circulante)	(RCM n.º 107/2018)	15 525 642	16 285 048	23 710 355	7 406 133	20 226 473
Modernização Linhas Azul, Amarela e Verde (CBTC)	RCM n.º 45/B2021	936 326	59 230	121 010	69 933	7 893 867
Modernização linha Vermelha (CBTC-Mat. Circulante)	PRR	6 345 172	3 033 192	600 000	0	n.a.
Sistema de informação aos clientes nas estações		3 500 000	3 325 000	1 825 000	n.a.	n.a.
Remodelação geral de MAVT		0	1 650 000	1 100 000	0	0
Máquina esmeriladora	PEE n.º 736/2020	0	0	5 595 896	0	2 398 241
Upgrade tecnológico do sistema de acionamento de portas da série ML90	PEE n.º 737/2020	0	352 205	1 408 818	587 008	0
Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99		0	619 355	1 858 064	2 345 119	1 177 462
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas (Aquisição de Mat. Circulante)	PRR	10 783 282	148 632	0	0	0
Torno rodas PMO3 + Sistema de medida automática de rodas	PEE n.º 804/2021	0	0	1 210 015	593 995	n.a.
Substituição das travessas de pinho - PMO II		0	725 000	725 000	n.a.	n.a.
Ferramentas e Utensílios		165 400	198 900	280 629	27 241	67 418
Aplicações de Suporte ao Negócio, Hardware e Software		1 700 000	2 400 000	2 400 000	n.a.	n.a.
Equipamento Administrativo		246 070	188 650	340 735	643 146	581 264
Plano de Prevenção COVID		0	0	6 000	1 029	56 906
Investimento ILD		268 781 399	287 092 849	162 830 471	58 606 248	80 727 211
Remodelação da linha Azul		1 906 500	1 596 325	806 052	2 049 888	259 382
Remodelação da linha Amarela		637 099	934 751	1 780 582	823 093	335 518
Remodelação da linha Verde		13 892	1 628 635	473 349	136 412	288 923
Remodelação da linha Vermelha		141 085	1 389 650	522 820	802 976	152 751
Remodelação da Rede Global		769 000	1 202 369	1 968 373	459 983	487 419
Remodelação de 11 postos de bombagem da rede ML		400 000	400 000	744 325	n.a.	n.a.
Plano Nacional de Acessibilidades	DL 163/2006	12 483 795	10 870 843	5 891 107	2 207 061	4 909 508
Prolongamento Rato / Cais do Sodré	RCM n.º 173/2018 RCM n.º 88/2021	0	73 076 840	70 805 903	44 775 273	51 541 984
Prolongamento S. Sebastião / Alcântara	PRR	152 754 828	82 966 808	55 100 000	3 200 000	n.a.
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas	PRR	85 631 822	96 149 842	9 178 286	1 135 722	n.a.
Modernização Linhas Azul, Amarela e Verde (CBTC)	(RCM n.º 107/2018) RCM n.º 45/B2021	4 156 389	4 348 544	5 801 559	1 864 199	3 494 634
Renovação de Sistemas de Conforto (Esc.mecânicas, Tapetes rolante e Elevadores)	PEE n.º 968/2022	2 370 757	7 617 722	2 368 486	405 667	2 133 514
Remodelação estação Areeiro	PEE n.º 426/2020	0	0	574 014	266 701	3 497 989
Remodelação estação Arroios	PEE n.º 165-A/2019 PEE n.º 209/2020	636 694	606 375	105 000	457 466	9 453 925
Remodelação estação Olivais		0	0	0	21 807	4 171 664
Remodelação estação Cais do Sodré		0	4 020 701	6 223 414	0	n.a.
Remodelação estação Colégio Militar		512 602	239 344	25 200	0	n.a.
Remodelação estação Marquês de Pombal		6 366 938	44 100	462 000	0	n.a.
Total		351 788 178	346 394 756	211 097 286	72 904 344	117 282 977

No quadro anterior, os valores dos principais projetos do ML, acumulados a 2021, 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 2023-2025, destacam-se os seguintes projetos (Ver ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento):

- Remodelação e Renovação de Instalações para centralização de serviços e remodelação das atuais instalações, projeto iniciado ainda em 2017 (resultante da separação das empresas antes associadas na Transportes de Lisboa), e com conclusão prevista para o final de 2026: 17,6 M€ será o valor global de investimento;
- Instalação de uma central Fotovoltaica nas vias de garagem do PMO II: 9 M€;
- Relocalização do Posto de Comando Central (PCC), comportando *upgrade* das condições técnicas e tecnológicas para controlo da rede ML, incluindo as expansões da rede em curso e projetadas: 12,9 M€;
- Desconstrução e construção de novo edifício da subestação de tração do PMO I: 19,8 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;
- Aquisição de Máquina Esmeriladora, essencial à realização das tarefas de reperfilagem do carril de rolamento e eliminação do desgaste ondulatório: 8 M €;
- Alteração das portas ML90 para tecnologia elétrica (18 UT), a prestação de serviço irá continuar a decorrer nos anos de 2022 a 2024, no valor global de 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 em 2024;
- Remodelação geral de máquinas automáticas de venda de títulos de transporte (MAVT) que 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: 2,75 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 (1,8 M€);
- 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. 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: 8,65 M€;
- Renovação de Sistemas de Conforto (Escadas mecânicas, Tapetes rolantes e Elevadores), cujo valor global atual, dada a continuidade do projeto, ascende a 14,9 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 (10,4 M€).

Linha Circular (Prolongamento Rato/Cais do Sodré)

O Projeto de Prolongamento Rato/Cais do Sodré, 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).

Atualmente encontram-se em execução o Lote 1, 2 e 3, estando o lote 4 em fase de contratação.

Este prolongamento tem conclusão prevista para 2024, com a abertura a exploração no 4º trimestre de 2024 e um valor global estimado de 240,2 M€.

Expansão da Linha Vermelha - Prolongamento S. Sebastião / Alcântara

A 17.09.2021 é celebrado entre a Estrutura de Missão “Recuperar Portugal” e o Metropolitano de Lisboa, E.P.E, na qualidade de Beneficiário Direto, o Contrato de Financiamento que tem por objeto a concessão de um apoio financeiro destinado a financiar a realização do investimento TC-C15-i01, designado por “Expansão da Rede de Metro de Lisboa – Linha Vermelha até Alcântara” enquadrado na componente C15 do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR). Com a expansão da rede do Metropolitano até Alcântara, pretende-se 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”*.

O Metropolitano de Lisboa, E.P.E., na qualidade de Beneficiário Direto é a entidade globalmente responsável pela execução do investimento ora contratualizado. Pela execução do contrato o Metropolitano de Lisboa, E.P.E., receberá um montante global de 304.000.000,00 € (trezentos e quatro milhões de euros), correspondente à totalidade do custo do Investimento TC-C15-i01. ”. 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.

Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas

No dia 5 de Julho de 2021, 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. O protocolo celebrado estabeleceu o Metropolitano de Lisboa como responsável pelos 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 consequente 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.

Em 17 de Setembro de 2021, é celebrado entre a Estrutura de Missão “Recuperar Portugal” e o Metropolitano de Lisboa, E.P.E, na qualidade de Beneficiário Direto, o Contrato de Financiamento que tem por objeto a concessão de um apoio financeiro destinado a financiar a realização do investimento designado por “Metro Ligeiro de Superfície Odivelas-Loures” com o código com o código TC-C15-i03. 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.

Os restantes projetos que constam do Quadro 39, 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 40 – Plano de Investimento dos Novos Projetos – Realização Após 2025

Projeto	Aprovações	Un: €
		≥ 2026
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	8 100 658
Metro Ligeiro de Superfície Loures / Odivelas	PRR	46 972 414
Remodelação e Renovação de Instalações		267 411
Plano Nacional de Acessibilidades	DL 163/2006	13 005 917
TOTAL		68 346 400

6.6.6. Prazo Médio de Pagamentos

Quadro 41 – Prazo Médio de Pagamentos

PMP	2023	2022	2021	2020	2019	Var 2023/2022		Var 2023/2019	
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	Valor	%	Valor	%
Prazo Médio Pagamentos (dias)	45	51	36	42	47	-6	-11,8%	-2	-4,3%

Para 2023, prevê-se um Prazo Médio de Pagamentos de 45 dias, 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.

6.6.7. Saldos em Dívida

Quadro 42 – Saldos em Dívida 2023-2019

Saldos em Dívida (valores em euros)	0-90 dias					Dívidas vencidas art. 1.º DL 65-A/2011 > 90 dias				
	2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019
	PREVISÃO	ESTIMATIVA	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	EXECUÇÃO	PREVISÃO	ESTIMATIV	EXECUÇÃO	EXECUÇÃ	EXECUÇÃ
Aquisição de Bens e Serviços	552 195	547 635	503 474	154 415	3 712 140	0	0	0	0	0
Aquisições de Capital	1 693 165	1 246 710	546 770	7 183	90 084	0	0	0	0	0
Total	2 245 360	1 794 345	1 050 244	161 598	3 802 224	0	0	0	0	0

No que respeita às dívidas vencidas, para 2023 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.

7. 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 2023.

7.1. 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.

Adicionalmente, e estando previsto em 2023 a resolução de um processo de litígio com um prestador de serviços da Ferconsult, foi estimado um aumento de capital de 600 mil € para cumprimento do acordo de pagamento estabelecido entre as partes.

7.2. METROCOM – Exploração de Espaços Comerciais, S.A.

PRC	Un.: €					Var 2022/2019		Var 2023/2022	
	2023 Previsão	2022 Estimativa	2021 Execução	2020 Execução	2019 Execução	Valor	%	Valor	%
(1) CMVMC	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(2) FSE	2.237.719	2.205.904	1.590.773	1.545.025	2.551.185	-313.466	-12,3%	31.815	1,4%
(3) Gastos com o pessoal	232.652	213.750	206.440	134.025	134.031	98.621	73,6%	18.902	8,8%
(4) Impactos decorrentes de fatores excecionais	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(5) Gastos Operacionais p/ efeitos de comparabilidade c/ a eficiência operacional=(1)+(2)+(3)-(4)	2.470.371	2.419.654	1.797.213	1.679.049	2.685.216	-214.845	-8,0%	50.717	2,1%
(6) Volume de Negócios (VN)	2.586.926	2.579.758	1.790.710	1.630.097	2.874.362	-287.436	-10,0%	7.168	0,3%
(7) Indemnizações compensatórias (conforme Contrato de Serv. Público)	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(8) Impacto na receita decorrente de fatores excecionais	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(9) Volume de negócios para efeitos de comparabilidade (6+7-8)	2.586.926	2.579.758	1.790.710	1.630.097	2.874.362	-287.436	-10,0%	7.168	0,3%
(10) Peso do Gastos/VN = (5)/(9)	95,5%	93,8%	100,4%	103,0%	93,4%	2,1 p.p.	-	1,7 p.p.	-
(7) Gastos com Deslocações e Alojamento	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(8) Gastos com Ajudas de custo	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(9) Gastos associados à frota automóvel	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(10) Gastos c/ contratações de estudos, pareceres, projetos e consultoria (valor)	0	0	0	0	0	0	-	0	-
(11) Total = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	0	0	0	0	0	0	-	0	-

Para 2023, prevê-se que o volume de negócios atinja os 2,6 milhões de euros, o que representa um decréscimo de 287 mil€, em relação a 2019. O rácio Peso dos Gastos/VN apresenta um acréscimo de 1,7 p.p., atingindo os 95,5%.

O valor estimado de FSE para 2023 apresenta uma redução de 313 mil€ (-12,3%) 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 um estágio remunerado durante 2023, quer pela celebração de um contrato de prestação de serviços com o elemento que realizou estágio remunerado durante o ano de 2022.

