



---

**RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE  
2025**

## Índice

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. ENQUADRAMENTO .....                                                       | 5  |
| 2. DESTAQUES .....                                                           | 5  |
| 3. PERFIL ORGANIZACIONAL .....                                               | 7  |
| A. POLÍTICA DA QUALIDADE, AMBIENTE, SEGURANÇA E ANTICORRUPÇÃO .....          | 9  |
| B. ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE .....                                      | 10 |
| C. ORGANOGRAMA .....                                                         | 12 |
| D. ÓRGÃOS SOCIAIS.....                                                       | 12 |
| 4. ABORDAGEM DA GESTÃO.....                                                  | 13 |
| 5. ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS .....                                | 14 |
| A. IDENTIFICAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS .....                               | 14 |
| 6. PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES E ORGANISMOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS ..... | 15 |
| 7. COMISSÕES TÉCNICAS .....                                                  | 17 |
| 8. PROTOCOLOS.....                                                           | 19 |
| 9. ANÁLISE DA SUSTENTABILIDADE.....                                          | 21 |
| 9.1. DESEMPENHO ECONÓMICO .....                                              | 21 |
| 9.2. DESEMPENHO AMBIENTAL.....                                               | 26 |
| 9.3. DESEMPENHO SOCIAL.....                                                  | 40 |
| 10. NOTA FINAL .....                                                         | 65 |
| ÍNDICE GRI G4 .....                                                          | 66 |
| INDICADORES UITP FRAMEWORK .....                                             | 69 |
| QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO.....                                                 | 70 |

## Mensagem do Presidente

### Mensagem do Presidente

Caros acionistas, parceiros, clientes e colaboradores da Metro do Porto:

ao terminar a leitura do documento que têm à vossa frente, fiz um esforço para contornar a tentação de o resumir expondo os números da nossa atividade em 2025. Com honestidade, a questão mais interessante parece-me ser outra: em função dos dados expostos no relatório, vale a pena pensar, antes de tudo o mais, no tipo de cidade e de área metropolitana que pretendemos ser. Que modelo de mobilidade e de sustentabilidade queremos deixar às gerações que virão? A Metro do Porto não pode ser alheia a este questionamento. Pelo contrário, é nele que encontra a sua mais profunda motivação.

Em 2025, 95 milhões de validações confirmaram que a Metro do Porto é, de facto, o maior parceiro de mobilidade da Área Metropolitana do Porto. Olhando para o número de outra forma: por mês, 750 mil pessoas escolheram o transporte público em vez do automóvel individual. São 750 mil decisões diárias que reduzem emissões, aliviam o congestionamento, democratizam o acesso às cidades que servimos e tornam a nossa região mais habitável. Cada viagem de metro é, em si mesma, um ato de sustentabilidade.

Este Relatório de Sustentabilidade não é um mero exercício de prestação de contas. É, antes de tudo, uma declaração de intenções sustentada em factos. Uma afirmação clara de que a Metro do Porto se reconhece como um agente ativo na construção de um futuro mais justo, mais limpo e mais coeso. À luz dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas — em particular dos ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), 13 (Ação Climática) e 3 (Saúde e Bem-estar) —, o transporte público de qualidade não é uma infraestrutura secundária: é condição *sine qua non* para o desenvolvimento humano.

Sabemos que as empresas com maior impacto social e ambiental têm também maiores responsabilidades de governação. Por isso, adotámos, desde há anos, padrões exigentes de transparência e integridade — fomos a primeira empresa de capitais públicos em Portugal a certificar-se pela norma ISO 37001 de gestão anticorrupção. O nosso Sistema Integrado de Gestão, que abrange qualidade, ambiente e segurança, não é um conjunto de procedimentos burocráticos: é a espinha dorsal de uma cultura organizacional que coloca as pessoas no centro

de todas as decisões. E estas não são conquistas do passado — são compromissos renovados para o futuro.

E que futuro se avizinha! O que está por vir é de uma ambição gigante. Nos próximos anos, a Metro do Porto vai investir mais de três mil milhões de euros na expansão e modernização do sistema. A Linha Rubi, com a nova Ponte "Ferrerinha" sobre o Douro, transformará a conectividade entre Porto e Vila Nova de Gaia. O MetroBus reforçará a mobilidade no coração da cidade. Quatro novas linhas — Trofa, Gondomar, Maia e São Mamede — estenderão a rede em 37 quilómetros e 42 novas estações. O objetivo é claro: chegar a 150 milhões de validações em 2030. Mas o desiderato mais profundo é outro: que nenhum habitante da Área Metropolitana do Porto sinta que o carro é a única opção.

A dimensão deste ciclo de investimento vai muito além da engenharia. Ao expandir e melhorar a rede, a Metro do Porto está a combater ativamente a segregação territorial, a promover o acesso de todos — independentemente do rendimento, da mobilidade física ou da localização geográfica — a emprego, educação, saúde e cultura. Estamos a contribuir para que a Área Metropolitana do Porto seja um espaço inclusivo, seguro, resiliente e sustentável.

A sustentabilidade exige também que falemos abertamente dos desafios. Sabemos que a qualidade do serviço tem de acompanhar o crescimento da procura. Sabemos que a descarbonização do sistema e a eficiência energética são metas permanentes, e não simples declarações de princípio. Sabemos que os nossos fornecedores, parceiros e subcontratados são também parte desta cadeia de responsabilidade. E sabemos que os clientes — cada uma das 750 mil pessoas que confiam em nós todos os meses, nunca é demais sublinhá-lo — merecem não apenas um serviço a horas, mas uma experiência de mobilidade que respeite a sua dignidade e o seu tempo.

A Metro do Porto está à altura deste momento. E está determinada a merecê-lo, todos os dias. Desde logo, porque a sustentabilidade não é uma opção, é mesmo uma das mais relevantes razões de ser a empresa que somos.

Emídio Gomes

Presidente do Conselho de Administração

## 1. ENQUADRAMENTO

Este Relatório tem como principal objetivo comunicar, de forma clara e transparente, os valores e princípios corporativos, práticas de gestão e, sobretudo divulgar aos seus *stakeholders* o desempenho ao nível ambiental, económico e social da Metro do Porto, S.A. enquanto empresa de transporte público de passageiros na Área Metropolitana do Porto para o ano de 2025.

A elaboração do presente Relatório de Sustentabilidade, vai ao encontro das orientações do *Global Reporting Initiative* (GRI - Standard G4).

## 2. DESTAQUES

### A PROCURA

Em 2025, a Metro do Porto ultrapassou os 94 milhões de validações (5,3% acima do total de 2024), fixando um novo máximo histórico.

O crescimento da procura em 2025 ficou a dever-se, sobretudo, a dois fatores: à política tarifária e à extensão da Rede de Metro entre Santo Ovídio e Vila d'Este, inaugurada em junho de 2024 e que, em 2025, impactou os registos de procura durante todo o ano conforme melhor detalhado no Relatório e Contas 2025.

### METROBUS

O projeto concretizado nesse troço é composto por 4,2km de traçado rodoviário, em canal segregado em toda a extensão da avenida da Boavista e em canal partilhado na avenida do Marechal Gomes da Costa. Conta com 7 estações de superfície: Casa da Música, Guerra Junqueiro, Bessa, Pinheiro Manso, Serralves, João de Barros e Império, sendo que nesta última estão também implementados 2 edifícios de apoio à operação.

Com um investimento global de 76 milhões de euros, provenientes na sua maioria do PRR (Plano de Recuperação e Resiliência) e também do Fundo Ambiental e Orçamento de Estado, o novo sistema BRT entrará em funcionamento, entre a Casa da Música e o

Império, no primeiro trimestre de 2026, e terá a restante intervenção concluída até ao final desse mesmo ano.”

Em junho, foi efetuada uma consignação parcial da área de intervenção da extensão do projeto até à praça Cidade do Salvador, em Matosinhos, o que permitiu o início dos trabalhos durante o mês de setembro. Esta primeira fase da empreitada contempla os troços entre a ligação à linha já construída e o cruzamento da avenida da Boavista com a avenida do Dr. Antunes Guimarães, e as rotundas junto à marginal atlântica, a praça de Gonçalves Zarco (rotunda do Castelo do Queijo) e a praça Cidade do Salvador (rotunda da Anémoma).

### **A LINHA RUBI E A NOVA PONTE SOBRE O RIO DOURO**

Na continuidade dos trabalhos realizados em 2024, o ano 2025 caracterizou-se por um aumento significativo das frentes de trabalho face a 2024.

No âmbito das estações enterradas desenvolveram-se trabalhos de escavação e construíram-se estruturas definitivas.

Em 2025 executaram-se trabalhos em todas as frentes de obras subterrâneas, túneis e poços, nos municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia. O túnel Casa da Música / Campo Alegre conta com 3 frentes de escavação. No lado de Gaia, os dois túneis previstos, Devesas / Soares dos Reis e Soares dos Reis / Santo Ovídio, iniciaram a sua escavação a partir de seis frentes.

Neste último ano verificou-se um progresso significativo nos trabalhos à superfície, entre a Ponte e as Devesas, destacando-se a conclusão da maioria das obras de contenção, a construção da primeira fase das passagens inferiores rodoviárias e a conclusão da estrutura do viaduto pedonal na Arrábida.

Foram ainda iniciados e desenvolvidos os trabalhos associados à construção da Passagem Inferior sob o pátio ferroviário das Devesas, obra de elevada complexidade e afetação, que incluíram uma série de trabalhos noturnos em regime de interdição ferroviária e a conclusão da pré-fabricação da obra de arte e o início do seu empurre sob vias ferroviárias desativadas temporariamente.

Na principal obra de arte do empreendimento - a Ponte “Ferrerinha” - concluíram-se as escavações dos principais apoios da Ponte, depois de ultrapassados alguns constrangimentos geotécnicos detetados durante as escavações.

Concluíram-se também os recintos provisórios no rio Douro, junto às margens, que irão permitir a construção das fundações dos pilares provisórios de apoio à construção da superestrutura do tabuleiro da Ponte sobre o rio.

Neste ano construíram-se, ainda, dois segmentos do tabuleiro da Ponte, um no lado de Gaia, com 45 metros de extensão e outro no lado do Porto com 12 metros.

### **NOVAS LINHAS EM PROJETO**

Durante o ano de 2024, foram assinados os contratos para a elaboração dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental de 4 novas linhas para a rede Metro do Porto, organizadas em dois lotes constituídos por 2 linhas cada. Assim, constam do Lote 01 as linhas ISMAI- Paradela (Linha da Trofa) e Roberto Frias-Aeroporto (Linha Maia II) e do Lote 02 as linhas Dragão-Souto (Linha de Gondomar II) e IPO-Estádio do Mar (Linha de São Mamede).

Ao longo do ano de 2025 foram desenvolvidos os respetivos Programas Base e a primeira fase de conceção dos projetos, que permitiu a discussão com os diferentes municípios envolvidos e a definição das soluções e alternativas a implementar nas fases seguintes. Consequentemente, foi dado início à elaboração dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental, que estarão concluídos e submetidos para apreciação das entidades competentes durante o ano de 2026, com prioridade para os dois projetos que contam já com financiamento atribuído pelo Sustentável 2030 e contrapartida nacional: ISMAI-Paradela e Dragão-Souto.

O investimento global previsto para a concretização destes projetos ascende aos mil milhões de euros, pressupondo um crescimento da rede, ao longo dos próximos anos, de 37 km e 42 estações.

### **3. PERFIL ORGANIZACIONAL**

A Metro do Porto é uma empresa de transporte público de passageiros em sistema de metro ligeiro, podendo incluir outros sistemas de mobilidade em canal dedicado. É concessionária desse sistema na Área Metropolitana do Porto (AMP) por um período de 50 anos, que termina em 2048. As Bases da Concessão, assim como os seus estatutos, são reguladas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, Anexo III, art.º 1.º e art.º 3.º, com as alterações do Decreto-Lei n.º 192/2008, da Lei n.º 28/2016 e do Decreto-Lei 68/2021 que se encontram disponíveis para consulta no site da Empresa <https://www.metroporto.pt/>.

|                                  | 2023 | 2024 | 2025 |
|----------------------------------|------|------|------|
| Km de Rede                       | 67   | 70   | 70   |
| Estações                         | 82   | 85   | 85   |
| Linhas                           | 6    | 6    | 6    |
| Municípios                       | 7    | 7    | 7    |
| Milhões Validações (Passageiros) | 79   | 90   | 95   |
| Milhões de passageiros Km        | 425  | 478  | 498  |
| Veículos                         | 120  | 120  | 120  |
| Milhões Veículos km percorridos  | 8    | 9    | 10   |
| Taxa de ocupação (%)             | 22   | 23   | 23   |
| Velocidade comercial             | 26   | 26   | 26   |
| Colaboradores (média anual)      | 100  | 105  | 109  |

## MISSÃO

Planear, conceber, construir, equipar e explorar um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, em regime de concessão atribuída pelo Estado.

## VISÃO

Promover a mobilidade sustentável na Área Metropolitana do Porto.

## VALORES

A atuação da Metro do Porto e dos seus colaboradores é orientada por um conjunto de princípios assentes nos seguintes valores:

- **Sustentabilidade** - Posicionando-se como um fator inequívoco de sustentabilidade e qualidade de vida urbana e suburbana. Atuando na promoção das melhores práticas ambientais do sector, na gestão eficiente dos recursos e no fomento da intermodalidade e da mobilidade sustentável na Região.



- **Orientação para o Cliente** - Focalizando-se no Cliente através da oferta de um serviço de elevado valor percebido e superando as suas expectativas.
- **Rigor** - No cumprimento das obrigações e na execução das tarefas.
- **Transparência** - No relacionamento com as partes interessadas e na informação disponibilizada.
- **Espírito de Equipa** - Procurando a orientação para objetivos comuns, promovendo a partilha de conhecimento e favorecendo ações integradas.
- **Integridade** – Preocupação em atuar corretamente em todas as situações. Compromisso inflexível com a legalidade, a integridade, a ética, a transparência e a tolerância zero à corrupção, a fim de garantir que os seus clientes, acionistas, colaboradores, fornecedores, parceiros e demais partes interessadas tenham confiança na integridade dos seus serviços.

#### **a. POLÍTICA DA QUALIDADE, AMBIENTE, SEGURANÇA E ANTICORRUPÇÃO**

A Metro do Porto, S.A. é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, tendo por objeto a exploração, em regime de concessão atribuída pelo Estado, de um Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto de acordo com as bases de concessão (Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de setembro, na sua redação atual).