ANEXO I – Demonstrações Financeiras Previsionais

Balanço 2023

BALANÇO	2023 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un: €
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
ATIVO						
ATIVO NÃO CORRENTE						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	5.567.649.947	5.489.020.230	5.490.960.096	5.549.434.589	5.567.649.947	
Ativos fixos tangíveis	146.920.484	119.634.572	128.574.912	138.187.019	146.920.484	
Ativos intangíveis	1.562.126	1.562.126	1.562.126	1.562.126	1.562.126	
Propriedades de investimento	12.605.618	12.947.205	12.833.343	12.719.480	12.605.618	
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	92.388.816	91.788.816	92.388.816	92.388.816	92.388.816	
Derivados	-	-	-	-	-	
Outros ativos financeiros	51.818.456	52.220.106	52.260.106	52.260.106	51.818.456	
Total do ativo não corrente	5.872.945.448	5.767.173.054	5.778.579.398	5.846.552.136	5.872.945.448	
ATIVO CORRENTE						
Inventários	10.716.601	9.954.419	10.211.411	10.465.708	10.716.601	
Clientes	2.384.854	2.384.854	2.384.854	2.384.854	2.384.854	
Estado e outros entes públicos	22.959.967	14.974.270	17.568.102	20.367.167	22.959.967	
Outros créditos a receber	22.389.436	22.389.436	22.389.436	22.389.436	22.389.436	
Diferimentos	31.629.237	31.629.237	31.629.237	31.629.237	31.629.237	
Caixa e depósitos bancários	114.994.903	120.629.181	115.838.377	115.024.590	114.994.903	
Total do ativo corrente	205.074.998	201.961.397	200.021.417	202.260.992	205.074.998	
Total do ativo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	5.567.649.947	5.489.020.230	5.490.960.096	5.549.434.589	5.567.649.947	
Total do ativo afeto à operação (ML)	510.370.498	480.114.221	487.640.719	499.378.539	510.370.498	
Total do Ativo	6.078.020.446	5.969.134.451	5.978.600.815	6.048.813.127	6.078.020.446	
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO						
CAPITAL PRÓPRIO						
Capital subscrito	4.011.238.861	3.885.457.893	3.934.002.420	3.967.186.604	4.011.238.861	
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	(1.997.327.423)	(1.997.327.423)	(1.997.327.423)	(1.997.327.423)	(1.997.327.423)	
Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	209.104.224	81.230.460	118.478.607	161.125.809	209.104.224	
Total do capital próprio	2.261.773.213	2.008.118.480	2.093.911.155	2.169.742.541	2.261.773.213	
Resultado líquido do período	(41.947.462)	(6.332.685)	(17.610.607)	(31.865.896)	(41.947.462)	
Total do capital próprio	2.219.825.751	2.001.785.795	2.076.300.548	2.137.876.646	2.219.825.751	
PASSIVO						
PASSIVO NÃO CORRENTE						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	1.185.981.717	1.580.698.835	1.582.782.660	1.586.437.330	1.185.981.717	
Provisões	1.701.241	1.701.241	1.701.241	1.701.241	1.701.241	
Financiamentos obtidos	92.279.826	132.303.901	133.674.204	135.044.508	92.279.826	
Derivados	6.629.060	6.629.060	6.629.060	6.629.060	6.629.060	
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	264.332.904	266.124.928	265.517.605	264.925.254	264.332.904	
Total do passivo não corrente	1.550.924.748	1.987.457.966	1.990.304.771	1.994.737.393	1.550.924.748	
PASSIVO CORRENTE						
Investimentos de infraestruturas de longa duração	1.517.272.708	1.209.106.527	1.160.200.828	1.161.137.349	1.517.272.708	
Fornecedores	1.840.652	1.486.978	1.604.869	1.722.760	1.840.652	
Estado e outros entes públicos	8.347.280	8.347.280	8.347.280	8.347.280	8.347.280	
Financiamentos obtidos	722.506.212	700.440.607	682.251.082	686.476.931	722.506.212	
Outras dívidas a pagar	57.303.096	60.509.297	59.591.437	58.514.769	57.303.096	
Total do passivo corrente	2.307.269.947	1.979.890.690	1.911.995.496	1.916.199.088	2.307.269.947	
Total do passivo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	2.703.254.425	2.789.805.363	2.742.983.489	2.747.574.679	2.703.254.425	
Total do passivo afeto à operação (ML)	1.154.940.271	1.177.543.293	1.159.316.778	1.163.361.803	1.154.940.271	
Total do passivo	3.858.194.695	3.967.348.656	3.902.300.267	3.910.936.482	3.858.194.695	
Total do capital próprio e do passivo	6.078.020.446	5.969.134.451	5.978.600.815	6.048.813.127	6.078.020.446	

Balança 2019-2025

Un: €

BALANÇO	2025 PREVISÃO	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO
ATIVO							
ATIVO NÃO CORRENTE							
Investimentos de infraestruturas de longa duração	6.018.712.102	5.802.644.530	5.567.649.947	5.439.394.570	5.400.543.332	5.390.701.851	5.249.978.288
Ativos fixos tangíveis	270.770.441	196.592.980	146.920.484	111.534.828	118.351.247	98.448.584	112.510.800
Ativos intangíveis	1.562.126	1.562.126	1.562.126	1.562.126	1.721.469	1.830.425	-
Propriedades de investimento	8.104.923	8.560.372	12.605.618	13.061.067	13.353.294	12.621.462	13.495.310
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	92.388.816	92.388.816	92.388.816	91.788.816	42.655.774	33.832.449	3.789.301
Derivados	-	-	-	-	-	-	-
Outros ativos financeiros	52.706.880	52.281.578	51.818.456	52.220.106	52.218.573	54.065.280	58.096.755
Total do ativo não corrente	6.444.245.288	6.154.030.402	5.872.945.448	5.709.561.513	5.628.843.688	5.591.500.051	5.437.870.454
ATIVO CORRENTE							
Inventários	12.604.921	11.310.499	10.716.601	9.710.042	9.771.398	10.836.101	7.737.745
Clientes	2.384.854	2.384.854	2.384.854	2.384.854	2.059.472	1.718.818	1.298.272
Estado e outros entes públicos	22.959.967	22.959.967	22.959.967	12.508.652	7.891.979	3.815.038	3.049.503
Outros créditos a receber	22.389.436	22.389.436	22.389.436	22.389.436	16.308.269	10.929.504	6.939.794
Diferimentos	31.629.237	31.629.237	31.629.237	31.629.237	30.809.340	30.388.665	30.434.644
Caixa e depósitos bancários	45.688.588	88.369.067	114.994.903	114.994.903	124.800.233	47.271.470	29.729.749
Total do ativo corrente	137.657.003	179.043.060	205.074.998	193.617.124	191.640.691	104.959.596	79.189.707
Total do ativo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	6.018.712.102	5.802.644.530	5.567.649.947	5.439.394.570	5.400.543.332	5.390.701.851	5.249.978.288
Total do ativo afeto à operação (ML)	563.190.189	530.428.932	510.370.498	463.784.067	419.941.048	305.757.796	267.081.873
Total do Ativo	6.581.902.291	6.333.073.462	6.078.020.446	5.903.178.637	5.820.484.379	5.696.459.647	5.517.060.161
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO							
CAPITAL PRÓPRIO							
Capital subscrito	4.733.501.849	4.468.774.691	4.011.238.861	3.869.099.093	3.667.903.891	3.413.998.982	3.093.575.218
Reserva legais	21.597	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	1.501.878
Excedentes de revalorização	37.234.076	37.234.076	37.234.076	37.234.076	37.234.076	37.234.076	37.234.076
Resultados transitados	(2.045.044.188)	(2.039.274.884)	(1.997.327.423)	(1.963.706.965)	(1.940.806.395)	(1.883.675.004)	(1.833.920.110)
Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	722.389.187	489.072.193	209.104.224	43.601.380	18.104.175	(7.181.254)	(30.575.339)
	3.449.604.398	2.957.329.550	2.261.773.213	1.987.751.058	1.783.959.221	1.561.900.274	1.267.837.320
Resultado líquido do período	(14.666.669)	(5.769.304)	(41.947.462)	(33.620.457)	(22.900.570)	(57.131.391)	(16.873.277)
Total do capital próprio	3.434.937.730	2.951.560.246	2.219.825.751	1.954.130.601	1.761.058.651	1.504.768.883	1.250.964.043
PASSIVO							
PASSIVO NÃO CORRENTE							
Investimentos de infraestruturas de longa duração	512.762.756	973.041.960	1.185.981.717	1.576.488.228	1.730.374.092	1.946.015.681	2.078.989.938
Provisões	1.701.241	1.701.241	1.701.241	1.701.241	1.701.241	40.313.289	55.807.026
Financiamentos obtidos	43.358.237	54.475.036	92.279.826	130.933.598	144.565.037	151.382.336	167.145.382
Derivados	6.629.060	6.629.060	6.629.060	6.629.060	19.263.628	43.363.932	58.618.131
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	258.589.210	261.625.079	264.332.904	266.728.003	270.784.682	274.600.485	271.350.648
Total do passivo não corrente	823.040.504	1.297.472.377	1.550.924.748	1.982.480.130	2.166.688.680	2.455.675.724	2.631.911.125
PASSIVO CORRENTE							
Investimentos de infraestruturas de longa duração	1.524.574.306	1.276.285.711	1.517.272.708	1.208.350.778	1.174.590.940	1.056.477.888	1.041.099.776
Fornecedores	2.846.054	2.331.265	1.840.652	1.369.087	1.177.892	7.230.978	10.118.432
Estado e outros entes públicos	8.347.280	8.347.280	8.347.280	8.347.280	3.254.811	3.150.333	3.030.076
Financiamentos obtidos	728.755.793	737.675.958	722.506.212	687.042.472	659.648.495	605.259.449	522.801.395
Outras dívidas a pagar	59.400.626	59.400.626	57.303.096	61.458.289	54.064.911	63.896.392	57.135.314
Total do passivo corrente	2.323.924.058	2.084.040.840	2.307.269.947	1.966.567.906	1.892.737.048	1.736.015.040	1.634.184.993
Total do passivo em Investimentos de Infraestruturas de Longa Duração	2.037.337.062	2.249.327.672	2.703.254.425	2.784.839.006	2.904.965.031	3.002.493.569	3.120.089.714
Total do passivo afeto à operação (ML)	1.109.627.500	1.132.185.545	1.154.940.271	1.164.209.030	1.154.460.697	1.189.197.195	1.146.006.403
Total do passivo	3.146.964.561	3.381.513.216	3.858.194.695	3.949.048.036	4.059.425.728	4.191.690.764	4.266.096.118
Total do capital próprio e do passivo	6.581.902.291	6.333.073.462	6.078.020.446	5.903.178.637	5.820.484.379	5.696.459.647	5.517.060.161

Demonstração de Resultados 2023

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un:€
	2023 PREVISÃO	1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	
Vendas e Serviços Prestados	106.255.262	25.379.457	52.807.293	77.668.155	106.255.262
Subsídios à Exploração	7.149.749	7.149.749	7.149.749	7.149.749	7.149.749
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	-	-	-	-
Trabalhos para a própria entidade	5.927.063	1.421.202	2.959.598	4.415.160	5.927.063
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(4.318.099)	(1.088.542)	(2.161.490)	(3.238.472)	(4.318.099)
Fornecimentos e serviços externos	(51.772.365)	(13.014.273)	(25.657.653)	(38.533.370)	(51.772.365)
Gastos com o pessoal	(91.087.583)	(22.269.052)	(45.187.275)	(67.974.875)	(91.087.583)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-
Aumentos/reduções de justo valor	(441.649)	-	-	-	(441.649)
Outros rendimentos e ganhos	1.869.335	139.250	278.500	417.750	1.869.335
Outros gastos e perdas	(997.222)	(417.489)	(533.354)	(871.029)	(997.222)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(27.415.510)	(2.699.697)	(10.344.632)	(20.966.932)	(27.415.510)
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(13.216.608)	(3.304.152)	(6.608.304)	(9.912.456)	(13.216.608)
Imparidade de ativos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(40.632.118)	(6.003.849)	(16.952.936)	(30.879.388)	(40.632.118)
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(1.315.344)	(328.836)	(657.672)	(986.508)	(1.315.344)
Resultado antes de impostos	(41.947.462)	(6.332.685)	(17.610.607)	(31.865.896)	(41.947.462)
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	-	-	-
Resultado líquido do exercício	(41.947.462)	(6.332.685)	(17.610.607)	(31.865.896)	(41.947.462)

Demonstração de Resultados 2019-2025

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	Un: €						
	2025 PREVISÃO	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUÇÃO	2020 EXECUÇÃO	2019 EXECUÇÃO
Vendas e Serviços Prestados	129.343.061	117.405.002	106.255.262	101.557.367	66.889.972	66.808.955	118.794.598
Subsídios à Exploração	-	-	7.149.749	13.923.047	38.044.153	21.740.836	516.729
Ganhos / perdas imputadas às subsidiárias, assoc e emp. conjuntos	-	-	-	(2.142)	(4.601.985)	(4.138.648)	(2.411.668)
Trabalhos para a própria entidade	5.880.631	5.993.351	5.927.063	5.877.856	5.825.053	4.652.146	3.102.102
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(4.744.237)	(4.511.549)	(4.318.099)	(3.394.813)	(2.530.223)	(2.613.840)	(3.596.083)
Fornecimentos e serviços externos	(41.780.752)	(46.080.864)	(51.772.365)	(42.404.967)	(32.717.165)	(36.134.918)	(36.878.739)
Gastos com o pessoal	(93.436.700)	(92.257.008)	(91.087.583)	(87.248.453)	(82.773.918)	(80.231.596)	(80.056.942)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	299.936	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-	-	1.213	313.925	128.641
Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	40.500	(70.000)	-
Aumentos/reduções de justo valor	385.302	423.122	(441.649)	12.634.568	24.005.699	16.130.888	24.535.909
Outros rendimentos e ganhos	692.988	25.696.323	1.869.335	1.959.574	7.017.606	2.727.645	6.138.668
Outros gastos e perdas	(762.406)	(758.211)	(997.222)	(1.336.576)	(3.053.133)	(6.737.947)	(2.907.862)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(4.422.114)	5.910.167	(27.415.510)	1.565.462	16.147.772	(17.252.620)	27.365.353
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(9.284.767)	(10.482.022)	(13.216.608)	(14.813.276)	(14.995.928)	(15.179.029)	(19.051.536)
Imparidade de ativos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	1.187.407	(318.005)	1.779.952
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(13.706.881)	(4.571.855)	(40.632.118)	(13.247.814)	2.339.251	(32.749.653)	10.093.768
Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-
Juros e gastos similares suportados	(959.788)	(1.197.449)	(1.315.344)	(20.372.643)	(25.234.460)	(24.380.720)	(26.926.463)
Resultado antes de impostos	(14.666.669)	(5.769.304)	(41.947.462)	(33.620.457)	(22.895.209)	(57.130.373)	(16.832.694)
Imposto sobre o rendimentos do exercício	-	-	-	-	(5.361)	(1.018)	(40.582)
Resultado líquido do exercício	(14.666.669)	(5.769.304)	(41.947.462)	(33.620.457)	(22.900.570)	(57.131.391)	(16.873.277)

Demonstração de Fluxos de Caixa 2023

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA	2023 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un:€
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
Atividades Operacionais						
Recebimentos de Clientes	113 307 898	27 050 914,35	56 282 808,92	82 784 421,65	113 307 898,03	
Pagamentos a Fornecedores	72 943 395	18 575 757,89	36 360 087,88	54 395 216,35	72 943 394,92	
Pagamentos ao Pessoal	90 605 905	22 143 987,54	44 924 881,89	67 629 235,50	90 605 905,14	
Caixa gerada pelas operações	(50 241 402)	(13 668 831)	(25 002 161)	(39 240 030)	(50 241 402)	
Recebimentos do 'Apoio à reposição da oferta de transportes públicos'	7 578 734	7 578 733,74	7 578 733,74	7 578 733,74	7 578 733,74	
Pagamento e recebimento de Impostos	-	-	-	-	-	
Recebimentos Remuneração Autónoma - Complementos de Pensões	-	-	-	-	-	
Outros recebimentos/pagamentos atividade operacional	10 403 371	2 441 007,13	5 034 274,10	7 610 963,55	10 403 370,96	
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	(32 259 297)	(3 649 090)	(12 389 153)	(24 050 333)	(32 259 297)	
Atividades de Investimento						
Recebimentos provenientes de:						
Subsídios de Investimento	166 615 179	37 629 079,72	74 877 227,20	117 524 429,27	166 615 178,67	
Juros e rendimentos similares	-	-	-	-	-	
Total dos recebimentos	166 615 179	37 629 080	74 877 227	117 524 429	166 615 179	
Pagamentos respeitantes a:						
Ativos fixos tangíveis	226 126 852	49 019 002,29	100 841 352,36	160 437 290,57	226 126 852,44	
Outros pagamentos	600 000	-	600 000,00	600 000,00	600 000,00	
Total dos pagamentos	226 726 852	49 019 002	101 441 352	161 037 291	226 726 852	
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	(60 111 674)	(11 389 923)	(26 564 125)	(43 512 861)	(60 111 674)	
Atividades de Financiamento						
Recebimentos provenientes de:						
Aumentos de capital	99 893 882	16 029 964,12	43 780 384,17	76 635 732,15	99 893 881,54	
Financiamentos obtidos	44 986 105	17 228 810,16	21 208 449,84	28 709 035,97	44 986 104,87	
Cobertura de prejuízos	-	-	-	-	-	
Outras operações de financiamento	-	-	-	-	-	
Total dos recebimentos	144 879 986	33 258 774	64 988 834	105 344 768	144 879 986	
Pagamentos respeitantes a:						
Financiamentos obtidos	-	-	-	-	-	
Juros e gastos similares	52 348 314	12 535 376,38	25 066 752,76	37 598 129,14	52 348 313,68	
Outras operações de financiamento	160 702	50 107,19	125 329,57	153 758,35	160 701,63	
Total dos pagamentos	52 509 015	12 585 484	25 192 082	37 751 887	52 509 015	
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	92 370 971	20 673 291	39 796 752	67 592 881	92 370 971	
Variação de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)	0	5 634 278	843 474	29 686	-	
Caixa e seus equivalentes no início do período	114 994 903	114 994 903	114 994 903	114 994 903	114 994 903	
Caixa e seus equivalentes no fim do período	114 994 903	120 629 181	115 838 377	115 024 590	114 994 903	

Demonstração de Fluxos de Caixa 2019-2025

Un: €

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA	2025 PREVISÃO	2024 PREVISÃO	2023 PREVISÃO	2022 ESTIMATIVA	2021 EXECUTADO	2020 EXECUTADO	2019 EXECUTADO
Atividades Operacionais							
Recebimentos de Clientes	137 863 369	125 188 475	113 307 898	106 643 616	80 429 312	66 669 577	131 890 372
Pagamentos a Fornecedores	61 698 632	65 650 602	72 943 395	58 346 842	46 919 571	47 940 571	45 463 401
Pagamentos ao Pessoal	93 240 595	91 929 974	90 605 905	88 485 892	85 286 826	82 455 389	81 126 782
Caixa gerada pelas operações	(17 075 857)	(32 392 100)	(50 241 402)	(40 189 118)	(51 777 085)	(63 726 382)	5 300 189
Recebimentos do 'Apoio à reposição da oferta de transportes públicos'			7 578 734	18 490 218	31 088 003	20 299 084	-
Pagamento e recebimento de Impostos						1 450 386	3 314 410
Outros recebimentos/pagamentos atividade operacional	19 181 072	14 587 467	10 403 371	11 764 884	3 398 831	675 139	(1 727 173)
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	2 105 215	(17 804 633)	(32 259 297)	(9 934 015)	(17 290 251)	(41 301 773)	6 887 426
Atividades de Investimento							
Recebimentos provenientes de:							
Subsídios de Investimento	233 452 982	233 719 514	166 615 179	66 008 184	154 316 749	31 474 692	27 280 412
Juros e rendimentos similares							
Outros recebimentos		30 400 000					
Total dos recebimentos	233 452 982	264 119 514	166 615 179	66 008 184	154 316 749	31 474 692	27 280 412
Pagamentos respeitantes a:							
Ativos fixos tangíveis	369 110 173	357 591 707	226 126 852	119 541 069	150 753 911	73 905 447	12 470 084
Outros pagamentos			600 000				
Total dos pagamentos	369 110 173	357 591 707	226 726 852	119 541 069	150 753 911	73 905 447	12 470 084
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	(135 657 191)	(93 472 193)	(60 111 674)	(53 532 885)	3 562 837	(42 430 755)	14 810 328
Atividades de Financiamento							
Recebimentos provenientes de:							
Aumentos de capital	241 505 300	412 203 396	99 893 882	49 049 241	119 187 522	320 423 764	549 784 212
Financiamentos obtidos	8 600 469	28 531 671	44 986 105	183 280 853	253 904 909	203 813 049	131 884 780
Cobertura de prejuízos							
Outras operações de financiamento				15 880		257 345	
Total dos recebimentos	250 105 769	440 735 067	144 879 986	232 345 974	373 092 431	524 494 158	681 668 992
Pagamentos respeitantes a:							
Financiamentos obtidos	110 000 000	300 000 000		80 962 515	139 863 958	216 514 597	471 502 576
Juros e gastos similares	49 163 669	56 084 076	52 348 314	97 721 889	141 972 295	206 705 313	218 372 006
Outras operações de financiamento	70 603		160 702				
Total dos pagamentos	159 234 272	356 084 076	52 509 015	178 684 404	281 836 253	423 219 910	689 874 582
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	90 871 497	84 650 991	92 370 971	53 661 570	91 256 178	101 274 248	(8 205 590)
Varição de caixa e seus equivalentes (4)=(1)+(2)+(3)	(42 680 480)	(26 625 836)	0	(9 805 330)	77 528 764	17 541 721	13 492 165
Caixa e seus equivalentes no início do período	88 369 067	114 994 903	114 994 903	124 800 233	47 271 470	29 729 749	16 237 584
Caixa e seus equivalentes no fim do período	45 688 588	88 369 067	114 994 903	114 994 903	124 800 233	47 271 470	29 729 749

ANEXO II – Fichas de Projetos de Investimento



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				80 meses	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	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro (Fundo Ambiental)
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
96 317 257,22 €	70 805 902,74 €	73 076 840,05 €	0,00 €	240 200 000,00 €						
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Aumento do número de passageiros, graças à 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	2023	Continuação da execução das Empreitadas de Toscos (RA/CS) e 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
	2024	Finalização da empreitada de execução de Acabamentos e Sistemas								
	2025									No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Assessorias diversas (Estudos,Arqueologia, Jurídica, Modelo Avaliação propostas, Risco, Comunicação, Sistema de Informação...)						5 350 751,92 €	152 000,00 €			
Expropriações						3 365 919,27 €	15 960,00 €			
Revisão de Projeto						1 160 250,00 €	59 925,00 €	54 825,00 €		
Supervisão dos trabalhos de construção						2 319 803,63 €	1 624 799,01 €	1 126 905,33 €		
Construções e Edificações						80 002 333,77 €	65 447 336,63 €	55 857 156,06 €		
Ajustamento de preços						4 118 198,62 €	3 505 882,10 €	16 037 953,66 €		
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €		96 317 257,22 €	70 805 902,74 €	73 076 840,05 €	0,00 €	0,00 €
Total								240 200 000,00 €		

Riscos	Observações
240200000	
240 200 000,00 €	

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	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 da sinalização ferroviária com a instalação de CBTC na Linha Vermelha 3 - Modernização de 41 UT					Jaime Alves	Jaime Alves	Ricardo Machado				
Caraterização do Projeto / Justificação	1 - Prolongamento da Linha Vermelha desde o término da estação de S. Sebastião até Alcântara 2 - 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) 3 - 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						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto					
Montante estimado c/ Execução incluída					Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	PRR	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025									
3.200.000,00 €	55.700.000,00 €	86.000.000,00 €	159.100.000,00 €	304.000.000,00 €							100%	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos										Prioridade do Projeto	
	Sociais										Baixa	
	Estruturantes										Média	
	Legais										Alta	x
	Outros										Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023					Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024											
	2025										No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Estudos, Levantamentos e Consultorias						2.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	1.500.000,00 €	
Expropriações						700.000,00 €	32.600.000,00 €			
Revisão de Projeto							400.000,00 €	1.000.000,00 €	600.000,00 €	0,00 €
Fiscalização							200.000,00 €	2.000.000,00 €	4.400.000,00 €	0,00 €
Construção							19.300.000,00 €	76.073.179,80 €	135.755.756,01 €	0,00 €
Sinalização (CBTC)									3.000.000,00 €	0,00 €
Arqueologia (Estudo Monográfico Baluarte + Trabalhos Arqueológicos Baluarte)							500.000,00 €	1.000.000,00 €	1.500.000,00 €	
CBTC (Troço existente da Linha Vermelha (Oriente S. Sebastião))							600.000,00 €	1.393.628,58 €	5.999.071,84 €	0,00 €
Instalação CBTC (41 UT's existentes - Equipamento embarcado)							600.000,00 €	3.033.191,62 €	6.345.172,14 €	0,00 €
Plataforma de Embarque LIOS (est. Alcântara)							0,00 €	0,00 €	0,00 €	
Túnel LIOS (100 ml - Galeria Dupla)							0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Revisão de Preços							0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.200.000,00 €	55.700.000,00 €	86.000.000,00 €	159.100.000,00 €	0,00 €
Total									304.000.000,00 €	