Assim, é assumido pela Metro do Porto, S.A. o compromisso de conceber e explorar, através de subconcessão, o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto, adequado às expectativas e necessidades de mobilidade e acessibilidade da região, respeitando os mais elevados padrões ambientais, de segurança, de qualidade e de integridade.

Para a prossecução desta política definem-se como linhas de orientação:

- A constante preocupação em identificar e responder às reais necessidades, atuais e futuras, de mobilidade da Área Metropolitana do Porto;
- O cumprimento dos requisitos legais e demais normas aplicáveis aos produtos, serviços e atividades desenvolvidas pela organização em matéria de Ambiente e de Segurança e Saúde no Trabalho;
- O cumprimento dos requisitos do sistema integrado, de acordo com os referenciais normativos NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001 e ISO 45001, NP EN ISO 37001;

- Melhorar continuamente o desempenho do sistema integrado e dos processos, através da otimização de recursos e tecnologias e de um planeamento eficaz;
- Manter um serviço eficiente, de forma regular e contínuo, de acordo com os horários pré-estabelecidos e anunciados junto do público;
- Melhorar continuamente o desempenho ambiental, através da identificação e controlo dos aspetos ambientais associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso da prevenção da poluição no âmbito do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto;
- Compromisso para a consulta e participação dos trabalhadores e respetiva divulgação;
- Melhorar continuamente as condições de segurança e saúde no trabalho, através da identificação de perigos e controlo dos riscos associados às atividades realizadas e subcontratadas, e do compromisso de prevenção das lesões e afeções da saúde relacionadas com o trabalho, proporcionando condições de trabalho seguras e saudáveis;
- A Metro do Porto, enquanto sociedade anónima de capitais públicos, aspira a um nível de tolerância zero ao risco de corrupção, pelo que qualquer risco que exista, por diminuto e residual que seja, é prevenido e mitigado através de controlos;
- A Metro do Porto proíbe, em absoluto, qualquer forma de corrupção ativa ou passiva, tanto no setor público como no privado;
- A Metro do Porto tem em prática um Programa de Conformidade Anticorrupção composto por políticas, procedimentos e controlos (respeitantes à diligência devida na contratação de parceiros, fornecedores e colaboradores, contratação pública, conflitos de interesses, ofertas de presentes e convites, patrocínios, canal de denúncias) adequados a prevenir, detetar e combater a corrupção e crimes conexos.

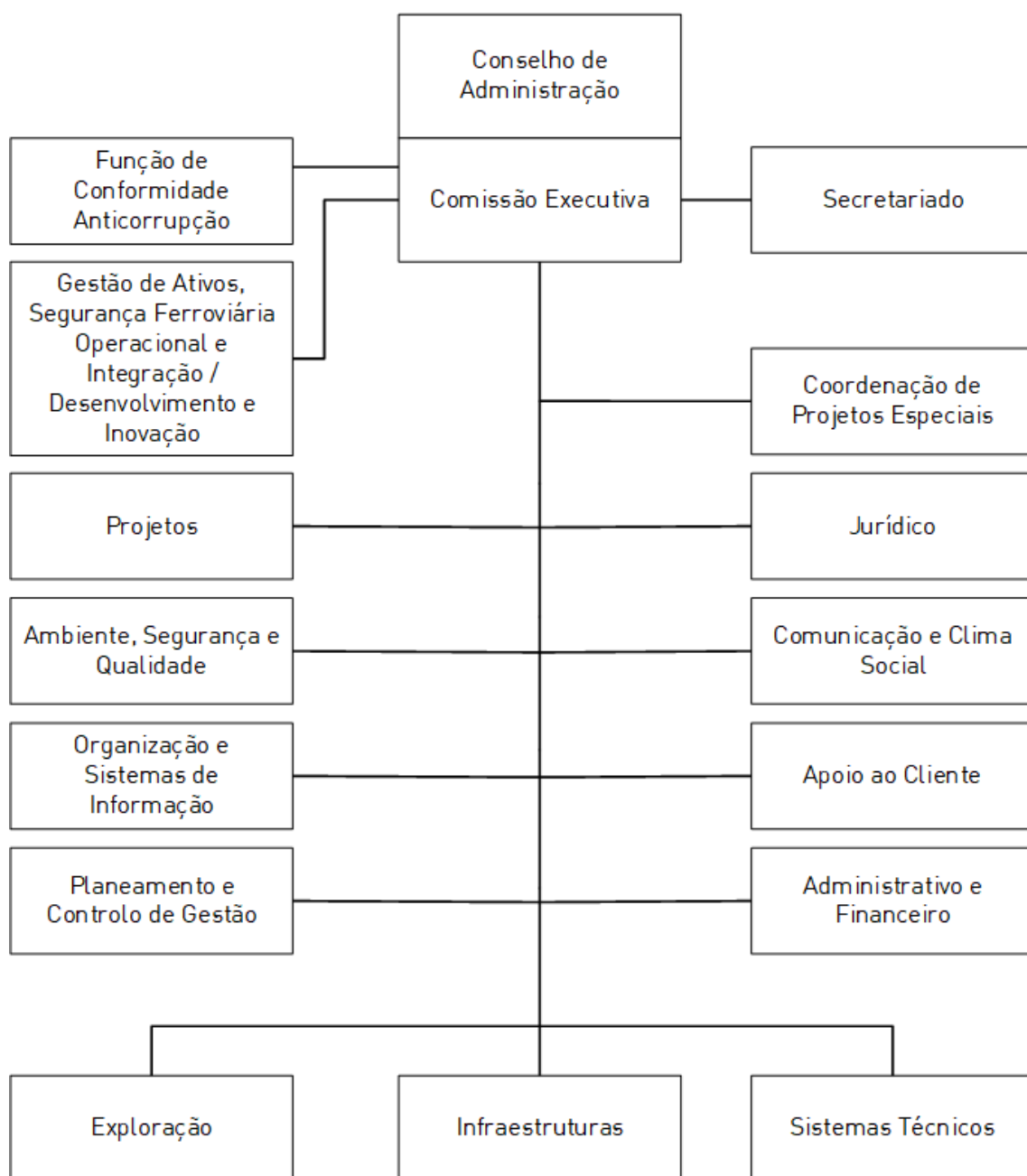
#### **b. ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE**

A Estratégia Empresarial Integrada da Metro do Porto, define um conjunto de objetivos com vista à criação de benefícios económicos, sociais e ambientais na AMP.

Objetivos Estratégicos:

- Constituir-se, posicionar-se e desenvolver-se como um ator e um fator inequívocos de dinamização económica e social da AMP.
- Contribuir para a modificação dos padrões de uso, ocupação e transformação das áreas urbanas e suburbanas da região, tendo em vista a competitividade territorial, a sustentabilidade ambiental e a coesão social.
- Reforçar a sua intervenção e influência enquanto elemento estruturante do reordenamento do sistema de transportes da AMP, articulando-se de forma estreita e concertada com os restantes operadores de transporte público.
- Privilegiar a dimensão metropolitana em oposição à dimensão porventura excessivamente municipal, tendo em particular atenção as concentrações de habitação, emprego e serviços.
- Promover a consolidação e a contenção dos tecidos urbanos.
- Privilegiar ganhos de tempo, em todas as circunstâncias, através da promoção da linearidade dos traçados e da prioridade à velocidade de circulação.
- Almejar a progressiva captação de deslocações ao transporte individual, através de uma política muito ambiciosa e concertada.
- Promover a eficiência energética global do sistema de transportes da Área Metropolitana e visar metas ambiciosas de redução das emissões poluentes.

### c. ORGANOGRAMA



### d. ÓRGÃOS SOCIAIS

Na reunião da Assembleia Geral de 29 de setembro de 2025, foram eleitos os órgãos sociais para o triénio 2025/2027, com efeitos a 1 de outubro de 2025, mantendo-se o

modelo de governo da sociedade. Assim, no ano de 2025 estiveram em vigor dois mandatos:

- triénio 2022-2024, eleito na reunião da Assembleia Geral de 27 de maio de 2022;
- triénio 2025-2027, eleito na reunião da Assembleia Geral de 29 de setembro de 2025.

A composição dos órgãos sociais está apresentada no Relatório de Contas.

A vogal não executiva do Conselho de Administração, Senhora Dra. Cristina Mafalda Nieto Guimarães Pimentel, apresentou renúncia ao referido cargo, por carta endereçada à Metro do Porto, S.A. datada de 4 de fevereiro de 2026, nos termos do artigo 404.º do Código das Sociedades Comerciais, aplicável ao caso por forma do artigo 27.º do Estatuto dos Gestores Públicos. A renúncia produziu efeitos imediatos.

#### 4. ABORDAGEM DA GESTÃO

Em 2025 a Metro do Porto manteve o seu Sistema Integrado de Gestão certificado de acordo com os referenciais NP EN ISO 9001, NP EN ISO 14001, NP ISO 45001, assim como, a manutenção da certificação pela Norma ISO 37001 – Sistema de Gestão Anticorrupção.

Importa salientar que a Metro do Porto, desde a sua génese, tem adotado modelos e instrumentos de governação que visam estimular uma conduta ética e íntegra por parte de todos os trabalhadores, contribuindo para a difusão das boas práticas e combate à corrupção **tendo sido a primeira empresa de capitais públicos em Portugal a certificar-se neste referencial.**

O Sistema Integrado de Gestão foi estruturado e concebido de forma a permitir a sistematização de um conjunto de regras simples e eficazes, que permitissem abranger as principais atividades da empresa instituindo uma cultura ética orientada por um conjunto de princípios assentes nos valores: **Sustentabilidade, Orientação para o Cliente, Rigor, Transparência e Espírito de Equipa** e de tolerância zero à corrupção em todas as operações da Metro do Porto.

## 5. ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

A Metro do Porto desenvolveu e mantém desde o início da sua atividade uma vasta rede de contactos com parceiros, que, de uma forma mais direta ou indireta, lidam regularmente com a Empresa e têm face à mesma, interesses, motivações ou expectativas.

A adaptação às novas normas ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, a migração para a ISO 45001 e a certificação da Metro do Porto pela norma ISO 37001, constituiu uma oportunidade para refletir sobre o tema identificando as expectativas e necessidades das partes interessadas e determinando quais os requisitos relevantes destas a considerar no âmbito do Sistema Integrado.

A partir desta reflexão sobre os *stakeholders*, foram identificadas **20 Partes Interessadas**, as quais podem afetar ou serem afetadas pelas ações, missão, política, objetivos e metas definidas e implementadas pela empresa.

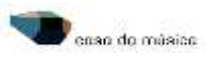
### a. IDENTIFICAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS

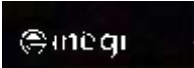
O envolvimento de todas as partes interessadas e a sua interferência direta ou indireta, resulta claramente num processo de melhoria contínua, no que diz respeito às necessidades e expectativas criadas, procurando determinar quais os requisitos relevantes para cada uma das partes interessadas identificadas.

- Clientes;
- Entidades Oficiais e Reguladoras;
- Contratados/Subcontratados;
- Prestadores de Serviço;
- Subconcessionária;
- Trabalhadores;
- Família dos Colaboradores;
- Conselho de Prevenção da Corrupção/Mecanismo Nacional Anticorrupção;
- Área Metropolitana do Porto e Municípios;
- Transportes Metropolitanos do Porto;

- Outros Operadores de Mobilidade;
- Lojistas;
- Tutela;
- Agentes de Proteção Civil e Forças de Segurança Pública;
- Seguradoras
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários;
- Comunidade;
- Parceiros Estratégicos;
- Financiadores;
- Comunicação Social

## 6. PARTICIPAÇÃO EM ASSOCIAÇÕES E ORGANISMOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|   | <p><b>Membro</b><br/> <i>Associação promotora a nível mundial do transporte público e mobilidade sustentável, bem como de inovações no setor dos transportes públicos</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | <p><b>Membro</b><br/> <i>Foi criada em 1999 por iniciativa da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, durante a primeira década de existência a Energaia focou a sua atividade no Município de Gaia, tendo contribuído para o seu desenvolvimento sustentável através de projetos e políticas na área da Utilização Racional de Energia e Sustentabilidade.</i><br/> <i>Com alargamento territorial a seis Municípios (vila Nova de Gaia, santa Maria da Feira, Oliveira de Azemeis, Espinho, São João da Madeira e vale de cambra), a Energaia enfrenta um novo desafio, o de contribuir para a sustentabilidade e competitividade dos territórios aumentando assim a qualidade de vida dos cidadãos.</i></p> |
|  | <p><b>Membro da Assembleia – Geral e Associado</b><br/> <i>Associação que tem como fim contribuir para a utilização racional da energia, a eficiência energética, a gestão ambiental na interface com a energia, o melhor aproveitamento dos recursos energéticos e o alargamento das boas práticas no planeamento, na gestão, na construção e na mobilidade sustentável.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | <p><b>Membro Fundador</b><br/> <i>Instituição dedicada à divulgação da música e cultura no Porto.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | <p><b>Membro Fundador</b><br/> <i>Instituição Cultural de âmbito europeu ao serviço da comunidade nacional, que tem como missão sensibilizar o público para a arte contemporânea como centro pluridisciplinar, do Parque como património natural e do auditório como centro de reflexão e debate.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|  | <p><b>Vogal do conselho de Administração e Promotor</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                     | <i>O projeto Porto Digital tem como princípio orientador base contribuir para a evolução de uma sociedade de informação e do conhecimento para que essa sociedade possa estar ao alcance de todos</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|    | <p><b>Membro da Assembleia-Geral e Associado</b></p> <p><i>O INEGI é uma instituição de interface entre a Universidades e a indústria vocacionada para a realização de atividade de inovação e Transferência de Tecnologia orientada para o tecido industrial. Assume-se como um agente ativo no desenvolvimento do tecido Industrial português e na transformação do modelo competitivo da indústria nacional.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|    | <p><b>Membro Associado</b></p> <p><i>Associação criada com o objetivo de coordenar as atividades de normalização no domínio das aplicações ferroviárias, promovendo a colaboração entre os associados, bem como a formação e a qualificação de técnicos no âmbito da normalização, e a participação no sistema português de qualidade.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|    | <p><b>Membro da Assembleia-Geral e Membro Principal</b></p> <p><i>Associação com objetivos de intercâmbio tecnológico e de experiências entre os seus membros com o fim de contribuir para o aumento da produtividade, otimização dos recursos e modernização de infra-estruturas e métodos de gestão.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|  | <p><i>Congrega todo o setor Ferroviário Português para promover Portugal como um País Inovador na Indústria Ferroviária.</i></p> <p><i>Associação entre os usuários finais (clientes), os gestores, a indústria e as Academias/Faculdades para construir a massa crítica.</i></p> <p><i>Visa o desenvolvimento de tecnologias, produtos e serviços, aumento da competitividade nacional no domínio dos caminhos de ferro, visando a obtenção de recursos financeiros públicos e privados destinados à inovação.</i></p> <p><i>Pretende criar valor acrescentado para o país e suas regiões e obter o reconhecimento a um nível o internacional.</i></p>                                                             |
|  | <p><i>O centro de Competências Ferroviário (CCF) é um centro tecnológico que desenvolve iniciativas e atividades de formação técnica, investigação, desenvolvimento e inovação (I&amp;D) em tecnologia, em particular na área da ferrovia e do material ferroviário.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  | <p><i>A Casa da Arquitetura, criada em 2007, é uma entidade cultural sem fins lucrativos que tem vindo a afirmar-se no universo da criação e programação de conteúdos para a divulgação e afirmação nacional e internacional da Arquitetura junto da sociedade.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | <p><i>O capítulo da buildingSMART Portugal é uma associação sem fins lucrativos cujo principal objetivo é promover a eficiência no sector da construção através da utilização de normas abertas de interoperabilidade no BIM (Building Information Modeling) para alcançar novos níveis de redução de custos, tempos de execução e aumentar a qualidade.</i></p> <p><i>A buildingSMART Portugal visa promover a integração de todos os processos da indústria da construção (edifícios e infraestruturas) durante todo o ciclo de vida (projeto, construção, exploração, manutenção e demolição), através da gestão, do uso e intercâmbio coordenados de toda a informação associada a estes processos para</i></p> |