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	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
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	ACESSIBILIDADES				Prazo de execução previsto (meses)	36	Gestor de Projeto	Márcia Cordeiro	Chefe de Departamento	Nuno Cruz	Diretor	
Subprojeto	Acessibilidades nas Estações: EC, CU, AH, LA, JZ, PE, PA, AV, BC, CG, CP, PI, IN, AN, MM											
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.								Áreas Internas promotoras do Projeto	DCE/P/AC		
Montante estimado c/ Execução incluída					Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025									
7.116.569,00 €	5.891.106,58 €	10.870.842,94 €	12.483.794,96 €	49.368.230,36 €								
Sinérgico aos Objetivos do Projeto	Económicos	N/A									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	X
	Outros	N/A									Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Empreitada de Acessibilidades das estações: CG, PE, AN, IN, MM; CP e PI Projeto de execução de AV, AH, LA, JZ			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
	2024	Conclusão das Empreitadas: CG, PE, AN, IN, MM; CP e PI Início das Empreitadas: AV, AH, LA, JZ										
	2025	Conclusão das Empreitadas de: AV, AH, LA, JZ									No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Acessibilidades das Estações Entre Campos e Cidade Universitária - Obra							182.851,12 €			
Acessibilidades das Estações Entre Campos e Cidade Universitária - Obra (Eventual reequilíbrio financeiro)							255.762,95 €			
Acessibilidades da Estação Campo Grande - Obra							1.334.677,50 €	756.653,63 €		
Acessibilidades da Estação Campo Grande - Fiscalização							76.050,00 €	40.950,00 €		
Acessibilidades da Estação Praça de Espanha - Obra							1.540.743,75 €	540.966,56 €		
Acessibilidades da Estação Praça de Espanha - Fiscalização							102.375,00 €	34.125,00 €		
Acessibilidades da Estação Anjos - Obra								1.129.342,50 €		972.840,38 €
Acessibilidades da Estação Anjos - Fiscalização								64.350,00 €		52.650,00 €
Acessibilidades da Estação Intendente - Obra								1.129.342,50 €		972.840,38 €
Acessibilidades da Estação Intendente - Fiscalização								64.350,00 €		52.650,00 €
Acessibilidades da Estação Martim Moniz - Obra								1.129.342,50 €		972.840,38 €
Acessibilidades da Estação Martim Moniz - Fiscalização								64.350,00 €		52.650,00 €
Acessibilidades da Estação Campo Pequeno - Obra							1.129.610,63 €	973.290,09 €		
Acessibilidades da Estação Campo Pequeno - Fiscalização							69.712,50 €	57.037,50 €		
Acessibilidades da Estação Picoas - Obra							1.129.610,63 €	973.290,09 €		
Acessibilidades da Estação Picoas - Fiscalização							69.712,50 €	57.037,50 €		
Acessibilidades da Estação Avenida - Projeto								97.500,00 €		
Acessibilidades da Estação Avenida - Revisão de Projeto								22.425,00 €		
Acessibilidades da Estação Avenida - Obra								763.349,44 €	1.481.274,97 €	
Acessibilidades da Estação Avenida - Fiscalização								47.775,00 €	88.725,00 €	
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Projeto								97.500,00 €		
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - revisão projeto								22.425,00 €		
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Obra								763.349,44 €	1.481.274,97 €	
Acessibilidades da Estação Jardim Zoológico - Fiscalização								47.775,00 €	88.725,00 €	
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Projeto								97.500,00 €		
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Revisão projeto								22.425,00 €		
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Obra								763.349,44 €	1.481.274,97 €	
Acessibilidades da Estação Laranjeiras - Fiscalização								47.775,00 €	88.725,00 €	
Acessibilidades da Estação Alto Moinhos - Projeto								97.500,00 €		
Acessibilidades da Estação Alto dos Moinhos - Revisão de projeto								22.425,00 €		
Acessibilidades da Estação Alto Moinhos - Obra								763.349,44 €	1.481.274,97 €	
Acessibilidades da Estação Alto Moinhos - Fiscalização								47.775,00 €	88.725,00 €	
Acessibilidades da Estação Parque - Projeto									596.939,38 €	
Acessibilidades da Estação Parque - Revisão Projeto									115.000,00 €	
Acessibilidades da Estação Parque - Obra										12.305.916,88 €
Acessibilidades da Estação Parque - Fiscalização										700.000,00 €
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Projeto								109.792,31 €		
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Revisão Projeto								22.425,00 €		
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Obra									2.278.884,56 €	
Acessibilidades da Estação Baixa-Chiado - Fiscalização									136.500,00 €	
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	7.116.569,00 €	5.891.106,58 €	10.870.842,94 €	12.483.794,96 €	13.005.916,88 €
Total					0,00 €			49.368.230,36 €		

Riscos	Observações

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





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 / Odiveelas				48	João Viana				
Caraterização do Projeto / Justificação	Implementação de um Metro Ligeiro de Superfície com uma extensão total de cerca de 13 km, e com 19 Estações e 1 PMO, nos Concelhos de Odiveelas e Loures, com amarrações no Hospital Beatriz Ângelo, na Estação de Metro Odiveelas e na Urbanização do infantado, 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	Recetas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	PRR
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
1 135 722,27 €	9 178 285,88 €	96 298 474,19 €	96 415 104,00 €	250 000,00 €		-	-	-	-	100%
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	2023	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		
	2024	Contratação empreitada; Visto Prévio TC; início dos projetos de execução e da construção								
	2025	Construção						No âmbito do serviço público		

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Planeamento/conceção						944 826,78 €	1 135 928,55 €	1 106 948,96 €	399 670,55 €	226 935,90 €
Aquisição de terrenos (em aferição)						0,00 €	4 004 262,11 €	7 846 048,55 €	0,00 €	0,00 €
Edificação e construção						0,00 €	2 875 290,66 €	84 189 051,62 €	83 092 899,46 €	40 481 977,24 €
Instalações maquinaria e equipamento						0,00 €	0,00 €	148 631,95 €	10 783 282,34 €	5 253 500,52 €
Contingências										
Ajustamento de preços						0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Supervisão dos trabalhos de construção						0,00 €	996 284,66 €	2 839 992,30 €	1 972 091,30 €	900 000,00 €
Assistência técnica						190 895,49 €	166 519,90 €	167 800,81 €	167 160,34 €	110 000,00 €
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 135 722,27 €	9 178 285,88 €	96 298 474,19 €	96 415 104,00 €	46 972 413,66 €
Total			0,00 €					250 000 000,00 €		

Riscos	Observações
Informação de base a fornecer pelos municípios	
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	$FC0 + FC1*(1+TIR)^1 + FC2*(1+TIR)^2 + \dots + FCn*(1+TIR)^n = 0$
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	Central Fotovoltaica - PMO II				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor			
Subprojeto	PMO II				36	Sérgio Martins	Nuno Cruz	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/P_RIS			
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	Fundo Ambiental	Dotações de Capital	PRR	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025								
0,00 €	877 000,00 €	3 639 100,75 €	3 979 925,00 €	8 496 025,75 €		-	-	-	100%	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									Prioridade do Projeto	
	Sociais									Baixa	
	Estruturantes									Média	X
	Legais									Alta	
	Outros	Geração de energia verde								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	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	
	2024	Execução de obra.									
	2025	Execução de obra.								No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Planeamento e Conceção							20 000,00 €	50 000,00 €	73 000,00 €	
Instalação e Construção				5 000 000,00 €			800 000,00 €	3 339 100,75 €	3 656 925,00 €	
Fiscalização							57 000,00 €	250 000,00 €	250 000,00 €	
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	5 000 000,00 €	0,00 €	0,00 €	877 000,00 €	3 639 100,75 €	3 979 925,00 €	0,00 €
Total				5 000 000,00 €				8 496 025,75 €		

Riscos	Observações
Alterações aos Requisitos Funcionais	
Atrasos na Elaboração dos Projetos	
Atrasos na Contratação	Incluindo atrasos na obtenção de PEE's

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	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Posto de Comando Central				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor			
Subprojeto	Relocalização do Posto de Comando Central (PCC) no espaço da Torre de Controlo do PMOIII				24	Jaime Alves	----	Ricardo Machado			
Caraterização do Projeto / Justificação	Desconstrução do atual Edifício da Torre de Controlo no PMOIII e construção do novo Edifício do PCC. Justifica-se o investimento pela realização dos novos prolongamentos da Rede do ML e desatualização do atual PCC. Concentração dos serviços ML no Complexo de Carnide						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE			
Montante estimado c/ execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025								
0,00 €	525 000,00 €	4 410 000,00 €	7 958 869,83 €	12 893 869,83 €	-	-	-	-	-	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									Prioridade do Projeto	
	Sociais									Baixa	
	Estruturantes									Média	
	Legais									Alta	X
	Outros	Realização dos novos prolongamentos da Rede do ML. Desatualização do atual PCC. Concentração dos serviços do ML no Complexo de Carnide.								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Projeto de Execução (Integrado no procedimento de Conceção/Construção) Revisão do Projeto Execução (Elaborado pelo Empreiteiro)			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício do PCC + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos									
	2025	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício do PCC + Sistemas Tecnológicos ML) Fiscalização dos trabalhos								No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Planeamento/conceção							193 799,00 €			
Aquisição de terrenos										
Edificação e construção							316 201,00 €	4 144 830,00 €	7 438 486,83 €	
Instalações maquinaria e equipamento										
contingências										
supervisão dos trabalhos de construção							15 000,00 €	265 170,00 €	520 383,00 €	
Assistência técnica										
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	525 000,00 €	4 410 000,00 €	7 958 869,83 €	0,00 €
Total									12 893 869,83 €	

Riscos	Observações

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





FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Relocalização da Subestação de Tração (SE1) do PMOI				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor		
Subprojeto	Modernização de Sistemas e Equipamentos				24	Jaime Alves	----	Ricardo Machado		
Caraterização do Projeto / Justificação	Unidade de Execução sobre os terrenos do PMOI em Sete Rios, desconstrução do actual Edifício da SE de Sete Rios. Construção do novo Edifício para a SE.						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE		
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
0,00 €	525 000,00 €	7 270 537,68 €	11 973 208,87 €	19 768 746,55 €	-	-	-	-	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									Prioridade do Projeto
	Sociais									Baixa
	Estruturantes	Infraestrutura é imprescindível para o abastecimento de energia para a rede do ML. A Unidade de Execução, sobre os terrenos do PMOI 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
	Legais									Alta
	Outros	Unidade de Execução sobre os terrenos do PMOI.								Urgente
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	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)	Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
	2024	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício da SE + Sistemas Tecnológicos MU) Fiscalização dos trabalhos								
	2025	Trabalhos de Construção (Estrutura Civil + Infraestruturação Técnica do Edifício da SE + Sistemas Tecnológicos MU) Fiscalização dos trabalhos						No âmbito do serviço público		

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Planeamento/conceção							70 000,00 €	23 492,00 €		
Aquisição de terrenos										
Edificação e construção							445 000,00 €	6 791 945,68 €	11 198 308,87 €	
Instalações maquinária e equipamento										
Contingências										
Supervisão dos trabalhos de construção							10 000,00 €	455 100,00 €	774 900,00 €	
Assistência técnica										
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	525 000,00 €	7 270 537,68 €	11 973 208,87 €	0,00 €
Total			0,00 €					19 768 746,55 €		

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	Renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente e Instalação de sistema de deteção de incêndio ML90, ML95, ML97, ML99	Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor
Subprojeto		60	José Pina	José Pina	Jorge Ferreira
Caraterização do Projeto / Justificação	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 combóios, designadamente: a) a renovação do PA system e equipamentos de intercomunicação PCC-maquinista-passageiro, b) a renovação do sistema de vídeo vigilância incluindo reposicionamento de camaras e conectividade com o sistema central de videovigilância; 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); 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 combóios, designadamente: a) a renovação do PA system e equipamentos de intercomunicação PCC-maquinista-passageiro, b) a renovação do sistema de vídeo vigilância incluindo reposicionamento de camaras e conectividade com o sistema central de videovigilância; 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); Implementação de sistema SADI em substituição do atual sistema de extinção de incêndio já obsoleto e desactivado			Áreas Internas(s) promotoras(s) do Projeto	DMT

Montante estimado / Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
320 000,00 €	1 920 000,00 €	1 920 000,00 €	4 720 000,00 €	8 880 000,00 €		-	-	-	-	-

Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos		Prioridade do Projeto	
	Sociais			Baixa
	Estruturantes			Média
	Legais			Alta
	Outros			Urgente

Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Renovação de 4U'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
	2024	Renovação de 14U's ML90 e 10U's ML95						
	2025	Renovação de 24U's ML95						

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML90 (18uts)						319 680,00 €	1 120 000,00 €			
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML95 (38uts)							798 080,00 €	1 918 080,00 €	324 160,00 €	
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML97 (18uts)									1 440 000,00 €	
Renovação de sistema de videovigilância e SADI embarcados ML99 (37uts)									2 960 000,00 €	
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	319 680,00 €	1 918 080,00 €	1 918 080,00 €	4 724 160,00 €	0,00 €
Total									8 880 000,00 €	

Riscos	Observações

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	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



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		DMT		
Montante estimado c/ Execução incluída					Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	Fundo Ambiental	Dotações de Capital	PRR
Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026							
40.955.238,76 €	29.632.923,87 €	20.692.822,29 €	20.618.357,36 €	8.100.657,72 €	120.000.000,00 €		-	-	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
	Outros	Sinalização existente descontinuada.									Urgente
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	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	
	2024	Fornecimento e Instalação, Testes e Ensaios									
	2025	Fornecimento e Instalação, Testes e Ensaios									No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Tarefa 1 -Aquisição 10UT						17.759.571,43 €	14.591.928,57 €	10.022.214,29 €	9.554.857,14 €	0,00 €
Tarefa 1 -Aquisição 4UT						7.103.828,57 €	5.836.771,43 €	4.008.885,71 €	3.821.942,86 €	0,00 €
Tarefa 2 -Modernização 26UT						1.483.501,48 €	1.218.900,34 €	837.180,66 €	798.141,15 €	
Tarefa 2 -Modernização 44UT						2.510.540,96 €	2.062.754,41 €	1.416.767,27 €	1.350.700,40 €	
Tarefa 3 e 6 -PMO III						2.705.303,38 €	0,00 €	0,00 €	816.430,47 €	4.388.509,96 €
Tarefa 4 -Remodelação Linha A						2.502.512,47 €	1.358.892,51 €	1.412.236,57 €	1.346.380,98 €	697.265,40 €
Tarefa 5 -Remodelação Linha B						1.838.651,48 €	1.656.508,08 €	1.083.367,83 €	1.032.848,09 €	
Tarefa 5 -Remodelação Linha C						1.471.462,55 €	1.346.233,53 €	866.694,57 €	826.278,76 €	
Tarefa 5 -Expansão RA/CS						1.489.261,41 €	1.104.136,47 €	758.357,08 €	722.993,27 €	
Tarefa 6 -PMO II						294.366,25 €	0,00 €	0,00 €	60.665,92 €	505.687,84 €
Adicional n.º 1						190.196,80 €		0,00 €		47.549,20 €
Remodelações de Estações/Salas e Adaptações						44.986,08 €				
Assessoria Financeira - CBTC E MC ML069/18						70.000,00 €				
Fornecimento e Instalação de UPS's						700.000,00 €				
Aferrolhamento dos Motores de Agulha ML009/20						199.584,00 €				
Mod.Sis.Sinalização e aquisição Mat.Circ						17.900,00 €				
Visita ao Material Circulante e CBTC						15.702,47 €				
Assessoria Jurídica (ML056/19)						270.000,00 €				
Serviços Complementares de Apoio ao Projeto										1.478.829,91 €
LT1-Inspeção de fabrico, ensaio e validação de novo material circulante						14.807,52 €	121.009,98 €	59.230,08 €	59.230,08 €	125.402,34 €
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						254.223,33 €	203.378,67 €	152.534,00 €	152.534,00 €	676.330,00 €
LT3-Avaliação Independente de Segurança (ISA) para a validação das demonstrações de segurança						18.838,56 €	132.409,89 €	75.354,24 €	75.354,24 €	181.083,07 €
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	40.955.238,76 €	29.632.923,87 €	20.692.822,29 €	20.618.357,36 €	8.100.657,72 €
Total			0,00 €				120.000.000,00 €			

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	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		
Montante estimado c/ Execução incluída			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Acumulado a 2022	2023	2024	2025						
0,00 €	1 825 000,00 €	3 325 000,00 €	3 500 000,00 €	8 650 000,00 €	-	-	-	-	-
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 público de reduzida pegada ambiental.						Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	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	
	2024	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							
	2025	Alargamento do projeto ao exterior das estações principais.						No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
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.							1 825 000,00 €			
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); Alargamento ao interior dos comboios (ecrãs e rede de comunicações).								3 325 000,00 €		
Aquisição e implementação de ecrãs multimédia no exterior das estações principais.									3 500 000,00 €	
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 825 000,00 €	3 325 000,00 €	3 500 000,00 €	0,00 €
Total			0,00 €				8 650 000,00 €			

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	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado





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	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.				15			Jorge Ferreira			
Caraterização do Projeto / Justificação							Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto				
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025	2 750 000,00 €		-	-	-	100%	-	
0,00 €	1 100 000,00 €	1 650 000,00 €	0,00 €								
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									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									Urgente	X
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023				Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024										
	2025									No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Remodelação geral de máquinas MAVT's							1 100 000,00 €	1 650 000,00 €		
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1 100 000,00 €	1 650 000,00 €	0,00 €	0,00 €
Total			0,00 €					2 750 000,00 €		

Riscos	Observações

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



FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Aquisição de Veículo Esmerilador					Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor	
Subprojeto						30	José Viegas	José Viegas	Jorge Ferreira	
Caraterização do Projeto / Justificação	Aquisição de veículo Esmerilador por fim de vida do veículo existente, em serviço desde 1976. Este veículo é essencial à realização permanente de funções primárias de manutenção de via-férris, designadamente o reperfilamento da cabeça de carril e regularização de desgaste ondulatorio.					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto		DMT		
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
2 398 241,10 €	5 595 895,90 €			7 994 137,00 €	-	-	-	100%	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Após análise de mercado, é economicamente mais vantajoso a aquisição do equipamento do que a contratação da prestação de serviços de esmerilagem de carril ou a locação da própria esmeriladora.							Prioridade do Projeto	
	Sociais								Baixa	
	Estruturantes	Essencial à realização das tarefas de reperfilagem do carril de rolamento e eliminação do desgaste ondulatorio, que são atualmente asseguradas por uma máquina esmeriladora em utilização desde 1976, que já não cumpre os requisitos necessários à execução das tarefas a que se destina pelo facto de se encontrar obsoleta, não ser possível adquirir sobresselentes para fazer face à reparação de avarias e, sobretudo, por ter uma fiabilidade muito baixa em consequência do desgaste acumulado pelos anos de serviço. Além disso, esta esmeriladora não cumpre com os requisitos ambientais que nos dias de hoje se exigem a equipamentos desta natureza, nomeadamente no que diz respeito à emissão de gases e à lavagem das limalhas resultantes das tarefas de esmerilamento.							Média	
	Legais								Alta	X
	Outros								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Resumo da análise custo-benefício			ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024									
	2025									No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Assinatura do contrato						2 398 241,10 €				
Aceitação para ensaio em fábrica							1 598 827,40 €			
Conclusão dos ensaios de funcionamento em normal operação na rede do ML							1 598 827,40 €			
Entrega da documentação técnica e formação							1 598 827,40 €			
Receção provisória							799 413,70 €			
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	2 398 241,10 €	5 595 895,90 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Total								7 994 137,00 €		

Riscos	Observações
	Dado este projeto estar relacionado com a substituição de equipamento operacional e essencial à manutenção de via, que se encontra atualmente obsoleto, não há lugar ao cálculo dos indicadores económico-financeiros. Investimento autorizado pela PEE n.º 417-2019.

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	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Upgrade tecnológico do sistema de acionamento de portas da série ML90				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor			
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	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025								
587 008,00 €	1 408 818,00 €	352 204,50 €		2 348 030,50 €		-	-	-	-	-	
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									Prioridade do Projeto	
	Sociais									Baixa	
	Estruturantes									Média	
	Legais									Alta	
	Outros									Urgente	X
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Instalação em 12 Ut's (67%)			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024	Instalação em 2 Ut's (11%)									
	2025									No âmbito do serviço público	

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
instalação em 18 Uts						587 008,00 €	1 408 818,00 €	352 204,50 €		
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	587 008,00 €	1 408 818,00 €	352 204,50 €	0,00 €	0,00 €
Total			0,00 €					2 348 030,50 €		

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 217-C/2018, DR, 2.ª série - n.º 67 - 5 de abril de 2018.

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	Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor					
Subprojeto					36	António Sousa Pereira	António Sousa Pereira	Jorge Ferreira					
Caraterização do Projeto / Justificação	Beneficiação geral de portas das frotas ML95, ML97 e ML99 (93 Uts), com substituição de materiais em fim de vida, designadamente borrachas, fusos, corrediças, 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.						Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DMT					
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro			
Acumulado a 2022	2023	2024	2025										
3 522 581,00 €	1 858 064,40 €	619 354,80 €		6 000 000,20 €		-	-	-	-	-			
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Melhoria da fiabilidade operacional e consequente 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	2023	instalação em 30 Uts	Resumo da análise custo-benefício				ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO		
	2024	instalação em 10 Uts											
	2025												No âmbito do serviço público

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
instalação ML95 (38 Uts)						1 212 903,16 €	1 238 709,60 €			
instalação ML97 (18 Uts)						46 451,61 €	495 483,84 €	619 354,80 €		
instalação ML99 (37 Uts)						2 171 046,23 €	123 870,96 €			
Adicional ao contrato						92 180,00 €				
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3 522 581,00 €	1 858 064,40 €	619 354,80 €	0,00 €	0,00 €
Total					0,00 €			6 000 000,20 €		

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.

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



FICHA DE PROJETO DE INVESTIMENTO

Projeto	Renovação de Instalações Sociais				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor			
Subprojeto	PMO 3, PMO 2, Edifício Laranjeiras, Sídónio Pais, Vivenda Alameda das Linhas de Torres				36	Sérgio Martins	Nuno Cruz	Nuno Cruz			
Caraterização do Projeto / Justificação	Este projeto insere-se por um lado num plano de ampliação, adaptação e modernização dos edifícios do PMO III, tendo em vista a centralização dos serviços do ML nestas instalações, enquanto que por outro procura dar resposta às solicitações do DVP no que diz respeito à reparação de patologias e à materialização de projetos de melhoria das instalações sociais e administrativas do ML.					Área(s) Interna(s) promotora(s) do Projeto	DCE/P_RIS				
Montante estimado c/ Execução incluída				Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento prevista	Receitas Próprias	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro	
Acumulado a 2022	2023	2024	2025								
3.001.121,00 €	1.053.480,04 €	7.204.828,01 €	6.115.260,00 €	17.642.100,43 €	-	-	-	-	-		
Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos									Prioridade do Projeto	
	Sociais									Baixa	
	Estruturantes									Média	X
	Legais									Alta	
	Outros	Concentração dos serviços do ML no Complexo de Carnide e requalificação e remodelação das atuais instalações								Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Resumo da análise custo-benefício				ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO	
	2024										
	2025					No âmbito do serviço público					

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
PMO 3 - Marca ML Portaria (P54/2022)							12.600,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Cozinha/Bar - Projeto/Consultor							17.500,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Cozinha/Bar - Remodelação							433.475,00 €	830.000,00 €		
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Revisão do Projeto							36.225,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Remodelação								3.307.500,00 €		
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Remodelação Jardins Interiores										243.101,25 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 0 - Fiscalização							160.612,54 €	320.500,00 €		24.310,13 €
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1 - Remodelação - Revisão do Projeto								23.700,00 €		
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1 - Remodelação									2.135.260,00 €	
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1 - Remodelação - Fiscalização									180.000,00 €	
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1/2 - Ampliação - Consultor Estruturas							50.000,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1/2 - Ampliação - Revisão do Projeto							50.800,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1/2 - Ampliação								1.550.000,00 €	3.500.000,00 €	
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 1/2 - Ampliação - Fiscalização								113.565,51 €	300.000,00 €	
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 2 - Porta Zona CA							31.500,00 €			
PMO 3 - Edifício Administrativo - Piso 2 - Intervenção Sala 2.27							36.750,00 €			
PMO 3 - Instalações do CCDTML, CT e Sindicatos - Revisão do Projeto							6.037,50 €			
PMO 3 - Instalações do CCDTML, CT e Sindicatos								656.375,00 €		
PMO 3 - Instalações do CCDTML, CT e Sindicatos - Fiscalização								50.000,00 €		
PMO 3 - Alteração das Portarias								328.187,50 €		
PMO 3 - Alteração das Portarias - Fiscalização								25.000,00 €		
PMO 2 - Instrumentação Patologias (C76/2021)							5.880,00 €			
PMO 2 - Reparação Rede de Águas Edifício Social e Administrativo							52.500,00 €			
PMO 2 - Reparação do Muro e Floreiras Adjacentes à Torre de Controle							105.000,00 €			
Edifício Laranjeiras - Instrumentação Patologias (C76/2021)							2.100,00 €			
Vivenda da Alameda das Linhas de Torres - Projeto PIP							52.500,00 €			
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	3.001.121,00 €	1.053.480,04 €	7.204.828,01 €	6.115.260,00 €	267.411,38 €
Total			0,00 €					17.642.100,43 €		

Riscos	Observações
Alterações aos Requisitos Funcionais	
Atrasos na Elaboração dos Projetos	
Atrasos na Contratação	Incluindo atrasos na obtenção de PEE's

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	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1 \cdot (1+t)^1 + CF2 \cdot (1+t)^2 + \dots + CFn \cdot (1+t)^n$
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 - Estação Cais Sodré				Prazo de execução previsto (meses)	Gestor de Projeto	Chefe de Departamento	Diretor		
Subprojeto	Estação Cais 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 refresco 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	Fundo de Coesão	FEDER	Dotações de Capital	Outro
Acumulado a 2022	2023	2024	2025							
0,00 €	6 223 414,00 €	4 020 701,00 €	0,00 €	10 244 115,00 €						
Síntese das Objetivos do Projeto	Económicos								Prioridade do Projeto	
	Sociais	Reabilitação das estações e melhoria das condições de conforto e das acessibilidades da estação							Baixa	
	Estruturantes	Melhoria da integração no espaço urbano							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 refresco geral de instalações dentro do âmbito previsto.							Urgente	
Identificação de trabalhos mais relevantes previstos	2023	Aprovação do Tribunal de Contas do Contrato de Empreitada, Consignação da Empreitada;			Resumo da análise custo-benefício	ROI (Retorno sobre Investimento)	TIR (Taxa Interna Retorno Emp.)	VAL (Valor Actual Líquido)	PAYBACK (tempo p/retorno investimento)	OUTRO
	2024	Conclusão da Empreitada								
	2025	Fecho de Contas								

Atividades	Orçamento									
	Inicial					Atualizado				
	Acumulado a 2021	2022	2023	2024	≥ 2025	Acumulado a 2022	2023	2024	2025	≥ 2026
Planeamento/conceção										
Aquisição de terrenos										
Edificação e construção							5 894 000,00 €	3 625 115,00 €		
Instalações maquinaria e equipamento										
Contingências										
Supervisão dos trabalhos de construção							329 414,00 €	395 586,00 €		
Assistência técnica										
Totais parciais	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	6 223 414,00 €	4 020 701,00 €	0,00 €	0,00 €
Total			0,00 €					10 244 115,00 €		

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	$FC0 + FC1 \cdot (1+TIR)^1 + FC2 \cdot (1+TIR)^2 + \dots + FCn \cdot (1+TIR)^n = 0$
VAL	CF - cash-flow t - Taxa de desconto = Taxa de juro s/ risco	$CF1 \cdot (1-t)^1 + CF2 \cdot (1-t)^2 + \dots + CFn \cdot (1-t)^n$
PAYBACK	Fluxo de caixa = Retorno - Investimento	Investimento Inicial / Resultado médio do fluxo de caixa = Meses previstos p/ o retorno do investimento realizado



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



APROVO,
O Ministro do Ambiente e da Ação Climática

Duarte Cordeiro
Assinado de forma digital por
Duarte Cordeiro
Dados: 2022.09.27 20:26:17
+01'00'

(Duarte Cordeiro)

Metropolitano de Lisboa, EPE

Mapa de Pessoal 2023

MAPA RESUMO

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)	23	
Chefe de Divisão (1)	85	
Técnico Superior	179	
Assistente Técnico	252	
Assistente Operacional	1170	
Total	1709	

(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

Atribuições/ Competências/ Atividades	Unidade Orgânica/centros de competência ou de produto/área de atividades	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	
	Centro de Inovação e Desenvolvimento Sustentável			1	4	2				4						11	
	Direção de Capital Humano			1	9	16				11			2			39	
	Direção de Clientes, Comercial e Marketing			2	18	17				89			416			542	
	Direção de Coordenação de Empreendimentos			7	11	60				35			6			119	
	Direção Financeira			1	5	13				8						27	
	Direção de Logística			1	3	6				17			0			27	
	Direção de Manutenção			3	16	19				46			308			392	
	Direção de Operações			1	5	8				2			434			450	
	Direção de Segurança e Vigilância			1	2	2				9			3			17	
	Direção de Tecnologias de Informação			1	3	14				6			1			25	
	Gabinete de Auditoria Interna			1	1	4				1						7	
	Gabinete Jurídico e de Contencioso			1	2	7				3						13	
	Direção de Planeamento, Controlo e Gestão do Património			1	3	7				7						18	
	Secretaria Geral			1	3	4				14						22	
				23	85	179	0	0	0	252	0	0	1170	0		1709	

(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.