|                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                   | <p><i>melhorar a eficiência, produtividade e qualidade dos produtos do setor da construção.</i></p> <p><i>O capítulo português buildingSMART faz parte da buildingSMART International.</i></p>                                       |
|  | <p><i>A associação ITS Portugal visa proporcionar serviços inovadores de aplicação avançada em diferentes modos de transporte, a fim de tornar o uso das redes de transporte mais seguro, mais coordenado e mais inteligente</i></p> |

## 7. COMISSÕES TÉCNICAS

### CT 177 - Comissão Técnica para a Acessibilidade e o Design Universal

A Metro do Porto S.A. manteve a sua presença nesta Comissão Técnica de Normalização, um órgão que visa a elaboração de normas e a emissão de pareceres normativos, no domínio das Acessibilidades e do Design Inclusivo, no qual participa desde 2009, sempre em regime de voluntariado.

A Comissão continuou a desenvolver trabalho no processo de revisão da EN 17210 e na sua harmonização e necessidade de garantir que a mesma esteja articulada com o processo de revisão do Decreto-Lei 163/2006.

### CT 148 - Comissão Técnica para os transportes, logística e serviços

A Metro do Porto, manteve igualmente a sua participação nesta comissão técnica que se dedica à elaboração de normas portuguesas e à emissão de pareceres normativos, no domínio dos Transportes, Logística e Serviços.

### CT 143 – “Aplicações ferroviárias”

A CT 143 é a Comissão Técnica que se dedica ao desenvolvimento de atividades de normalização no setor ferroviário, no domínio não eletrotécnico, devidamente coordenada pela APNCF – Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação

Ferroviária, na qualidade de Organismo de Normalização Setorial reconhecido pelo Instituto Português da Qualidade. A APNCF acompanha e participa ativamente nas atividades de normalização dos Comitês Técnicos CEN/TC 256 “Railway applications” do Comité Europeu de Normalização (CEN) e do ISO/TC 269 “Railway applications” da Organização Internacional de Normalização (ISO). A Metro do Porto, S.A. é membro desta Comissão desde maio de 2006.

#### **CT 204– “Gestão de Ativos”**

A Comissão Técnica de Normalização CT 204 Gestão de Ativos acompanha o trabalho da ISO/TC 251 (Asset Management), desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento e na atualização das normas da série ISO 55000, voltadas para a gestão de ativos.

Desde o ano de 2017, a CT 204 tem se dedicado à promoção e ao reforço da compreensão da importância abrangente da gestão de ativos, divulgando o impacto desta prática nas organizações nacionais e na sociedade portuguesa, destacando-se a organização em 2024 do 2º Congresso Nacional e 1º Congresso Ibero-Americano, Congrega 24, e a preparação do Congrega 2026, a realizar em Braga em outubro 2026, que acolherá também o 19º World Congresso in Engineering Asset Management.

Atualmente, a CT 204 é composta por membros com formações e trajetórias profissionais diversificadas, representando mais de 30 organizações e abrangendo uma ampla representatividade da sociedade portuguesa.

## 8. PROTOCOLOS

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | <p><b>ASSISTÊNCIA TÉCNICA</b></p> <p><i><b>Protocolo estabelecido com o Metro do Mondego</b></i></p> <p><i>O objeto deste protocolo é prestar assistência técnica gratuita em domínios como estudos prévios e projetos, sistemas de sinalização, planeamento da oferta de transportes, exploração comercial investigação e desenvolvimento, entre outros.</i></p>                                                                                                                                                                      |
|    | <p><b>1.ª AVENIDA</b></p> <p>Protocolo estabelecido com a Porto Vivo SRU e a Porto Lazer</p> <p><i>Protocolo estabelecido com a Porto Vivo SRU e a Porto Lazer</i></p> <p><i>O objetivo desta parceria é implementar um programa integrado de promoção e valorização do comércio, turismo e cultura.</i></p>                                                                                                                                                                                                                           |
|  | <p><b>SISTEMA DE ALERTA DE RAPTO DE MENORES</b></p> <p><i><b>Protocolo estabelecido com o ministério da Justiça</b></i></p> <p><i>O sistema de alerta de rapto de menores assenta numa parceria voluntária entre autoridades judiciais e policiais, de um lado e, as empresas de transportes entre outros organismos e entidades, do outro. As empresas de transporte comprometem-se a divulgar a mensagem de alerta através dos painéis informativos ou de outros meios de divulgação que disponham nas estações e terminais.</i></p> |
|  | <p><i><b>Protocolo para a Gestão do Interface Casa da Música</b></i></p> <p><i>O protocolo entre a Metro do Porto e a Câmara Municipal do Porto e a Autoridade Metropolitana dos Transportes do Porto, tem por objeto regular os termos e condições em que será efetuada a gestão do interface da Casa da Música.</i></p>                                                                                                                                                                                                              |
| <p><b>Procuradoria-Geral<br/>Distrital do Porto</b></p>                             | <p><b>PROCEDIMENTOS EM MATÉRIA DE ÓBITOS EM CIRCULAÇÕES FERROVIÁRIAS ANÁLOGAS</b></p> <p><i><b>Protocolo estabelecido com a Procuradoria Geral-Distrital do Porto</b></i></p> <p><i>O objetivo deste protocolo é agilizar os procedimentos em situações de óbito, de forma a garantir valores com a dignidade e o respeito devido aos que são mais próximos das vítimas</i></p>                                                                                                                                                        |
|  | <p><b>CEDÊNCIA DE INFRAESTRUTURAS PARA A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE FIBRA ÓTICA</b></p> <p><i><b>Protocolo estabelecido com diversas entidades</b></i></p> <p><i>O objetivo dos protocolos é a disponibilização do acesso e utilização das infraestruturas da Metro do Porto para instalação de cabos de fibra ótica.</i></p>                                                                                                                                                                                                       |

|                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                      | <p><b>UTILIZAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DO METRO DO PORTO PARA A INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE COMUNICAÇÕES DE EMERGÊNCIA, SEGURANÇA E PROTEÇÃO CIVIL.</b></p> <p><i>Protocolo estabelecido com a Direção Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Externa.</i></p> <p><i>O objeto deste protocolo é a disponibilização temporária e gratuita, do acesso e utilização das infraestruturas da Metro do Porto de modo a permitir a implementação do Projeto SIRESP (Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal).</i></p>                                                                                                                         |
|                                                      | <p><i>Acordo define as responsabilidades da IP e da MP relativas à conservação da Ponte Luiz I sobre o Rio Douro, que liga o Porto a Vila Nova da Gaia.</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                                                      | <p><b>Protocolo de Cooperação entre a Metro do Porto e FEP</b></p> <p><i>O Protocolo entre a Metro do Porto e a Faculdade de Economia da Universidade do Porto tem por objeto promover a colaboração entre as duas entidades (realização de visitas de estudo à Metro do Porto pelos estudantes da FEP; realização de estágios curriculares de estudantes da FEP; participação mútua em seminários, workshops e outras iniciativas públicas conjuntas e contribuição financeira da Metro do Porto para o Fundo de Solidariedade gerido pela AAAFEP).</i></p>                                                                                                                                    |
|                                                     | <p><b>Protocolo de Cooperação</b></p> <p><i>Este protocolo tem como objetivo definir e estabelecer um quadro de cooperação técnica entre a Metro do Porto e a Lipor no que diz respeito à utilização do agregado artificial AAGE 32 nas empreitadas da Linha Circular: troço Praça da Liberdade- S. Bento e da Linha Rubi: Casa da Música- Santo Ovídio e também proceder ao desenvolvimento de laços de parceria que permitam realizar e desenvolver iniciativas de informação, formação e educação, para as áreas de atividade core das duas organizações.</i></p>                                                                                                                            |
|                                                    | <p><b>Quadro de Cooperação Técnica</b></p> <p><i>O objeto desta cooperação tem como objetivo definir e estabelecer um quadro de cooperação técnica entre a Metro do Porto e o ACT no âmbito das empreitadas de construção da expansão da Linha Amarela a Vila D'Este, incluindo a construção de um parque de material e Oficinas, Linha Circular: troço Praça da Liberdade- S. Bento e da Linha Rubi: Casa da Música- Santo Ovídio.</i></p> <p><i>O ACT acompanha as empreitadas referidas com o objetivo primordial de contribuir para um nível exemplar de coordenação de segurança que tenha reflexo e impacto na visão que se pretende para estas empreitadas: sinistralidade zero.</i></p> |
| <p><b>Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras, Mármore, Pedreiras, cerâmica e Materiais de Construção de Portugal</b></p> | <p><b>Protocolo de Cooperação entre a Metro do Porto e o Sindicato dos Trabalhadores da Construção, Madeiras, Mármore, Pedreiras, cerâmica e Materiais de Construção de Portugal</b></p> <p><i>Neste protocolo as duas entidades obrigam-se a desenvolver os seus melhores esforços, no sentido de que nas obras em que a Metro do Porto seja Dono de Obra, sejam permanentemente observados por todos os trabalhadores as Normas de Higiene e Segurança no Trabalho em vigor.</i></p>                                                                                                                                                                                                          |

## 9. ANÁLISE DA SUSTENTABILIDADE

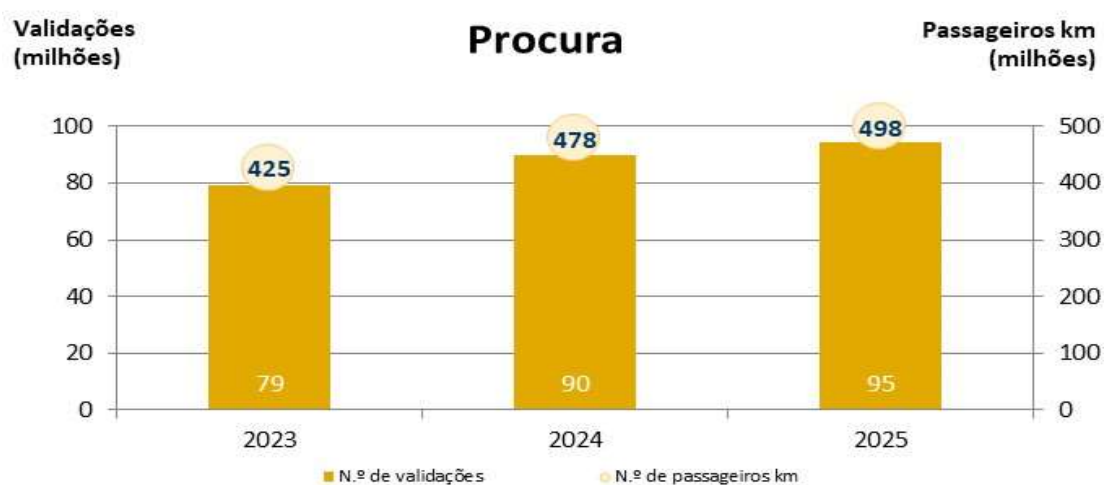
### 9.1 DESEMPENHO ECONÓMICO

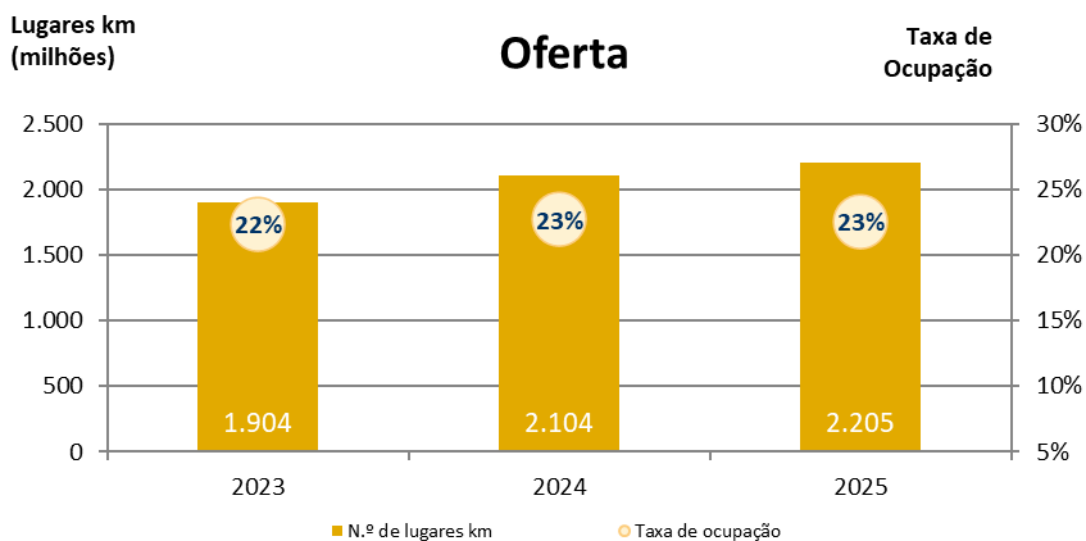
#### Desempenho Operacional

##### Procura e Oferta

Entre 2023 e 2025 verificou-se um crescimento significativo da procura, em todos os anos com valores substancialmente superiores aos verificados na fase pré-covid. Tal crescimento resulta, sobretudo, da política tarifária fortemente incentivadora do transporte público. O número de validações em 2019 foi de 71 milhões, valor que não foi atingido entre 2020 e 2022 por conta do efeito da pandemia, mas que, em 2023, alcançou os 79 milhões, sendo superado em 2024 e 2025 com 90 e 95 milhões de validações, respetivamente. Não despiciente foi também o efeito da entrada em exploração de 3 novas estações, na linha Amarela, em Vila Nova de Gaia – Manuel Leão, Hospital de Santos Silva e Vila d’Este, em junho de 2024.

Do lado da oferta passou-se de 8,4 milhões de veículos km em 2023 para 9,6 milhões de veículos km em 2025, daqui resultando a manutenção da taxa de ocupação entre 22% e 23% ao longo do triénio. Também se manteve estável a velocidade comercial média de 26 km/h. Como esperado, a velocidade comercial é superior em zonas suburbanas (alcançando os 33 km/h na linha Vermelha) e menor nas zonas densamente urbanizadas com troços à superfície (21 km/h na linha Amarela).





### Tipos de títulos de viagem

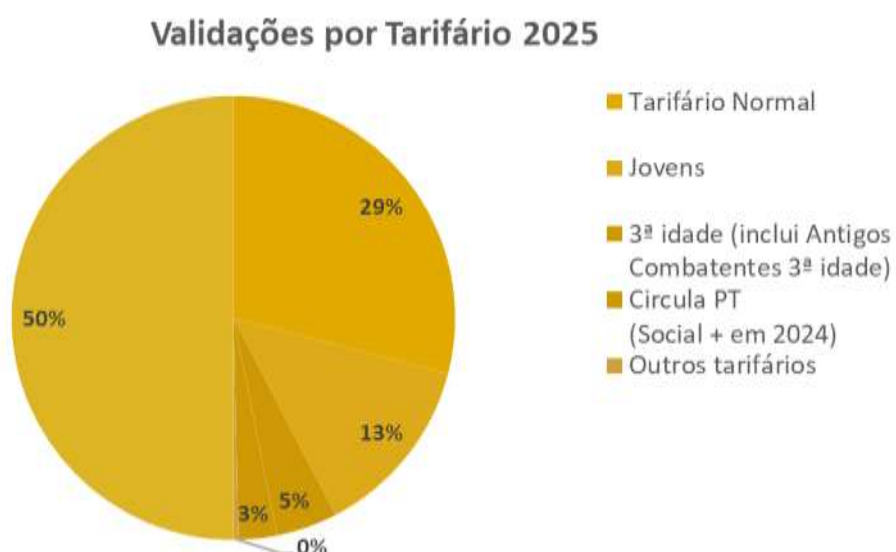
Os títulos elegíveis para utilização do Metro do Porto são exclusivamente intermodais e o seu preço encontra-se fixado administrativamente pelo Governo. O tarifário Andante contempla assinaturas mensais com valores competitivos de 30 e 40 euros conforme o âmbito geográfico e oferece um conjunto de descontos mediante o preenchimento de determinados requisitos sendo o mais relevante em termos de efeito no volume de procura o desconto jovem – viagens gratuitas para pessoas até 23 anos.

| TARIFÁRIO andante                                                                               |                                     |                                |                    |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------|------------------|
| PASSES ANDANTE                                                                                  | 3Z (3 ZONAS) MUNICIPAL (1 CONCELHO) | METROPOLITANO (TODAS AS ZONAS) | 3Z_IR MUNICIPAL_IR | METROPOLITANO_IR |
| NORMAL                                                                                          | 30,00                               | 40,00                          | 40,00              | 50,00            |
| 3ª IDADE DESC. 25%*                                                                             | 22,50                               | 30,00                          | 30,00              | 37,50            |
| CIRCULA PT DESC. 25%                                                                            | 22,50                               | 30,00                          | 30,00              | 37,50            |
| CIRCULA PT DESC. 50%                                                                            | 15,00                               | 20,00                          | 20,00              | 25,00            |
| FAMÍLIA                                                                                         | 60,00                               | 80,00                          | 80,00              | 100,00           |
| JOVEM                                                                                           | -                                   | GRATUITO                       | -                  | GRATUITO         |
| ANTIGO COMBATENTE NORMAL                                                                        | GRATUITO (MUNICIPAL)                | 10,00                          | 10,00              | 20,00            |
| ANTIGO COMBATENTE 3ª IDADE                                                                      | -                                   | GRATUITO                       | GRATUITO           | 7,50             |
| *Pode acumular com desconto CIRCULA PT no caso de o beneficiário preencher todos os requisitos. |                                     |                                |                    |                  |
| PASSES COMBINADOS ANDANTE + CP   ANDANTE & TRÊS RIOS                                            |                                     |                                |                    |                  |
| NORMAL                                                                                          |                                     |                                | 50,00              |                  |
| JOVEM                                                                                           |                                     |                                | GRATUITO           |                  |

O peso das assinaturas no total de validações foi de 74,5% em 2025, apresentando uma evolução sempre crescente desde 2022.



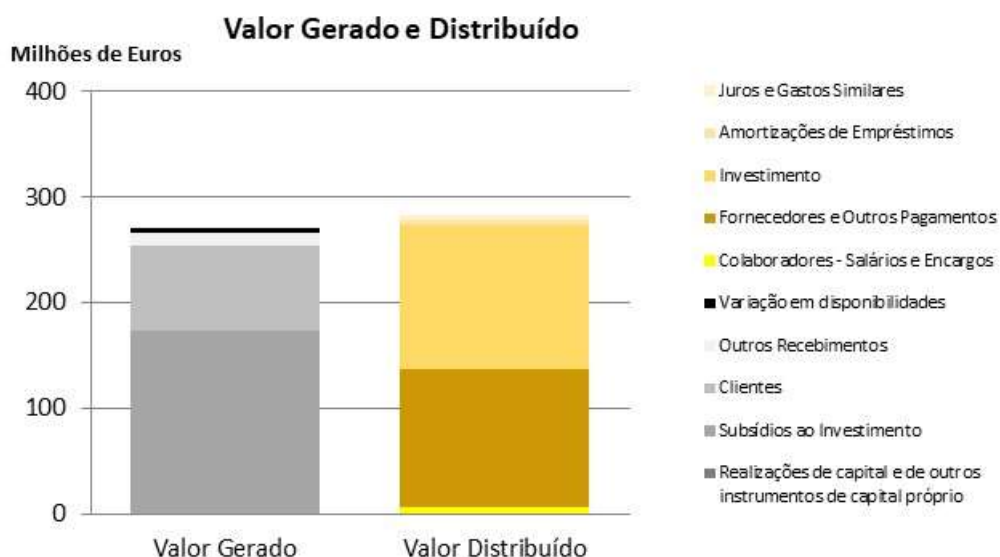
Apresentando o detalhe para o ano mais recente, 2025, verificou-se que 58% das validações foram abrangidas pelo tarifário normal, enquanto as restantes se distribuíram da seguinte forma: 27% ao abrigo do tarifário Jovens; 9% no tarifário 3ª idade; 6% no tarifário Circula PT (Social + em 2024); e 1% abrangidas por outros tarifários.



## Valor Económico Gerado e Distribuído

O valor económico gerado e distribuído (em milhões de euros) consta do gráfico abaixo (elaborado com base na Demonstração dos Fluxos de Caixa do Exercício Económico de 2025).

Do lado do valor gerado os subsídios ao investimento e a receita de clientes são os *inflows* mais significativos, somando mais de 254 milhões de euros. Por sua vez, do lado do valor distribuído os montantes mais relevantes respeitam ao investimento (136 milhões de euros) e pagamentos a fornecedores da atividade operacional (80 milhões de euros).



## Taxas de cobertura

### Investimentos

O volume de investimento em 2025 ultrapassou os 194,0 milhões de euros (189,7 milhões de euros se considerado o efeito da constituição e utilização de provisões), representando uma ligeira redução face ao ano transato (4,3%).

Os grandes projetos de expansão da rede de Metro e BRT (excluindo material circulante ferroviário) corresponderam a 92,4% do valor do investimento apurado para o ano de



2025. As linhas Rosa e Rubi foram as mais representativas no valor do investimento apurado para 2025, juntas correspondem a 87,1% do investimento do ano.

### **Endividamento e Subsídios ao Investimento**

Segundo as bases de concessão, o financiamento da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da concessionária e por dotações do Estado, fundos de origem comunitária, empréstimos e contribuições de capital. O volume de endividamento remunerado líquido no final de 2025 foi de 118,9 milhões de euros.

No ano de 2025 não foi realizado qualquer aumento de capital, ao contrário do verificado nos dois anos anteriores.

Os subsídios ao investimento possuem uma importância considerável na medida em que os principais investimentos em curso possuem financiamento a fundo perdido assegurado, nomeadamente através do Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade (Sustentável 2030/Fundo de Coesão), Fundo Ambiental, *Next Generation* EU/Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) e do Orçamento de Estado.

Foram recebidos, em 2025:

- 57 milhões de euros de Fundo Ambiental
- 35 milhões de euros do Sustentável 2030
- 77 milhões de euros de PRR

Entre outros valores menos significativos referentes ao encerramento das operações no Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR) e do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC).

### **Benefícios Sociais e Ambientais – Valorização Económica**

Em 2025, os benefícios sociais e ambientais do Metro do Porto foram de aproximadamente 292,68 milhões de euros, considerando apenas os resultantes da redução da emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera, os ganhos de tempo dos clientes do Metro e a redução da pressão sobre o estacionamento.

Nos últimos 3 anos, a tendência geral é positiva, com benefícios sociais e ambientais a crescerem anualmente. A principal fonte desse crescimento é a redução da pressão sobre o estacionamento e os ganhos de tempo dos clientes. No entanto, a redução das emissões de GEE não acompanha a mesma tendência.

O cálculo dos benefícios ambientais é efetuado através da multiplicação do preço de mercado do carbono e o número de emissões evitadas; ao nível dos benefícios sociais, o ganho de tempo foi valorizado em 15 cêntimos por minuto (deslocações em serviço ou para o local de trabalho) e em 3 cêntimos por minuto (outros motivos); a valorização das horas de estacionamento foi de 50 cêntimos por hora.

| <b>Benefícios Sociais e Ambientais<br/>(milhões de euros)</b> | <b>2023</b>   | <b>2024</b>  | <b>2025</b>   |
|---------------------------------------------------------------|---------------|--------------|---------------|
| Redução de Emissões de GEE                                    | 5,65          | 5,77         | 7,25          |
| Ganhos de tempo dos clientes do Metro                         | 228,08        | 255,95       | 266,93        |
| Redução da pressão sobre o estacionamento                     | 15,81         | 17,74        | 18,50         |
| <b>Total dos Benefícios Sociais e Ambientais</b>              | <b>249,54</b> | <b>279,5</b> | <b>292,68</b> |

## 9.2 DESEMPENHO AMBIENTAL

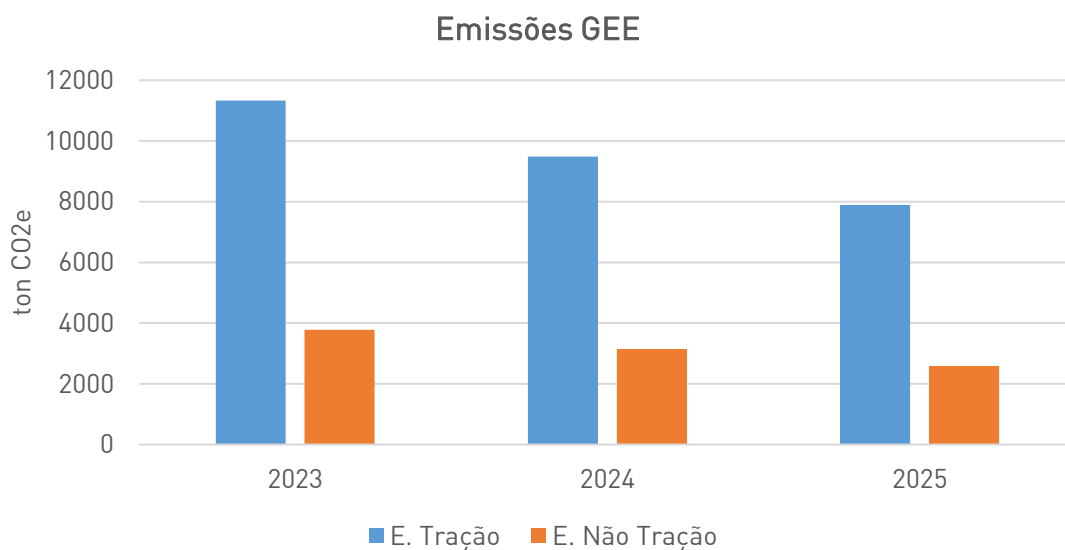
### Emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE)<sup>1</sup>

As emissões resultantes da prestação do serviço de transporte são inteiramente indiretas na medida em que resultam, na sua totalidade, do consumo de energia para a operação e manutenção do SMLAMP.

#### Emissões Indiretas

Nos últimos 3 anos, as emissões indiretas resultantes da operação e manutenção da rede de metro têm sofrido ao longo dos anos uma diminuição. Estas variações resultam, essencialmente, do fator de emissão, fator este que depende dos dados provenientes do Inventário Nacional de Emissões por Fontes e Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (INERPA) da Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e Balanços Energéticos da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).

<sup>1</sup> Os dados das emissões e emissões evitadas são valores provisórios.