* Abrir tantas colunas quantas as necessárias para outras carreiras não elencadas

ANEXO IV – Plano de Redução de Custos detalhado por trimestres (2023)

PRC	2023 PREVISÃO	CALENDARIZAÇÃO ACUMULADA				Un:€
		1 TRIM	2 TRIM	3 TRIM	4 TRIM	
(1) CMVMC	4 318 099	1 088 542	2 161 490	3 238 472	4 318 099	
(2) FSE	51 772 365	13 014 273	25 657 653	38 533 370	51 772 365	
(2.1) FSE - COVID-19	446 283	111 571	148 761	223 141	446 283	
(3) Gastos com o pessoal	91 087 583	22 269 052	45 187 275	67 974 875	91 087 583	
(3.1) Integração de trabalhadores da Ferconsult ¹	1 915 286	478 821	957 643	1 436 464	1 915 286	
(4) Impactos decorrentes de fatores excecionais	12 853 428	2 957 221	6 079 726	9 434 473	12 853 428	
(4.1) Acréscimo do custo da energia	12 835 997	2 952 863	6 071 010	9 421 400	12 835 997	
(4.2) Acréscimo do custo dos combustíveis	17 432	4 358	8 716	13 074	17 432	
(5) Gastos Operacionais para efeitos de comparabilidade com a eficiência operacional = (1)+(2)+(3)-(4)	131 963 050	32 824 254	65 820 288	98 652 637	131 963 050	
(6) Volume de Negócios (VN)	106 255 262	25 379 457	52 807 293	77 668 155	106 255 262	
(7) Indemnizações Compensatórias (conforme Contrato Serv. Público)	0	0	0	0	0	
(8) Impacto na receita decorrente de fatores excecionais	-25 059 879	-6 264 970	-12 529 940	-18 794 909	-25 059 879	
(8.1) Perda de receita atribuível à pandemia COVID-19	-25 059 879	-6 264 970	-12 529 940	-18 794 909	-25 059 879	
(9) Volume de negócios para efeitos de comparabilidade (6+7-8)	131 315 141	31 644 427	65 337 233	96 463 064	131 315 141	
(10) Peso dos Gastos/VN = (5)/(9)	100,5%	103,7%	100,7%	102,3%	100,5%	
i. Gastos com Deslocações e Alojamento	174 357	44 482	87 607	131 232	174 357	
ii. Gastos com Ajudas de custo	10 819	2 323	5 147	7 983	10 819	
iii. Gastos associados à frota automóvel	422 753	105 953	211 553	317 153	422 753	
iv. Encargos com contratação de estudos, pareceres projetos e consultoria	2 919 003	1 177 925	1 778 867	2 418 247	2 919 003	
(11) Total = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	3 526 931	1 330 683	2 083 173	2 874 615	3 526 931	

¹ 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.

PARECER DO CONSELHO FISCAL
PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2023
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)¹, 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 setor 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 2023, aprovada por deliberação do CA de 22 de setembro de 2022, foi elaborada tendo em conta as instruções constantes e os pressupostos macroeconómicos de referência considerados no Despacho n.º 252/2022-SET, de 18 de agosto, do Senhor Secretário de Estado do Tesouro, referente às *“Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos, incluindo o Plano de Investimentos para 2023-2025, 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 2022, 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 2023 relevam também as instruções para a preparação do Orçamento do Estado para 2023, aprovadas pela Senhora Secretária de Estado do Orçamento e transmitidas pela Direção-Geral do Orçamento (DGO) através da Circular Série A n.º 1407, de 1 de agosto de 2022.

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-

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

Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), no âmbito das operações financeiras a realizar com o Estado em 2023.

Refira-se ainda que na presente proposta de PAO, e tendo em conta a incerteza quanto à data da assinatura da revisão do contrato de concessão, as remunerações daí decorrentes não foram consideradas na proposta de orçamento carregada na DGO, nem nas demonstrações financeiras², tendo a ML atuado de forma conservadora, de forma a evitar desequilíbrios na sua receita.

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 2023, tendo o Revisor Oficial de Contas (ROC) procedido à emissão do respetivo parecer em 6 de outubro de 2022³.

2. ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO E PROJEÇÕES ECONÓMICAS E FINANCEIRAS PARA 2022

O PAO 2023-2025 define os objetivos estratégicos que devem servir de orientação para a atividade da ML e suas subsidiárias no triénio, concretamente 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 o bem-estar e motivação dos seus colaboradores.

Em linha com os anteditos objetivos estratégicos, o investimento previsto para o ano de 2023 ascende a 211,1 milhões de euros⁴, superior à execução estimada para 2022 (72,9 milhões de euros)⁵, destinando-se em grande medida para:

- O prolongamento de linhas, concretamente Rato / Cais do Sodré (70,8 milhões de euros) e S. Sebastião / Alcântara (55,1 milhões de euros), o Metro Ligeiro de Superfície Loures/Odivelas (9,2 milhões de euros), a remodelação da estação de Cais do Sodré (6,2 milhões de euros), a aquisição e instalação de um sistema de sinalização CBTC nas linhas Azul, Verde e Amarela (5,8

² A ML estima que, caso a aprovação dessa revisão tivesse ocorrido, teria direito a receber em 2023 cerca de 87,3 milhões de euros.

³ Remetido ao CF na mesma data.

⁴ Formação bruta de capital fixo.

⁵ Porém, há que referir que o valor estimado para 2022 representa uma evolução desfavorável face a 2021, ano em que o investimento executado ascendeu a 117,3 milhões de euros.

milhões de euros) e o Plano Nacional de Acessibilidades (5,9 milhões de euros), em termos de infraestruturas de longa duração (ILD);

- A aquisição de material circulante (23,7 milhões de euros) e de máquina esmeriladora (5,6 milhões de euros), quanto a investimento ML.

Salientam-se ainda as previsões de encargos com o investimento para os anos subsequentes: 346,4 milhões de euros e 351,8 milhões de euros, respetivamente para 2024 e 2025. Assim, no triénio 2023/2025 o investimento previsto ascende a 909,3 milhões de euros.

Quanto à atividade operacional para 2023, as principais linhas de orientação propostas assentam nos seguintes aspetos:

- Aumento da procura, prevendo-se um total de 151,6 milhões de passageiros transportados, representando um aumento de 13,4% face ao estimado para 2022 (133,6 milhões de passageiros transportados), mas ainda inferior em 31,5 milhões de passageiros transportados (-17,2%) face ao alcançado em 2019 (anterior à pandemia);
- Adaptação da oferta de forma a satisfazer a procura estimada para cada período (dia/semana/ano), disponibilizando 3.482,5 milhões de lugares x km (-188,0 milhões de lugares x km/-5,1% face ao estimado para 2022). O respetivo plano contempla como pressupostos: (i) a utilização da reserva operacional na hora de ponta da manhã, nas linhas Azul e Amarela, no período horário de inverno; (ii) a utilização de comboios de 6 carruagens até às 20h30m para todos os dias da semana;
- Estimativa de receitas (vendas de bilhetes e passes, compensação financeira dos passes sociais e pagamento por conta - PART⁶) de 98,9 milhões de euros, também inferior (-11,8 milhões de euros/-10,7%) ao real de 2019, ainda que acima (+3,4 milhões de euros/+3,6%) do estimado para 2022;
- Recebimento de 7,1 milhões de euros (-6,8 milhões de euros/-48,6% que o estimado para 2022) 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, embora parcial, da receita tarifária;

⁶ 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.

- Recuperação progressiva do indicador de eficiência energética, com o consumo de energia de tração a decrescer (47,8 milhões kwh face a 50,4 kwh estimados para 2022). Não obstante, prevê-se um acréscimo dos custos da energia elétrica (20,4 milhões de euros face a 16,0 milhões de euros estimados para 2022) essencialmente pelo exetável aumento do custo unitário em futuros contratos de fornecimento;
- 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 2022 e ao executado em 2019, respetivamente de 1,7 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;
- Acréscimo de 100 trabalhadores face ao estimado para 2022.

Os impactos das atividades, operacionais e de investimento, a desenvolver em 2023, 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 o desenvolvimento de projetos de expansão e remodelação da rede, não conciliáveis com restrições ao aumento de encargos.

Os gastos operacionais corrigidos⁷ projetados para 2023 ascendem a 148,2 milhões de euros, traduzindo aumentos de 14,2 milhões de euros e 25,0 milhões de euros face aos valores estimado para 2022 e executado em 2019, respetivamente. Estes acréscimos são justificados pelos Gastos com o pessoal⁸ (essencialmente pela integração dos trabalhadores da Ferconsult em dezembro de 2020, pelo reforço do quadro de efetivos e pelo aumento das remunerações decorrente de progressões de carreira e reposição do pagamento de anuidades) e Fornecimentos e serviços externos⁹ (sobretudo pelo aumento do custo da energia e pelos encargos para melhorar as condições de transporte público e com a conservação e reparação de edifícios e outras construções e de equipamento básico).

⁷ Expurgados dos efeitos não *cash*: amortizações, provisões, perdas de justo valor, ajustamentos e perdas em participadas.

⁸ Aumento de 11,0 milhões de euros face ao executado em 2019.

⁹ Aumento de 14,9 milhões de euros face ao executado em 2019.

Os rendimentos operacionais corrigidos¹⁰ projetados para 2023 ascendem a 114,2 milhões de euros, valor ligeiramente inferior (-2 milhões de euros) à estimativa para 2022 (116,2 milhões de euros) e ainda significativamente abaixo (-8,8 milhões de euros) ao executado em 2019 (122,9 milhões de euros).

Esta projeção tem subjacente que o número de passageiros a transportar em 2023 ainda não atinja os níveis pré-pandemia, com reflexo nas receitas tarifárias (vendas de bilhetes e passes e compensações financeiras dos passes sociais e PART) estimadas em 106,3 milhões de euros (-12,5 milhões de euros face ao real de 2019). Àquele montante acrescem 7,1 milhões de euros de compensação pela situação de pandemia por COVID-19, o que atenua parcialmente a perda de receita prevista.

As projeções de aumento dos gastos e de não recuperação dos rendimentos traduzem-se em agravamentos do EBITDA corrigido¹¹ previsto para 2023 (-34 milhões de euros), de 16,3 milhões de euros (em comparação com -17,7 milhões de euros - estimativa para 2022) e de 33,8 milhões de euros (face a -0,2 milhões de euros – real em 2019).

No mesmo sentido, o resultado projetado para 2023, de -41,9 milhões de euros, representa agravamentos de 8,3 milhões de euros e de 25 milhões de euros face ao estimado para 2022 (-33,6 milhões de euros) e ao real de 2019 (-16,9 milhões de euros), respetivamente.

Ao nível do balanço previsional para 2023, destacam-se as rubricas relacionadas com os investimentos em infraestruturas de longa duração - ILD¹², perspetivando-se que os ativos atinjam 6.018,7 milhões de euros (91,4% do total do ativo) e os passivos se situem em 2.037,3 milhões de euros (64,7% 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.

¹⁰ Inclui compensações tarifárias. Exclui as rubricas não *cash*: reversões e subsídios ao investimento.

¹¹ Expurgados os efeitos de natureza não *cash*.

¹² 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.

O passivo remunerado previsto para final de 2023 ascende a 3.279,6 milhões de euros¹³, o que representa reduções de 95,3 milhões de euros e 160,4 milhões de euros face a 2022 (estimativa) e 2019 (realizado), respetivamente, só possível pelo apoio financeiro do Estado, cujo valor total projetado ascende a 237,4 milhões de euros¹⁴.