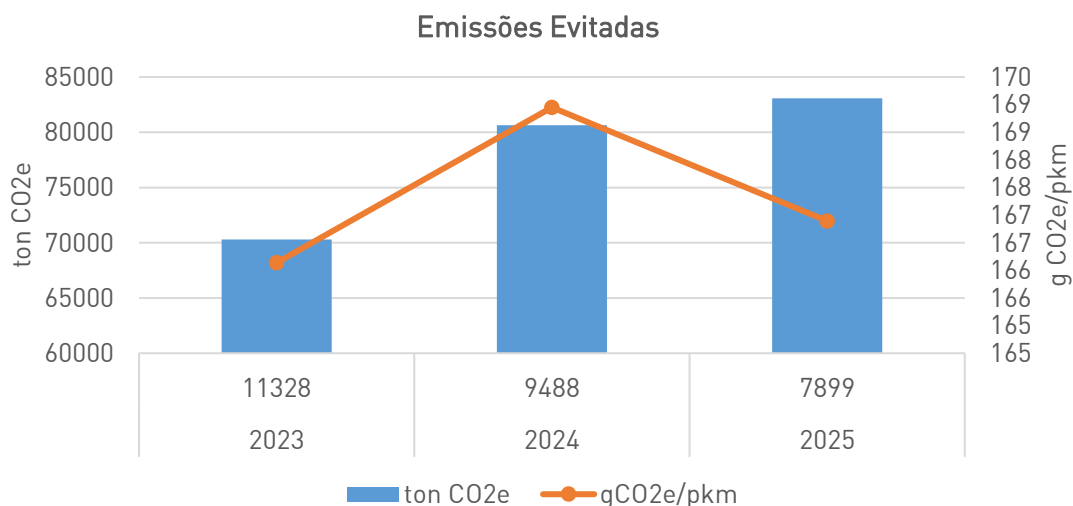
| Emissões de GEE    | Unidades              | 2023   | 2024  | 2025  | Var (24/25) |
|--------------------|-----------------------|--------|-------|-------|-------------|
| Energia Tração     | ton CO <sub>2</sub> e | 11 328 | 9 488 | 7 899 | -16,8%      |
| Energia Não Tração | ton CO <sub>2</sub> e | 3 777  | 3 147 | 2 587 | -17,8%      |

### Emissões Evitadas

Tendo em conta a natureza ambientalmente sustentável do metro ligeiro, torna-se fundamental proceder ao cálculo das emissões evitadas por esse meio de transporte enquanto alternativa a outros meios de transporte mais poluentes.

Para obtermos as poupanças ambientais, em termos de emissões de GEE, temos que descontar as emissões do Metro (provenientes do consumo de eletricidade) às emissões evitadas localmente (resultantes da transferência modal do Transporte Individual e Transporte Coletivo).

As emissões evitadas (tonCO<sub>2</sub>e) aumentaram de forma consistente, embora o ritmo de crescimento tenha abrandado de 2024 para 2025. No entanto, as emissões específicas evitadas (gCO<sub>2</sub>e/pkm) inventaram a tendência evitando menos em 2025 (-1,2% face a 2024).



|                   | Unidades  | 2023   | 2024   | 2025   | Δ (24/25) |
|-------------------|-----------|--------|--------|--------|-----------|
| Emissões Evitadas | ton CO2e  | 70 291 | 80 636 | 83 073 | 3,0%      |
|                   | gCO2e/pkm | 166    | 169    | 167    | -1,2%     |

## Desempenho Operacional - Operação e Manutenção

### Energia

Sendo o SMLAMP uma rede de transporte totalmente eletrificada, o recurso com maior relevância é a energia.

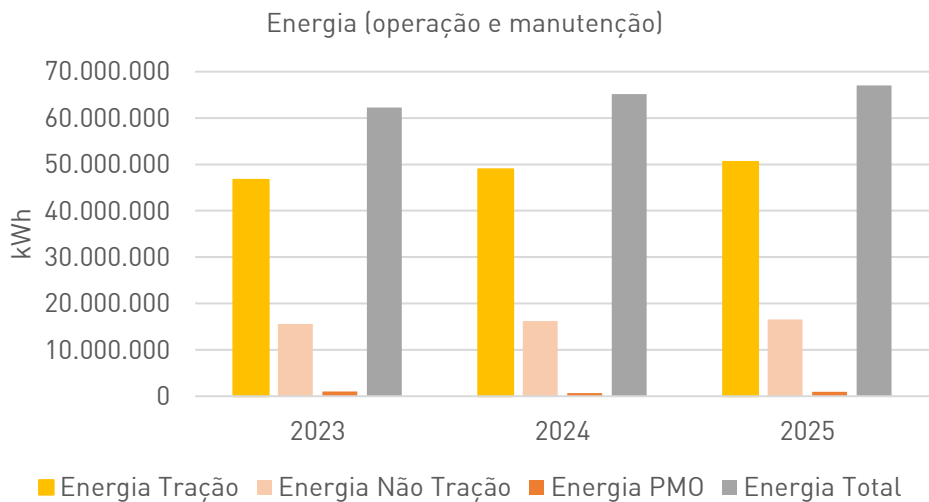
O consumo total de energia do SMLAMP apresentou uma evolução crescente ao longo do período 2023 a 2025, passando de 62 251 622 kWh em 2023 para 65 144 177 kWh em 2024 e 67 054 464 kWh em 2025. Este aumento reflete o crescimento da atividade do sistema e da mobilidade transportada, mantendo-se dentro de valores compatíveis com a intensidade de exploração da rede.

A energia de tração constitui a componente dominante do consumo energético. Em 2023, o consumo foi de 46 686 203 kWh, aumentando para 48 917 013 kWh em 2024 e 50 512 847 kWh em 2025. Este acréscimo acompanha diretamente o reforço da operação e o aumento da procura, traduzindo uma maior utilização dos veículos em serviço.

A energia não associada à tração, que inclui consumos relacionados com sistemas auxiliares e infraestruturas de apoio à operação, registou valores de 15 565 419 kWh em 2023, 16 227 164 kWh em 2024 e 16 541 617 kWh em 2025. A evolução destes consumos

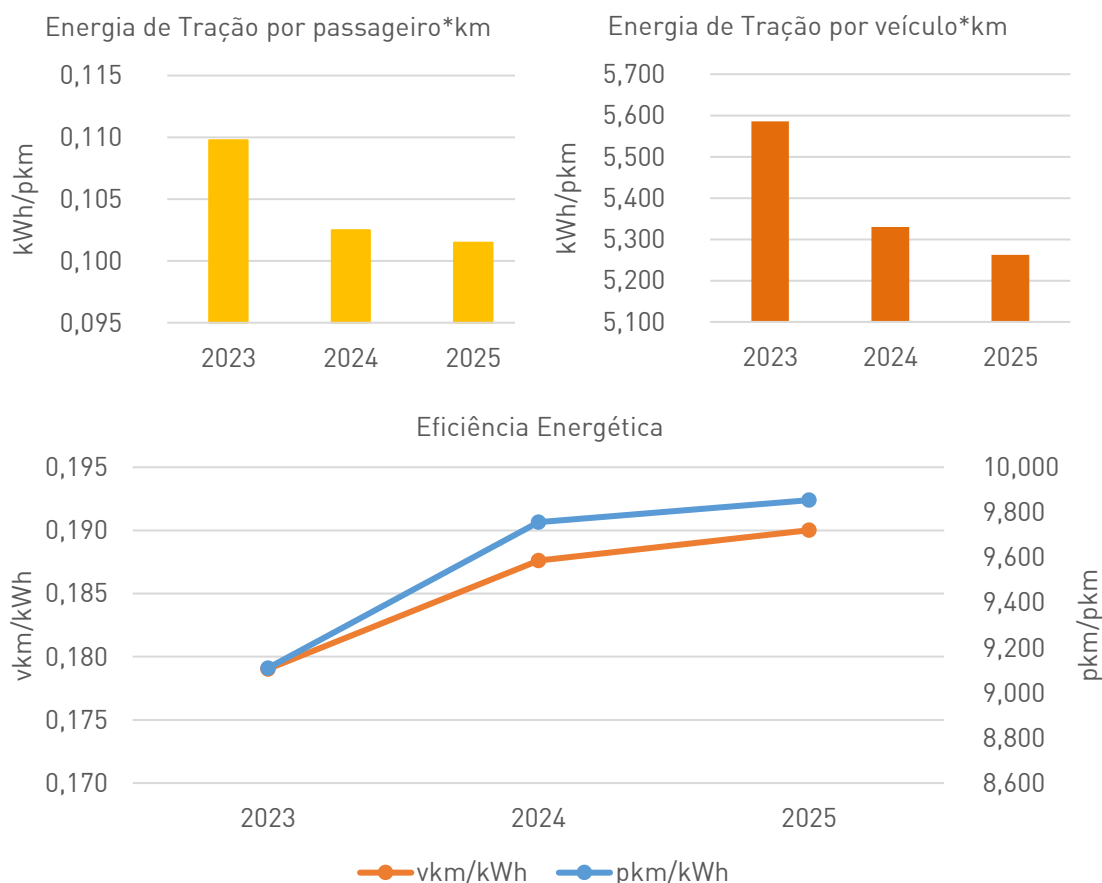
revela um crescimento moderado e controlado, coerente com a atividade global do sistema.

Relativamente ao Parque de Material e Oficina (PMO), o consumo de energia foi de 1 050 393 kWh em 2023, diminuindo significativamente para 659 189 kWh em 2024. Em 2025, verificou-se um aumento para 979 062 kWh, mantendo-se, ainda assim, abaixo do valor registado em 2023. Esta variação sugere uma influência direta do volume e do tipo de atividades de manutenção realizadas em cada ano.



|                    | Unidades | 2023       | 2024       | 2025       | Δ (24/25) |
|--------------------|----------|------------|------------|------------|-----------|
| Energia Tração     | kWh      | 46 686 203 | 48 917 013 | 50 512 847 | 3,3%      |
| Energia Não Tração | kWh      | 15 565 419 | 16 227 164 | 16 541 617 | 1,9%      |
| Energia PMO        | kWh      | 1 050 393  | 659 189    | 979 062    | 48,5%     |
| Energia Total      | kWh      | 62 251 622 | 65 144 177 | 67 054 464 | 2,9%      |

Apesar do aumento do consumo absoluto de energia, a análise dos consumos específicos, expressos em kWh por passageiro km e por veículo km, evidencia uma redução destes indicadores, demonstrando uma melhoria da eficiência energética da operação. Assim, o crescimento do consumo em kWh resulta essencialmente do aumento da atividade do sistema e não de uma utilização menos eficiente da energia.



## Água

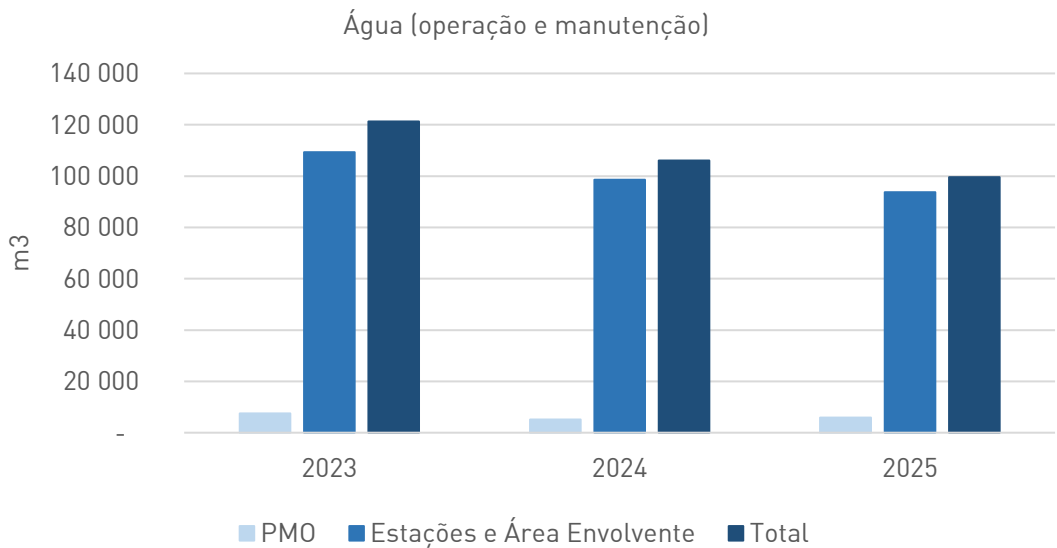
Nos últimos três anos, o consumo de água associado às atividades de operação e manutenção do SMLAMP apresentou uma tendência de redução contínua, abrangendo tanto as estações e áreas envolventes do sistema de metro como o Parque de Material e Oficina (PMO). Esta evolução reflete uma melhoria sustentada na gestão dos recursos hídricos, resultante da implementação de um conjunto de medidas orientadas para a racionalização e para o aumento da eficiência no uso da água.

No ano de 2025, verificou-se uma diminuição generalizada do consumo de água nas atividades de manutenção e operação do SMLAMP na ordem dos 6% em relação ao ano de 2024.

Importa ainda referir que a água consumida SMLAMP tem origem em captações próprias e na rede pública, o que reforça a relevância da redução dos consumos registada, na medida em que contribui simultaneamente para a diminuição da pressão

sobre os recursos hídricos locais e para a redução da dependência da rede pública de abastecimento.

Em termos globais, a evolução observada evidencia um desempenho positivo na gestão da água, demonstrando que a redução dos consumos foi alcançada sem comprometer a operação do sistema, traduzindo-se num contributo efetivo para a sustentabilidade ambiental do SMLAMP.



|                            | Unidades | 2023    | 2024    | 2025   | Δ (24/25) |
|----------------------------|----------|---------|---------|--------|-----------|
| PMO                        | m³       | 7 510   | 5 077   | 5 946  | 17,1%     |
| Estações e Área Envolvente | m³       | 109 273 | 98 601  | 93 684 | -5,0%     |
| Total                      | m³       | 121 308 | 106 015 | 99 630 | -6,0%     |

### Resíduos

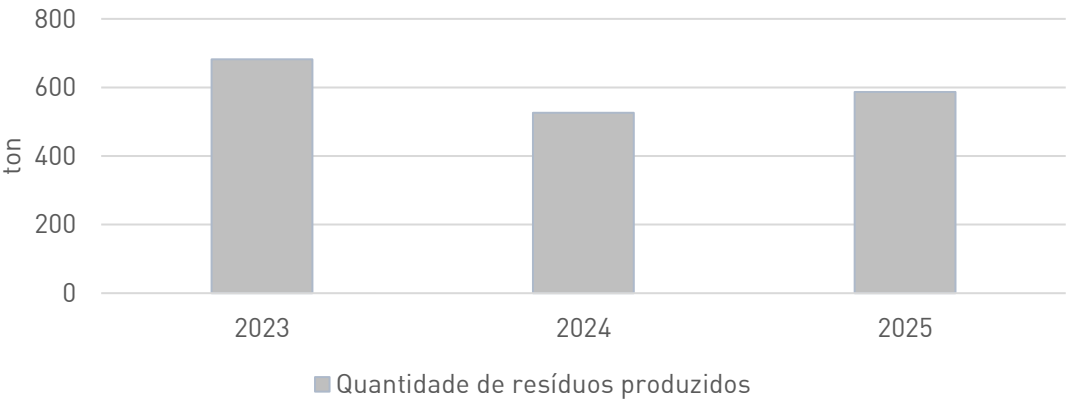
Os dados relativos aos resíduos produzidos no âmbito da operação e manutenção do SMLAMP incluem os resíduos resultantes da atividade da sociedade operadora, Viaporto, bem como dos seus subcontratados.