A proposta de PAO 2023 projeta necessidades de financiamento de 311,5 milhões de euros para suportar as despesas de investimento (226,7 milhões de euros), o serviço da dívida e encargos financeiros (52,5 milhões de euros) e o défice das atividades operacionais (32,3 milhões de euros), estando prevista a sua cobertura através de dotações de capital (99,9 milhões de euros), suprimentos e empréstimos do acionista (respetivamente em 32,3 milhões de euros e 12,7 milhões de euros), transferências do Fundo Ambiental (68,8 milhões de euros), do Fundo de Coesão (31,6 milhões de euros) e no âmbito do PRR (66,2 milhões de euros).

Destaca-se, ainda, a previsão de melhoria dos capitais próprios da empresa em 2023, crescendo para 2.219,8 milhões de euros (+265,7 milhões de euros face ao valor estimado para 2022), em parte por via de dotações de capital (142,1 milhões de euros)¹⁵, situando-se, assim, num valor ligeiramente superior a metade do capital estatutário.

3. CUMPRIMENTO DAS ORIENTAÇÕES CONSTANTES NO DESPACHO N.º 252/2022-SET

Como ponto prévio sublinha-se que a proposta de PAO 2023 apresentada pela ML tem 2019 como ano de referência¹⁶ e desconhecem-se eventuais impactos da Lei do Orçamento do Estado para 2023 e do respetivo Decreto-Lei de Execução Orçamental.

Nestes termos, nos quadros seguintes sintetizam-se as orientações constantes nos pontos 2 (orientações financeiras) e 3 (princípios gerais para a elaboração dos instrumentos previsionais de gestão) do Despacho n.º 252/2022-SET, bem como os resultados da análise efetuada quanto ao cumprimento/incumprimento pela ML:

¹³ 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).

¹⁴ Dotações de capital, suprimentos e empréstimos do acionista, compensações PART e COVID e compensações do Ministério do Ambiente e do Fundo Ambiental.

¹⁵ Sendo 99,9 milhões de euros em numerário e o restante através da conversão em capital de dívida DGTF (40,9 milhões de euros) e juros DGTF (1,3 milhões de euros).

¹⁶ O Despacho n.º 252/2022-SET estabeleceu que deve ser considerado como ano de referência 2019 ou 2022 (estimado), consoante o que registar um volume de negócios superior, exceto para os indicadores “endividamento” e “recursos humanos” que têm 2022 (estimativa) como ano de referência.

O volume de negócios (vendas e serviços prestados) estimado para 2022 é inferior em cerca de 17,2 milhões de euros face ao executado em 2019 (118,8 milhões de euros).

Orientação	Indicador	Análise/Fundamentação
Ponto 2 i)	Crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados).	O volume de negócios previsto para 2023 ainda se situa em níveis inferiores aos de 2019 (antes da pandemia de COVID-19). A evolução (previsional) está fundamentada.
Ponto 2 ii), iii) e iv)	Taxas de variação dos gastos operacionais, dos gastos com pessoal ¹⁷ e dos FSE ¹⁸ inferiores à taxa de crescimento do volume de negócios face ao ano de referência	As taxas de variação dos gastos operacionais, dos gastos com pessoal e dos FSE são superiores à taxa de variação do volume de negócios, de 2019 para 2023. Consideram-se não cumpridas as orientações. A evolução (previsional) está fundamentada.
Ponto 2 v)	Melhoria do resultado operacional ¹⁹ (medido pelo EBIT) face ao ano de referência	O EBIT (corrigido) projetado para 2023 (-47,2 milhões de euros) evolui desfavoravelmente face a 2019 (-19,3 milhões de euros). Considera-se não cumprida a orientação. A evolução (previsional) está fundamentada.
Ponto 2 vii)	Evolução descendente do rácio “Dívida financeira líquida ²⁰ /EBITDA”	Não obstante a ML estime uma redução da Dívida financeira líquida, em cerca de 176 milhões de euros, dado que o EBITDA previsto é negativo considera-se esta orientação incumprida. O PAO é omissivo quanto à evolução deste rácio.

Orientação	Indicador	Análise/Fundamentação
Ponto 3.1 – Eficiência Operacional	Rácio dos gastos operacionais ²¹ sobre o volume de negócios igual ou inferior ao verificado no ano de referência	O rácio dos gastos operacionais (131,9 milhões de euros) sobre o volume de negócios (131,3 milhões de euros) diminuiu 1 p.p. face a 2019 (execução). Releva-se que, para efeitos do cálculo do referido rácio, foram retirados aos gastos operacionais os gastos decorrentes da pandemia por COVID-19 (0,4 milhões de euros), os gastos decorrentes do acréscimo dos preços da energia e combustível (12,9 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 (25,1 milhões de euros). Considera-se cumprida a orientação.

¹⁷ Com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo.

¹⁸ Fornecimentos e serviços externos.

¹⁹ Líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor.

²⁰ Por “Dívida financeira líquida” entende-se o valor do Endividamento reduzido das Disponibilidades.

²¹ 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 considerados os impactos excecionais decorrentes designadamente da crise geopolítica (se aplicável).

Orientação	Indicador	Análise/Fundamentação
Ponto 3.1 - Gastos com Pessoal	Gastos com pessoal iguais ou inferiores aos registados em 2022, excluídos os relativos aos órgãos sociais, corrigidos dos impactos do cumprimento das orientações legais, de indemnizações por rescisão e das valorizações remuneratórias que sejam obrigatórias, bem como do efeito do absentismo.	As projeções para 2023 evidenciam um aumento de 3,8 milhões de euros nos gastos com pessoal face ao estimado para 2022, em resultado das admissões em 2022 que não correspondem a um ano completo (1,4 milhões de euros), dos acréscimos remuneratórios decorrentes da avaliação de desempenho e demais acréscimos previstos nos Acordos de Empresa (1,4 milhões de euros) e das admissões a ocorrer em 2023 (0,9 milhões de euros). Considera-se não cumprida a orientação. A evolução (previsional) está fundamentada.
Ponto 3.1 - Acréscimo de Outros Gastos	O conjunto dos gastos com deslocações, ajudas de custo, alojamento e associados à frota automóvel, contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria deve ser igual ou inferior ao registado em 2022.	As projeções para 2023 evidenciam um aumento de 0,3 milhões de euros no conjunto dos referidos gastos face a 2022. Considera-se não cumprida a orientação. A evolução (previsional) está fundamentada.
Ponto 3.2 - Recursos Humanos	O recrutamento deve ser devidamente fundamentado e adequado às necessidades de uma organização eficiente.	O PAO 2023 projeta um quadro com 1.709 ²² trabalhadores que corresponde a um aumento de 100 trabalhadores, face a 2022 (estimativa) ²³ . Acresce ainda a substituição dos trabalhadores que irão sair por reforma. O recrutamento proposto está fundamentado e a proposta de PAO integra a análise custo/benefício.
Ponto 3.3 - Endividamento	Crescimento do endividamento limitado a 2% face a 2022.	O PAO 2023 prevê uma redução de 0,25% (face à estimativa para 2022, de 3.374 milhões de euros) do financiamento remunerado, por aplicação da fórmula de cálculo da variação do endividamento. Considera-se cumprida a orientação. Adverte-se que o decréscimo (previsional) do financiamento remunerado tem como pressupostos (entre outros) a conversão da dívida respeitante a ILD (empréstimos DGTF) por incorporação em ativo do Estado (99,4 milhões de euros) e a conversão de passivo corrente em capital (40,9 milhões de euros).

4. Participadas

O PAO 2023 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 2023 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

²² Não considerando os órgãos sociais (6).

²³ O presente parecer apenas versa sobre a proposta apresentada para 2023. A evolução dos recursos humanos no exercício de 2022 é objeto de análise no âmbito do acompanhamento da execução trimestral.

manutenção daquela como um veículo instrumental integrante do Agrupamento Complementar de Empresas dos TREM – Aluguer de Material Circulante até à sua extinção, logo que reunidas as condições para o efeito²⁴.

O PAO 2023 da ML projeta a concretização de um aumento de capital de 0,6 milhões de euros na FERCONSULT, no âmbito da resolução de um litígio com um prestador de serviços desta.

5. PARECER

Em resultado da análise efetuada, a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2023 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 identificadas no ponto 3 do presente parecer, bem como para a contratação de 100 novos trabalhadores.

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;

²⁴ Operação autorizada através de Despacho n.º 602/2020-SET, de 8 de outubro.

b) Teve em consideração o relatório do ROC sobre o PAO para 2023 da ML, o qual refere que, baseado na *“avaliação da prova que suporta os pressupostos, com exceção da não verificação da orientações financeiras para o triénio 2023-2025 previstas nas alíneas ii), iii), iv), v) e Vii) do ponto 2 do Despacho n.º 252/2022 do Secretário de Estado do Tesouro, de 18 de agosto, e do incumprimento do Plano de Redução de Custos, um dos dois princípios financeiros de referência contidos no Ponto 3.1 do referido Despacho - cuja fundamentação se encontra indicada no PAO 2023 e se espera vir a ser considerada atendível pela tutela financeira e sectorial”*, nada chegou ao seu conhecimento que *“leve a concluir que esses pressupostos não proporcionam uma base razoável para as previsões contidas nos Instrumentos Previsionais de Gestão”* em análise. O ROC expressa também que, em sua 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 2021”*.

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 2023 da Metropolitano de Lisboa, E.P.E., reflete, numa base razoável, as previsões da atividade da empresa.

Importa, porém, referir que, com frequência, os acontecimentos futuros não ocorrem da forma esperada, pelo que os resultados reais serão provavelmente diferentes dos previstos, podendo os desvios ser materialmente relevantes.

Lisboa, 28 de outubro de 2022.

O Conselho Fiscal

Presidente

Vogal efetiva

Vogal efetiva



RELATÓRIO DO REVISOR OFICIAL DE CONTAS DO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E. SOBRE OS INSTRUMENTOS PREVISIONAIS DE GESTÃO REFERENTES A 2023

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 2023, contidos no documento subscrito pelo Conselho de Administração e intitulado “Plano de Atividades e Orçamento 2023” (PAO 2023), que compreendem o Plano de Atividades e Orçamento para o triénio 2023-2025, o Plano de Investimentos anual e plurianual e as demonstrações financeiras previsionais relativas a 2023, 2024 e 2025, 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 2023, foram transmitidas pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), através do Despacho n.º 252/2022 do Secretário de Estado do Tesouro, de 18 de agosto.

Na preparação dos IPG foram ainda tidas em consideração, as instruções para a preparação do Orçamento de Estado para 2023, recebidas através da Circular Série A n.º 1407, de 1 de agosto de 2022, 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 2023-2025, 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.

Na prossecução dos objetivos acima expostos, e no delineamento do PAO para o triénio 2023-2025, o ML entendeu, de forma conservadora, não considerar qualquer efeito decorrente 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, uma vez que, até à presente data, ainda não recaiu qualquer decisão sobre as propostas de aditamento ao contrato submetidas pelo ML à tutela setorial e financeira, a última das quais - apresentada em junho de 2022 – já levando em consideração os impactos da pandemia COVID-19 nas receitas da Entidade e a 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.

De salientar que, na referida proposta de revisão, está prevista uma remuneração do Concessionário (o ML), que compreende, designadamente, as “Remunerações Autónomas” e a “Compensação por cumprimento de obrigações do serviço público”. A componente “Remunerações Autónomas” visa compensar as despesas e encargos com atividades desenvolvidas por conta do Estado, nomeadamente os encargos assumidos pelo ML com os benefícios pós-emprego, enquanto a “Compensação por cumprimento das obrigações de serviço público” assenta em indicadores de eficiência que relacionam os resultados obtidos com os meios empregues para os obter.



Caso tal aprovação tivesse ocorrido, nos termos e condições propostos, o ML estima que teria o direito a receber no triénio 2023-2025, a título destas duas componentes, o montante de 254,1 M€ (87,3 M€ em 2023, 69,9 M€ em 2024 e 96,9 M€ em 2025).

Na elaboração do PAO 2023, para o triénio, foram incorporados os efeitos decorrentes da aplicação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (“PART”), relativo ao sistema tarifário metropolitano (passes municipais/metropolitano de valor acessível), no montante de 20,3 M€ (6,7 M€ em 2023), bem como o pagamento de uma compensação por parte da AML para fazer face à perda de receita tarifária provocada pela pandemia COVID-19, apenas em 2023, no montante 7,1 M€.

Relativamente às compensações tarifárias para a venda de títulos de transporte com tarifa especial (Passes: 4_18, Sub23 e Social +), para o triénio 2023-2025 prevê-se o recebimento de 25,8 M€, dos quais 8,5 M€ em 2023.

Em termos de procura, o PAO 2023 prevê, para o ano em apreço, uma recuperação para níveis próximos do período pré-pandemia COVID-19, apresentando um aumento de 13,4% do número de passageiros transportados face ao estimado para 2022, ainda assim, insuficiente para igualar a procura real registada em 2019 (-17,2%). De salientar que, a superação dos indicadores de procura verificados em 2019, está prevista ocorrer apenas para 2025.

Por sua vez, a oferta irá ajustar-se ao aumento de procura, conforme evidenciam os indicadores apresentados no ponto 6.1.2 do PAO 2023.

Devido à atipicidade dos dois últimos anos, incluindo 2022 até à presente data, resultante da situação conjuntural provocada pela pandemia COVID-19 e da crise geopolítica atual, o Despacho n.º 252/2022 do Secretário de Estado do Tesouro, de 18 de agosto, estabeleceu que, para efeitos de avaliação da evolução da eficiência operacional, deve ser considerado como ano de referência 2019 ou 2022 (estimado), consoante o que registar um volume de negócios superior. Assim, o ano de referência para elaboração do plano anual, foi o ano de 2019.

Plano de investimentos plurianual

Para o triénio 2023-2025, o ponto 6.6.5 do PAO 2023 apresenta a previsão de investimentos, no montante de 909,3 M€, repartido entre investimento ML e infraestruturas de longa duração (ILD), no montante de 190,6 e 718,7 M€, respetivamente.

Em 2023 prevêem-se investimentos no montante de 211,1 M€, dos quais, 48,3 M€ em investimento ML e 162,8 M€ em investimento em ILD. No que respeita aos projetos ML, destaca-se: i) o investimento em material circulante com a aquisição de 14 novas unidades triplas (UT) equipadas com o novo sistema de sinalização *Communications-Based Train Control (CBTC)* e instalação de equipamento embarcado *CBTC* em 70 UT existentes, no montante de 23,7 M€ (valor global do projeto: 84,2 M€); ii) a aquisição de um veículo esmerilador, no montante 5,6 M€ (valor global do projeto: 8 M€); iii) a aquisição de aplicações de suporte ao negócio (*hardware* e *software*), no montante 2,4 M€ (valor global do projeto: 6,5 M€); iv) a renovação de sistemas de vídeo e comunicação ao cliente e instalação de sistema de deteção de incêndio, no montante 1,9 M€ (valor global do projeto: 8,9 M€); v) a beneficiação geral das



portas das frotas ML95, ML97 e ML99, no montante 1,9 M€ (valor global do projeto: 6,0 M€); e vi) a aquisição de sistema de informação ao cliente em formato digital e em tempo real, no montante 1,8 M€ (valor global do projeto: 8,7 M€).

Relativamente ao investimento em ILD, salienta-se: i) ligação das linhas amarela e verde (prolongamento Rato - Cais do Sodré), no montante de 70,8 M€ (valor global do projeto: 240,2 M€); ii) o prolongamento da linha vermelha (S. Sebastião – Alcântara), no montante de 55,1 M€ (valor global do projeto: 294,0 M€); e iii) a implementação de um Metro ligeiro de superfície Loures / Odivelas, no montante de 9,2 M€ (valor global do projeto: 233,8 M€).

Quanto ao financiamento para as necessidades de investimento previsto para 2023, apresentado no ponto 6.5.2 do PAO 2023, constata-se que o mesmo apresenta a seguinte decomposição: i) Fundo Ambiental (30,3%); ii) PRR (29,2%); iii) Dotações de capital (23,5%); iv) POSEUR (14,0%); e v) Empréstimos DGTF (3,0%).

Demonstrações financeiras previsionais

O volume de negócios previsto para 2023, no montante de 106.255.262 euros, apresenta um aumento de 4,6% face ao valor estimado para 2022, mas um decréscimo de 10,6% relativamente ao valor real verificado em 2019. O volume de negócios é composto maioritariamente pelas receitas tarifárias (78,8%), as quais apresentam uma variação negativa de 19,7% (-20,5 M€) face ao valor real registado em 2019 e um acréscimo 3,3% (+2,7 M€) relativamente ao valor estimado para 2022, refletindo assim uma recuperação da perda de receita originada pela pandemia COVID-19. Das restantes fontes de rédito que compõem o volume de negócios, a compensação tarifária (PART) não apresenta qualquer variação face a 2022, mas apresenta um crescimento de 66,2% (2,7 M€) face a 2019 e a compensação financeira dos títulos de tarifa especial (“4_18”, “Sub23”, e “Social+”) apresenta uma variação positiva de 9,4% (0,7 M€) face ao valor previsto para 2022 e um crescimento de 239,5% (6,0M€) em comparação com 2019. Quanto às receitas não tarifárias, estas apresentam uma variação de 21,3% e -8,6%, em comparação com os valores estimados para 2022 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 2023 uma compensação de 7,1 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 147.178.047 euros, apresentam um aumento de 10,6% face ao estimado para 2022, e um acréscimo de 22,1% relativamente ao valor real verificado em 2019.

A rubrica de fornecimentos e serviços externos (FSE) no montante de 51.772.365 euros, apresenta um incremento de 22,1% face ao valor estimado para 2022, bem como um aumento de 40,4% relativamente ao valor real verificado em 2019. Este incremento, face a 2019 - cujas justificações se encontram detalhadamente apresentadas no ponto 6.5.1 do PAO 2023 - decorre essencialmente, do aumento dos custos com a energia (+11,0 M€) e com outras conservações e reparações (+4,0 M€). De salientar ainda que todas as rubricas de FSE apresentam aumentos face



aos valores estimados para 2022 e aos valores reais registados em 2019, com exceção das rendas e alugueres em consequência do termo do contrato de locação de material circulante.

O rácio da rubrica de FSE sobre o volume de negócios, reflete uma deterioração de eficiência relativamente ao real verificado em 2019, prevendo-se que passe de 31,0% para 48,7% (não considerando os impactes excepcionais, nos gastos e rendimentos, atribuíveis à pandemia COVID-19).

Os gastos com pessoal previstos para 2023, no montante de 91.087.583 euros, representam 85,7% das vendas e serviços prestados e apresentam um aumento de 4,4% relativamente ao valor estimado para 2022, e um crescimento de 13,8% face ao valor real verificado em 2019, incorporando os efeitos de: i) integração dos trabalhadores da *Ferconsult*; ii) valorizações remuneratórias e avaliação de desempenho; iii) reclassificações profissionais; e iv) admissão de novos trabalhadores (aumento do efetivo). O número previsto de trabalhadores e órgãos sociais para 2023 (1.715 trabalhadores) é superior em mais 100 trabalhadores (conforme detalhado no ponto 6.4.2) à estimativa para 2021, aumento cuja concretização se encontra dependente da aprovação do PAO 2023 por parte da tutela financeira e sectorial.

Em 2023 espera-se que a rubrica de “Aumentos / reduções de justo valor” apresente uma variação muito significativa face ao valor real verificado em 2019 (-25,0 M€), assim como comparativamente ao valor esperado para 2022 (-13,1 M€), devido ao término do instrumento financeiro contratado (Derivado) para cobrir o risco de alterações na taxa de juro do financiamento associado à aquisição de material circulante pelo TREM II. Pela mesma razão, a rubrica de “Juros e gastos similares suportados”, que em 2023 se prevê ascender a 1.315.344 euros, apresenta uma diminuição de 95,1% face ao valor real verificado em 2021 e de 93,5% relativamente ao valor estimado para 2022.

O EBITDA previsto para 2023, no montante de 27.415.509 euros regista um decréscimo de 29,0 M€ face ao estimado para 2022 e uma diminuição de 54,8 M€ relativamente ao valor real verificado em 2019. Este agravamento do EBITDA decorre essencialmente dos aumentos previstos nas rubricas ‘Fornecimentos e serviços externos’ e ‘Gastos com o pessoal’, os quais apresentam uma taxa de crescimento superior à evolução da rubrica de ‘Vendas e serviços prestados’.

O PAO 2023 projeta necessidades de financiamento globais no montante de 311,5 M€, as quais serão satisfeitas através de: i) Dotações de capital (32,1%); ii) Fundo Ambiental (22,1%), iii) PRR (21,2%); iv) Suprimentos (10,4%); v) POSEUR (10,2%), e vi) Empréstimos obtidos da DGTF (4,1%).

O apoio financeiro do Estado previsto para 2023, nas suas diversas proveniências e modalidades, ascende ao montante de 237,3 M€.

Conclusão e opinião

Baseado na nossa avaliação da prova que suporta os pressupostos, com exceção da não verificação das orientações financeiras para o triénio 2023-2025 previstas nas alíneas ii), iii), iv), v) e vii) do ponto 2 do Despacho n.º 252/2022



do Secretário de Estado do Tesouro, de 18 de agosto, e do incumprimento do Plano de Redução de Custos, um dos dois princípios financeiros de referência contidos no Ponto 3.1 do referido Despacho - cuja fundamentação se encontra no PAO 2023 e se espera vir a ser considerada atendível pelas tutelas 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 2021.

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, 06 de outubro de 2022

Alves da Cunha, A. Dias & Associados, SROC, Lda.
representada por José Luís Areal Alves da Cunha
ROC n.º 585 registado na CMVM com o n.º 20160240

Despacho n.º 180/2023-SET

Atento o exposto no relatório de análise n.º 304/2022, da UTAM, aprovo-o na generalidade, 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.

Considerando o teor da respetiva conclusão, os esclarecimentos prestados pela empresa ao meu gabinete (Ent_818_2023_SET, Ent_704_2023_SET, Ent_829_2023_SET), o ofício da empresa datado de 28/04/2023 (Ent_1112_2023_SET, Ent_1151_2023_SET), e o cumprimento do rácio de eficiência operacional 2023 face a 2019, ajustado por efeitos de carácter extraordinário, considero que a proposta de Plano de Atividades e Orçamento da empresa, para o ano de 2023, poderá ser aprovada, pelo que concedo apenas, e atento o proposto pela UTAM, e sem prejuízo do cumprimento dos necessários requisitos legais por parte da empresa, as seguintes autorizações para:

- A contratação de até 73 trabalhadores, conforme recomendação da UTAM e nos seus termos;
- O pagamento do complemento excecional aos pensionistas pretendido pela empresa, aplicando-se, com as necessárias adaptações, as condições em que o mesmo foi aprovado, em diploma próprio, para os pensionistas do setor bancário;
- O aumento de gastos com pessoal limitado a 3,807 milhões de euros, até ao valor total de 91,088 milhões de euros, deduzido do valor que resulte das contratações não autorizadas, ajustando o aumento da massa salarial global, incluindo todos os efeitos e componentes remuneratórias, salvo efeitos de volume, às orientações expressas do Acionista Estado, emanadas, nomeadamente, no despacho de 15.12.2022, dos Senhores Secretários de Estado do Tesouro e das Finanças, e ajustado ao montante necessário para a autorização concedida no ponto anterior;
- O aumento do conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria limitado ao montante de até 264,2 mil euros face a 2022; e,
- O não cumprimento de Orientações financeiras para 2023-2025, conforme Despacho n.º 252/2022-SET, de 18 de agosto, no tocante às taxas de variação dos FSE e dos Gastos operacionais face à taxa de crescimento do Volume de negócios e do crescimento do EBIT, líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor (EBITlíq), atento ao cumprimento do rácio de eficiência operacional excluindo fatores de carácter excecional.

A aprovação do PAO para 2023 não dispensa a empresa do cumprimento das disposições legais aplicáveis, e qualquer alteração significativa do mesmo, fora da margem de flexibilidade concedida pela autonomia de gestão, deverá obter aprovação acionista, nos termos e para os efeitos do artigo 25.º do Regime Jurídico do Setor Público Empresarial.

O esforço financeiro do Estado é limitado ao inscrito para o efeito no Orçamento do Estado para 2023, devendo o esforço de investimento em 2023 ser compatibilizado com o mesmo. Assim, a proposta de Plano de Atividades e Orçamento para 2023 encontra-se em condições de merecer aprovação, condicionada ao cumprimento dos valores máximos de despesa autorizados no Orçamento do Estado para 2023, 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 2023 ou que resultem de futuras alterações dos termos da concessão.

Por último, a empresa deverá apresentar uma memória descritiva com a estratégia de reposição a médio prazo da rentabilidade da empresa.

Dê-se conhecimento a S. Exa. O Secretário de Estado da Mobilidade Urbana, à DGTF e à UTAM.

O Secretário de Estado do Tesouro

Pedro
Sousa
Rodrigues

Assinado de forma
digital por Pedro
Sousa Rodrigues
Dados: 2023.05.12
22:33:53 +01'00'

Pedro Sousa Rodrigues

Considerando que:

1. O n.º 9 do artigo 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, que aprovou o Regime Jurídico do Sector Público Empresarial (RJSPE), na sua redação atual, estabelece que as propostas de Plano de Atividades e Orçamento não produzem quaisquer efeitos até à respetiva aprovação pelos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e do setor de atividade;
2. O Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML), submeteu no Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira (SIRIEF) o plano de atividades e o respetivo orçamento para o ano de 2023, sobre o qual o Órgão de Fiscalização emitiu parecer favorável;
3. Nos termos dos n.ºs 7 e 8 do artigo 39.º do RJSPE, a Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Sector Público Empresarial elaborou o relatório de análise n.º 304/2022, de 12 de dezembro, no qual se conclui que o Plano de Atividades e Orçamento do ML, para 2023, se encontra em condições de merecer aprovação com as condicionantes melhor identificadas na respetiva conclusão;
4. O relatório de análise referido no número anterior foi aprovado por Despacho do Secretário de Estado do Tesouro, no qual foram concedidas as autorizações legalmente necessárias;

Assim, nos termos e para efeitos do disposto no n.º 9 do artigo 39.º do RJSPE, é aprovado o Plano de Atividades e Orçamento da ML, circunscrito ao ano de 2023.

O Secretário de Estado do Tesouro,

O Secretário de Estado da Mobilidade Urbana,

(Pedro Sousa Rodrigues)

(Jorge Delgado)