A quantidade total de resíduos produzidos tem vindo a diminuir de forma consistente ao longo dos últimos anos, evidenciando uma evolução positiva na gestão deste aspeto ambiental.

Os dados de 2025, apesar do ligeiro aumento face ao ano anterior, indicam a manutenção da abordagem adotada nos anos anteriores, com continuidade das práticas de gestão de resíduos implementadas. A evolução registada nos últimos anos estabelece uma

trajetória clara de redução sustentada, criando condições para a consolidação dos resultados. A análise deste período aponta para uma melhoria estrutural da gestão de resíduos.

No seu conjunto, a evolução observada entre 2023 e 2025 confirma um desempenho positivo na gestão de resíduos do SMLAMP, evidenciando ganhos de eficiência operacional e uma redução progressiva dos impactes ambientais associados à produção de resíduos, em linha com os princípios da economia circular e da melhoria contínua do desempenho ambiental.



|                                   | Unidades | 2023 | 2024 | 2025 | Δ (24/25) |
|-----------------------------------|----------|------|------|------|-----------|
| Quantidade de resíduos produzidos | ton      | 682  | 526  | 586  | 11,5%     |

Sede

Resíduos

Na Sede da Metro do Porto, estão implementadas um conjunto de boas práticas ao nível gestão de resíduos, através da deposição e recolha diferenciada das diferentes fileiras de resíduos (papel, plástico, orgânicos, pilhas, toneres tinteiros, material informático etc).

Energia

A evolução do consumo bruto de energia na sede evidencia um comportamento oscilante, apesar de ser residual, ao longo do período 2023–2025.

Em 2023, o consumo de energia atingiu 197 423 kWh, refletindo um aumento face a 2022, acompanhado por um acréscimo do consumo específico por colaborador, que se fixou

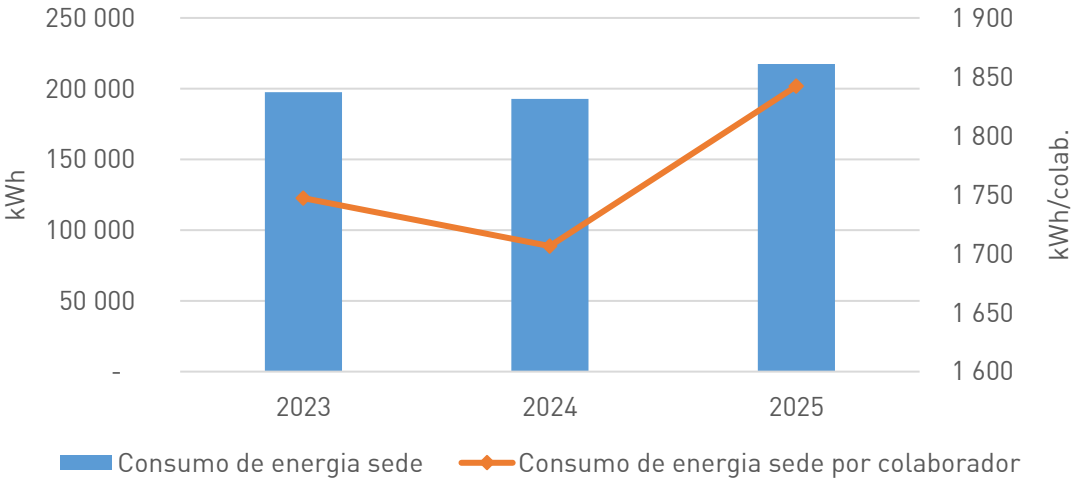


em 1 747 kWh/colaborador. Esta evolução esteve associada ao crescimento do capital humano da organização, traduzindo um maior nível de atividade nas instalações.

Em 2024, registou-se uma ligeira redução do consumo total para 192 832 kWh, bem como do consumo específico por colaborador, que desceu para 1 706 kWh/colaborador. Esta variação indicou uma melhoria pontual na eficiência ou uma estabilização do nível de utilização energética.

Em 2025, observou-se uma inversão da tendência verificada no ano anterior. O consumo total de energia aumentou para 217 370 kWh, correspondendo a uma variação de +12,7% face a 2024. O consumo específico por colaborador registou igualmente um acréscimo de 7,9%, fixando-se em 1 842 kWh/colaborador. Este aumento reflete um reforço da atividade nas instalações, associado ao crescimento da estrutura organizacional e à intensificação da utilização dos espaços.

Globalmente, a análise do período evidencia uma evolução alinhada com a dimensão da organização e com o nível de ocupação da sede, não se observando desvios estruturais significativos.



|                                      | Unidades  | 2023    | 2024    | 2025    | Δ (24/25) |
|--------------------------------------|-----------|---------|---------|---------|-----------|
| Consumo energia sede                 | kWh       | 197 423 | 192 832 | 217 370 | 12,7%     |
| Consumo energia sede por colaborador | kWh/colab | 1 747   | 1 706   | 1842    | 7,9%      |

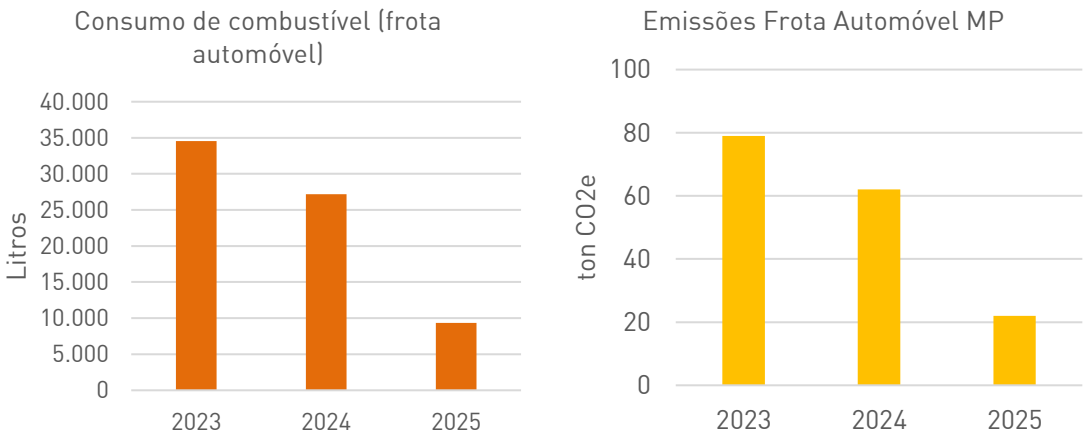
A evolução da frota automóvel demonstra uma mudança estrutural relevante no perfil energético e nas emissões associadas.

Em 2023, o consumo de combustível ascendeu a 34 543 litros, com emissões associadas de 79 toneladas de CO<sub>2</sub>e.

Em 2024, verificou-se uma redução significativa do consumo de combustível para 27 176 litros, correspondendo a uma diminuição de cerca de 21,3%. As emissões de CO<sub>2</sub>e acompanharam esta tendência, registando uma redução de aproximadamente 21,5%, fixando-se em 62 toneladas. Esta inversão face ao aumento observado em 2023 resultou do início da transição para uma frota automóvel elétrica.

Em 2025, a transição intensificou-se. O consumo de combustível reduziu-se de forma muito expressiva para 9 353 litros, o que representa uma variação de -65,6% face a 2024. As emissões associadas diminuíram igualmente para 22 toneladas de CO<sub>2</sub>e, traduzindo uma redução de -64,5%. Paralelamente, registou-se pela primeira vez consumo de energia elétrica na frota, no montante de 57 273 kWh, refletindo a incorporação progressiva de veículos elétricos.

A evolução observada entre 2023 e 2025 evidencia uma alteração estrutural no modelo energético da frota, com redução acentuada do consumo de combustíveis fósseis e das emissões associadas, acompanhada pela eletrificação progressiva dos veículos.



|                        | Unidades              | 2023      | 2024      | 2025   | Δ (24/25) |
|------------------------|-----------------------|-----------|-----------|--------|-----------|
| Consumo de combustível | Litros                | 34 543,32 | 27 175,73 | 9 353  | -65,6%    |
| Emissões Frota         | ton CO <sub>2</sub> e | 79        | 62        | 22     | -64,5%    |
| Consumo energia frota  | kWh                   | -         | -         | 57 273 | -         |

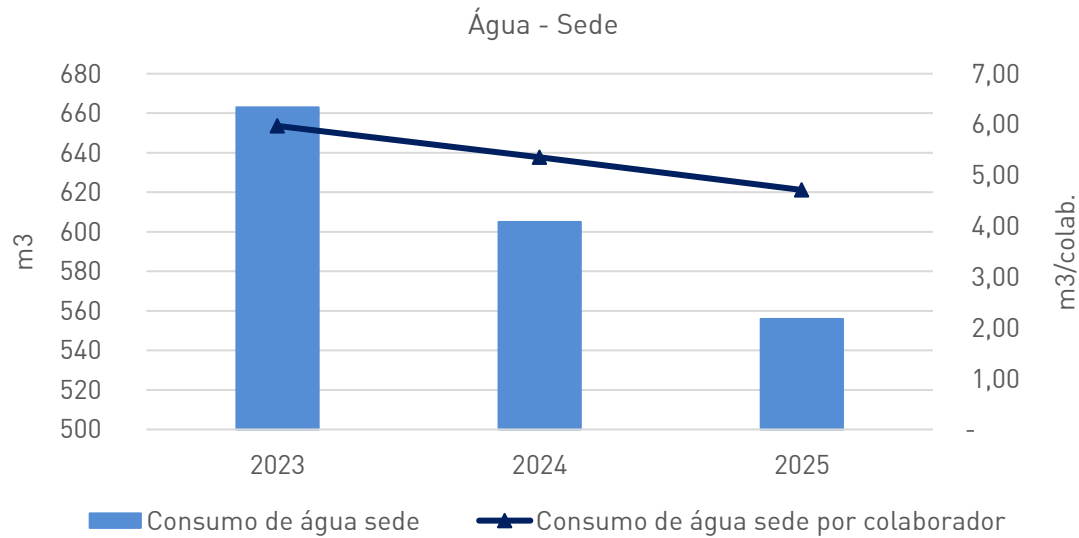
Água

Durante o ano de 2023, verificou-se um aumento do consumo de água na sede (+31,8% face a 2022), acompanhado por um acréscimo semelhante no consumo específico por colaborador (+34,2%). Este aumento traduziu um pico pontual na utilização de recursos hídricos.

Em 2024, observou-se uma inversão desta tendência, com uma redução do consumo total de água na sede de 8,7% face a 2023, passando para 605 m³. O consumo específico por colaborador acompanhou esta evolução, registando uma diminuição de 10,4%. Apesar desta correção, os valores de 2024 mantiveram-se ainda superiores aos registados em 2022, indicando que a redução não foi suficiente para anular totalmente o aumento verificado no ano anterior.

Em 2025, a trajetória de redução consolidou-se. O consumo total de água na sede diminuiu novamente para 556 m³, correspondendo a uma variação de -8,1% face a 2024. O consumo específico por colaborador registou uma redução mais acentuada, de 12,0%, fixando-se em 4,71 m³ por colaborador, o que evidencia uma melhoria clara da eficiência na utilização da água.

De forma global, a evolução entre 2023 e 2025 demonstra um processo progressivo de ajustamento após o pico registado em 2023. Embora 2024 ainda apresente níveis de consumo superiores aos de 2022, os resultados de 2025 confirmam uma redução sustentada e um reforço do controlo e da eficiência na utilização dos recursos hídricos na sede.



| Unidades | 2023 | 2024 | 2025 | Δ (24/25) |
|----------|------|------|------|-----------|
|----------|------|------|------|-----------|

|                                      |           |      |      |      |        |
|--------------------------------------|-----------|------|------|------|--------|
| Consumo de água sede                 | m³        | 663  | 605  | 556  | -8,1%  |
| Consumo de água sede por colaborador | m³/colab. | 5,97 | 5,35 | 4,71 | -12,0% |

## Património

No ano de 2025 celebrou-se os 40 anos da Diretiva AIA 85/337/CEE, de 27 de junho de 1985, marco que juridicamente direccionou a *casualidade* dos achados fortuitos em *casuística* associada às mobilizações de solos motivadas pela Atividade da Construção. E quatro décadas passadas a praxis nas várias fases de intervenção tornou-se rotineira nas obras da Metro do Porto, S.A.. Ao longo do ano de 2025, foram palmilhados mais uns largos passos em direção à efetivação da sustentabilidade social dos projetos da Expansão da rede SMLAMP.

Começando pelas obras consignadas em 2021, na Linha Rosa, merece menção, a finalização de todos os Relatório Finais dos trabalhos arqueológicos propriamente ditos (escavação arqueológica) realizados e receção das respetivas aprovações pela Tutela. Estando em curso pela Câmara Municipal do Porto a preparação de uma publicação para o público em geral sobre os resultados arqueológicos conseguidos na Cidade entre os anos de 2020 a 2025.

E também a perspetivada compensação via remontagem e musealização da Fonte da Natividade, da Muralha Fernandina e da Ponte S. Domingos Para a Fonte, foi proposta solução abrangendo o todo.

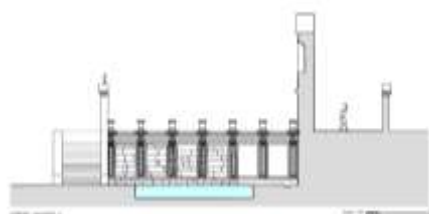
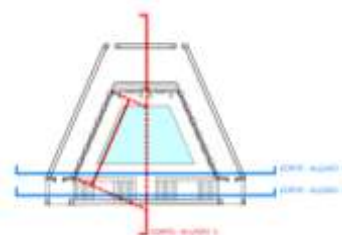


Figura 1 – Fonte da Natividade: vestígios encontrados e proposta de marcação da autoria da Câmara Municipal do Porto

Já para a Muralha Fernandina, foi equacionada a sua marcação no pavimento, encontrando-se a Edilidade à procura de um sítio para a remontagem da secção mais bem preservada, que abrangia a passagem do Rio da Vila.

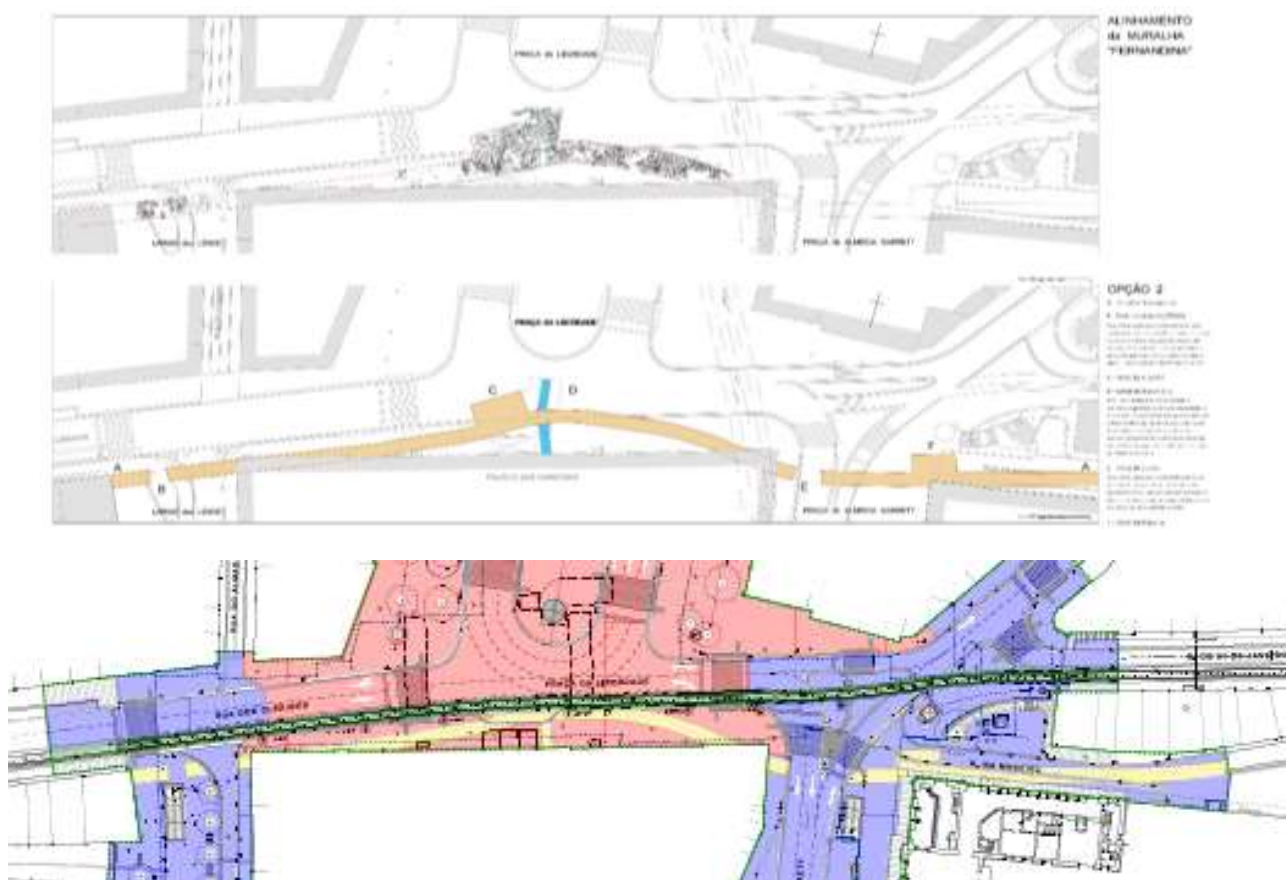


Figura 2 – Muralha Fernandina: vestígios encontrados, proposta de marcação da autoria da Câmara Municipal do Porto e adaptação aos corredores de circulação

## Linha Rubi

A empreitada de execução da Linha Rubi liga a Casa da Música, no Porto, a Santo Ovídio, em Vila Nova de Gaia e encontra-se em curso desde 2024.

Em 2025, o acompanhamento efetuado no âmbito do Património Cultural identificou cerca de quarenta novas ocorrências, de carácter arqueológico e arquitetónico, essencialmente relacionados com a antiga ocupação urbana das áreas em intervenção, nomeadamente infraestruturas de condução de águas, estruturas de apoio agrícola, habitações devolutas, etc.

Do conjunto de património arqueológico, destaca-se a identificação do espaço funerário associada à antiga Igreja de N<sup>a</sup> Sr<sup>a</sup> da Boa Viagem, em Massarelos (Porto), na sequência dos trabalhos de contenção para a construção do Maciço de Amarração Norte. A

intervenção arqueológica delimitou uma área com cerca de 71 enterramentos do séc. XIX, entre adultos e crianças.

Ainda na abertura do túnel entre a Estação de Santo Ovídio e a Estação Sores dos Reis (Vila Nova de Gaia) foi intercetada uma estrutura hidráulica subterrânea de condução de águas, à semelhança do que já tinha ocorrido no troço próximo da Linha Amarela, que se desenvolve para Este.



Intervenção arqueológica (MA Norte)



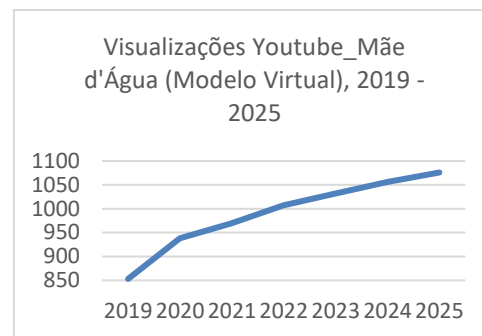
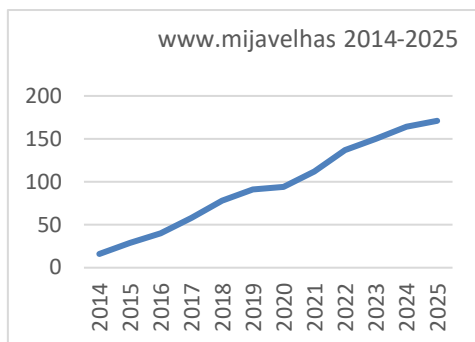
Estrutura hidráulica subterrânea (Túnel ST0)

### **Primeira Fase**

O que nos leva aos impactes sociais da Primeira Fase. O levantamento de sites evocativos da remontagem e musealização da Mãe d'Água mantém tendência de crescimento.

Sendo agora bem visível a marca do “Grande Confinamento” de 2020, em contraste, há a notar a indicação da Estação e Remontagem como apropriado roteiro pela Turismo na cidade.





Pelos comentários deixados, assim se pode avaliar da relevância da *telling story* para a Sociedade em Geral.

Há, porém, que fazer notar a identificação de vários descontinuados. Decorrentemente, ressalta-se a enorme relevância da publicação materializada.

## Paisagismo

A infraestrutura verde é tão importante como a infraestrutura cinzenta, nos grandes projetos que aqui se desenvolvem e que se executam.

Ao longo destes 20 anos da construção do metro do Porto, foi possível criar e recriar espaços verdes, arborizados tornando todo o sistema metro mais atrativo e confortável para os seus clientes, percebendo das funções que a “floresta urbana” (conjunto de árvores plantadas no meio urbano) desempenha no âmbito ambiental e na preservação da biodiversidade.

Esta arborização assegura uma continuidade, conetividade e multifuncionalidade, e interligam os sete municípios entre si.

Dada a sua importância, a empresa continua a desenvolver ações de manutenção dos seus corredores verdes que estabelecem ligações com os elementos definidos e integrados nas estruturas ecológicas. Atualmente, preservamos uma área verde de 65ha com 6257árvores.



## Não Conformidades

Em 2025 não foram emitidas quaisquer não conformidades por organismos externos na área do ambiente.

### 9.3 DESEMPENHO SOCIAL

#### Práticas Sociais Internas

##### *A Equipa*

A 31 de dezembro 2025 a Metro do Porto, S.A., contava com 117 colaboradores efetivos, dos quais 111 se encontravam em serviço na empresa, 1 estava em regime de Comissão de Serviço e 5 ao serviço da TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.

Durante o ano de 2025 ocorreram 7 saídas e 8 admissões, originando um reforço de 1 efetivo face a 31 de dezembro de 2024. Este aumento de efetivo deve-se aos novos projetos de expansão em curso na Empresa, nomeadamente a Construção da linha Rosa: Casa da Música – S. Bento; a Construção da linha Rubi: Casa da Música - Sto. Ovídio; e a Construção da Linha Boavista – Império (BRT - Bus Rapid Transit).

Incluindo os Órgãos Sociais, os colaboradores ao serviço da Empresa ascendiam a 124 em 31 de dezembro de 2025.

No final de 2025, encontravam-se ao serviço da Empresa 3 colaboradores em regime de prestação de serviço.

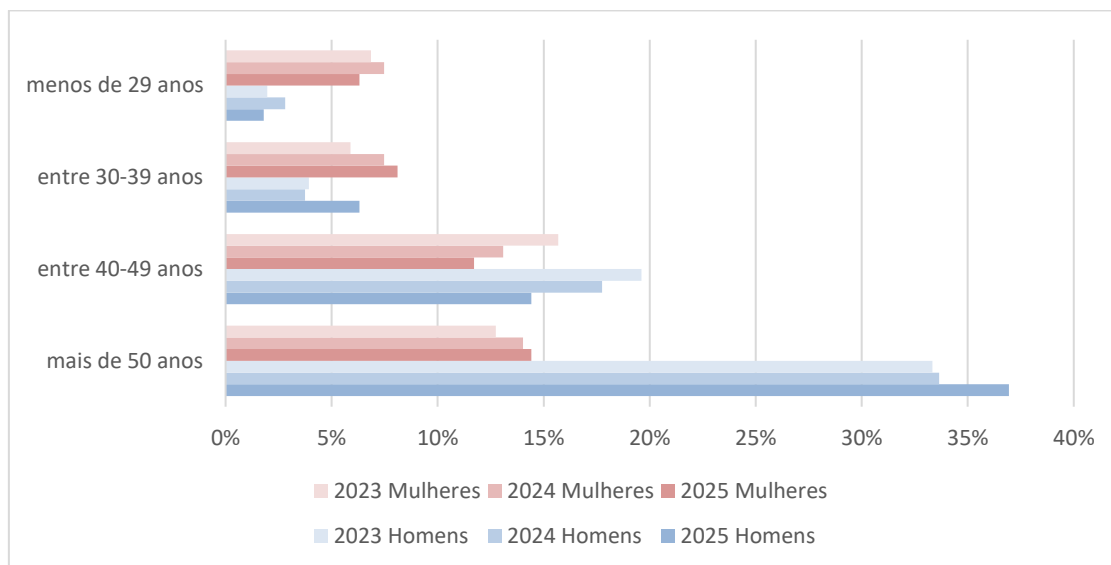
A análise seguinte incide sobre os Colaboradores que se encontram de facto em serviço na Empresa, excluindo Órgãos Sociais (111).

A estrutura do pessoal ao serviço caracteriza-se pelas seguintes representatividades:

|                                | 2023 | 2024 | 2025 |
|--------------------------------|------|------|------|
| Sexo masculino                 | 59%  | 58%  | 59%  |
| Contrato de trabalho sem termo | 91%  | 92%  | 90%  |
| Idade superior a 40 anos       | 81%  | 79%  | 77%  |
| Formação superior              | 70%  | 72%  | 73%  |



A estrutura etária da Empresa apresenta um significativo peso de pessoal nas faixas etárias acima dos 40 anos, com uma diminuição ininterrupta desde 2023.



No final de 2025, a Política Salarial a que a MP se encontra sujeita decorre do estabelecido na Lei do Orçamento de Estado e cumpre com o determinado:

- ✓ Na alínea d) do artigo 334.º da Lei n.º 45-A/2024, de 31 de dezembro, que expressamente revogou, a partir de 01 de janeiro de 2025, o estipulado no artigo 12.º da Lei n.º 12-A/2010 de 30 de junho, o qual estipulava que “A remuneração fixa mensal ilíquida dos gestores públicos executivos e não executivos, incluindo os pertencentes ao setor público local e regional, e dos equiparados a gestores públicos, é reduzida a título excecional em 5%”;
- ✓ No Regulamento de Progressão de Carreiras da Metro do Porto, S.A., em vigor desde 01 de janeiro de 2024. Nessa sequência durante o período entre 01 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2025 procedeu-se ao enquadramento dos colaboradores na Tabela Salarial definida no referido Regulamento, em harmonia com o previsto nesse documento.

O salário mais baixo praticado pela Empresa foi de 734 euros em 2022, de 794 euros em 2023, de 1.014 euros em 2024 e de 1.127 euros em 2025, 4%, 4% e 24% e 30%, respetivamente, acima do valor do salário mínimo nacional fixado em 705 euros em 2022, 760 euros em 2023, 820 em 2024 e 870 em 2025.

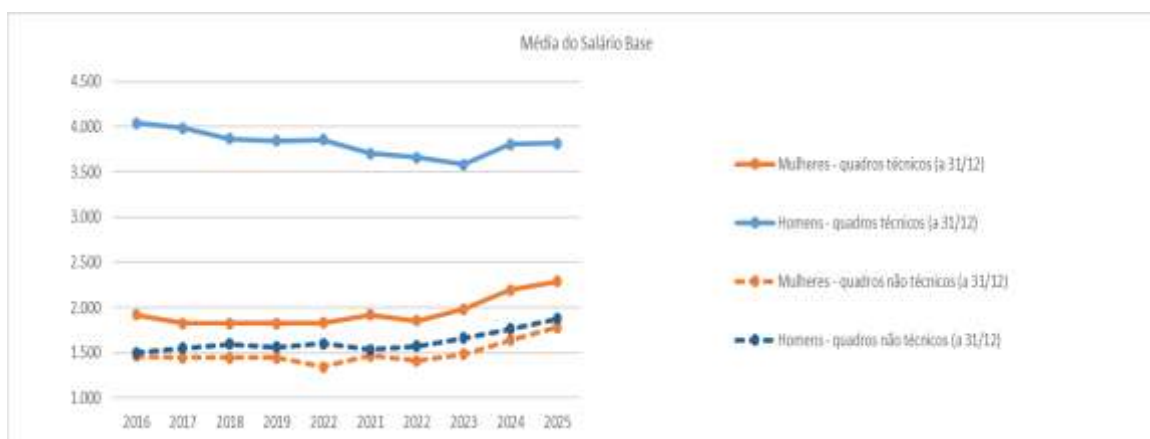


Como já foi referido, foi implementado um Regulamento de Progressão de Carreiras aos colaboradores da Metro do Porto, S.A. Nessa sequência durante o período entre 01 de janeiro de 2024 e 31 de dezembro de 2025 procedeu-se ao enquadramento dos colaboradores na Tabela Salarial definida no referido definida no Regulamento de Progressão de Carreiras, em harmonia com o previsto nesse documento. Em 2025 foram mapeadas as competências transversais, de família e específicas de cada colaborador em preparação da avaliação de desempenho requerida pelo supramencionado Regulamento. A existência desta ferramenta aumentou de sobremaneira a capacidade de a Administração da Empresa gerir ativamente os seus recursos humanos, nomeadamente em aspetos tão relevantes como a gestão de carreiras, avaliação de desempenho, retenção de talentos, promoções e progressões salariais.

No que se refere à categoria dos quadros não técnicos verifica-se que o salário médio base (tendo por base o salário bruto) dos homens continua a ser ligeiramente superior ao das mulheres, tendo essa diferença se mantido praticamente inalterada ao longo do tempo. Em 2025 o vencimento médio dos homens e das mulheres manteve a tendência de aumento verificada em relação ao ano de 2023 devido à implementação do referido Regulamento de Progressão de Carreiras aos colaboradores da Metro do Porto, S.A e ao consequente enquadramento dos colaboradores na Tabela Salarial do mesmo.

Quanto à categoria dos quadros técnicos, onde se incluem os diretores, verifica-se que a média salarial teve uma tendência de aproximação entre mulheres e homens até 2023, fruto do crescente número de mulheres em cargos de liderança em detrimento de homens. Mantém-se, contudo, um salário médio dos homens bastante superior ao das mulheres. No ano de 2024 essa tendência de aproximação salarial foi interrompida verificando-se um aumento do salário médio de homens e mulheres com maior preponderância para o dos homens. No ano de 2025, a tendência de aproximação salarial foi retomada, ainda que em valores pouco expressivos. Tais aumentos ficaram a dever-

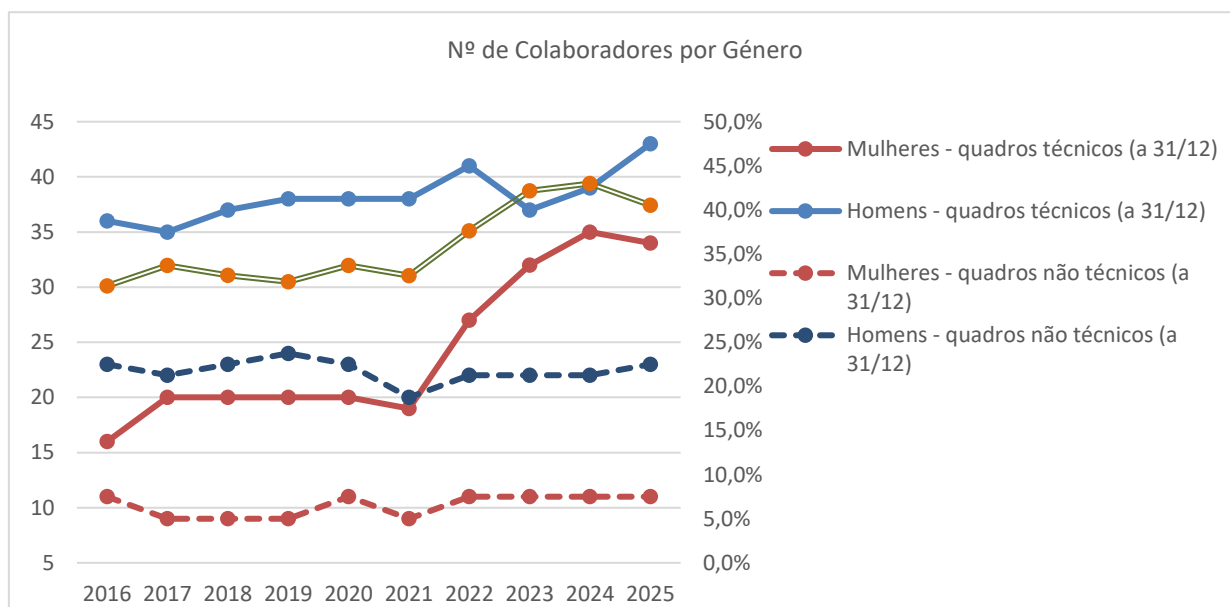
se, mais uma vez, (i) à implementação do Regulamento de Progressão de Carreiras aos colaboradores da Metro do Porto, S.A e ao consequente enquadramento dos colaboradores na Tabela Salarial do mesmo; e (ii) ao crescente recrutamento de mulheres para cargos técnicos e de liderança.



Constata-se que a proporção de mulheres no total de colaboradores foi crescente ao longo do tempo, até 2024, atingindo o valor record de 43% em 2024. Para este resultado sobressai o aumento ininterrupto do número de colaboradores dos quadros técnicos do sexo feminino desde 2021. No entanto, em 2025 esta tendência inverteu-se tendo aumentado continuamente o número de homens e diminuído o número de mulheres.

Este fenómeno ficou a dever-se à menor preponderância de contratação de mulheres quer para substituição de colaboradores que saíram da Empresa quer para reforçar a estrutura da Empresa para fazer face à construção de novas linhas de metro. Tais contratações permitiram (re)dimensionar a macroestrutura da empresa para dotar as equipas de gestão dos projetos com o necessário número de colaboradores na sua estrutura, quer para fazer face ao período de expansão da Linha Circular e da Extensão da Linha Amarela, esta última já concluída, quer para os projetos aprovados no âmbito do PRR, quer para implementação do sistema integrado de segurança ferroviária. Estas contratações são essenciais para que a Metro do Porto, S.A. possa funcionar adequadamente, assegurar o cumprimento das obrigações legais e gestão contratual quer da operação corrente quer dos investimentos em curso. Estas contratações foram aprovadas pela Tutela ao abrigo dos vários orçamentos submetidos desde 2021, tendo as contratações necessárias para fazer face aos projetos do PRR sido aprovadas pelo Despacho 11888-B/2021, de 30 de novembro.

No entanto, a empresa continua empenhada em garantir o equilíbrio de oportunidades entre os géneros, apostando, sempre que possível, em contratações maioritariamente do género feminino.



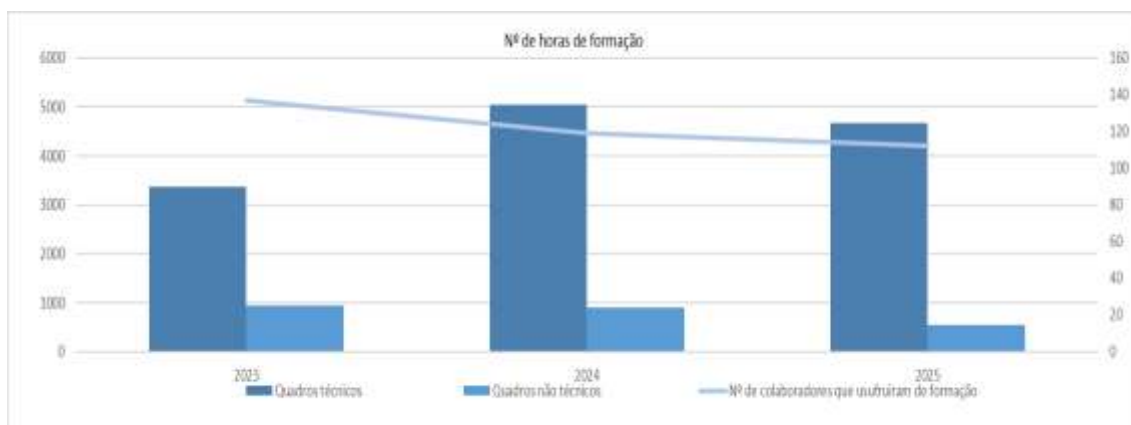
## Formação

A Metro do Porto, S.A. continua a apostar na formação e desenvolvimento dos seus Colaboradores, em diversas áreas, das quais em 2025 salientamos competências técnicas (Norma ISO 37001, ISO 19011:2018 Auditorias a Sistemas de Gestão, formações qualificantes, liderança, *team building* e em sistemas de informação), área comportamental e na área temática do combate à corrupção.

Em relação ao ano de 2024, o número de horas de formação diminuiu ligeiramente (de cerca de 5.962, em 2024, para cerca de 5.210, em 2025). Tal diminuição deveu-se essencialmente ao fim programa de formação em BIM (Building Information Modeling) que abrangeu a quase totalidade dos colaboradores, em 2024. Em 2025, verificamos uma ligeira diminuição do número de horas ministrada aos quadros não técnicos e aos quadros técnicos. Acresce ainda o facto de o processo de avaliação da eficácia da formação ministrada (avaliação efetuada pelos formandos e avaliação da eficácia da

formação no desempenho individual de cada formando efetuado pelo respetivo responsável hierárquico), iniciado em 2022, ter sido continuado até ao final de 2024.

Em 2025 continuaram a ser excluídos na apresentação dos números os colaboradores oriundos do Metro do Porto em serviço no TIP, ACE/ TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.



### Acordos de Negociação Coletiva

Em 31 de dezembro de 2025, a Metro do Porto, S.A. tinha no seu quadro de pessoal 9 colaboradores transferidos da CP e/ou da REFER, entre 2001 e 2002, que mantinham os direitos adquiridos dos Instrumentos de Regulamentação Coletiva das Empresas de origem.

Destes colaboradores, 8 são representados pelo SINFA – Sindicato Independente dos Trabalhadores Ferroviários, das Infraestruturas e Afins e 1 pelo SNTSF - Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário.

### Benefícios

No ano de 2025, a Empresa continuou a facultar aos colaboradores e agregado familiar, sem qualquer custo para os mesmos, a possibilidade de estes viajarem em todo o Sistema Intermodal Andante com a App Anda disponível para telemóveis.

### Segurança e Saúde no Trabalho

#### - Consulta aos trabalhadores

A consulta aos trabalhadores decorreu, nos termos da legislação aplicável (Lei 102/2009 de 10 de setembro), no domínio da Segurança e Saúde do Trabalho (SST) dando assim resposta aos requisitos legais em vigor e aos requisitos normativos, relativos a esta matéria, nomeadamente à ISO: 45001, abrangendo os seguintes temas:

- avaliação de riscos para SST;
- medidas de SST;
- sistema Integrado de Gestão;
- norma ISO 45001;
- as medidas que pelo seu impacto nas tecnologias e nas funções tenham repercussão sobre a SST;
- a designação dos trabalhadores responsáveis pela aplicação das medidas relativas a: primeiros socorros, combate a incêndios e evacuação (responsáveis por assegurar os contactos necessários com entidades externas, responsáveis pela aplicação das medidas...);
- a modalidade dos serviços a adotar, bem como o recurso a serviços exteriores à empresa ou a técnicos qualificados para assegurar a realização de todas ou parte das atividades de SST;
- equipamentos de trabalho;
- riscos psicossociais / riscos emergentes;
- os equipamentos de proteção que sejam necessários utilizar;
- os riscos para a SST, bem como as medidas de proteção e de prevenção e a forma como se aplicam, quer em relação à atividade desenvolvida quer em relação à empresa.

A consulta aos trabalhadores 12 de dezembro e teve uma duração de 21 dias, dando assim resposta aos requisitos legais em vigor e aos requisitos normativos, relativos a esta matéria, tendo-se registado 51 respostas (41,8% do universo de trabalhadores da MP).

Da análise global das respostas obtidas destacam-se os pontos mais relevantes, a saber:

- em 2025, 82,3% dos inquiridos, considera que as medidas de segurança e saúde no trabalho são suficientes e adequadas, 92,3% (2024);
- em 2025, 70,5% dos participantes considera o horário de trabalho adequado às suas funções, 73,1% (2024);
- a maioria dos respondentes 84,6% considera a formação útil para o desempenho das suas funções, 81,3% (2024);
- relativamente às condições ergonómicas, 56,9% considera que empresa melhorou as condições ergonómicas no posto de trabalho, 69,3% (2024).
- 72,5% dos colaboradores está satisfeito com o seu posto e trabalho;

## **Práticas Sociais na Comunidade**

### **Impactos no Mercado de Trabalho**

Em 2025, foram criados e/ou mantidos em média 2511 postos de trabalhos, o que representa uma quebra de 13 % face ao ano de 2024, que se encontra relacionada com a conclusão da empreitada da extensão da Linha Amarela desde Santo Ovídio a Vila D'Este e Parque de Material de Vila D'Este.

Destes 2511 trabalhadores, 1442 estão afetos às duas empreitadas de construção em curso – Linha Circular e Linha Rubi, 877 estão afetos à Sociedade Operadora e seus subcontratos, 192 postos de trabalhos englobam trabalhadores indiretos de outros contratos e trabalhadores da Metro do Porto.

## **Segurança na Operação**

### ***Safety***

No ano de 2025 registaram-se na rede em exploração um total de 358 acidentes, dos quais 137 acidentes de circulação e 221 acidentes com clientes em zonas públicas.

O n.º acidentes em zonas públicas por milhão de validações em 2025 foi de 2,34 ligeiramente inferior aos 2,36, verificado em 2024, (221 acidentes em 2025 vs 211 em 2024).

Por outro lado o índice do número de acidentes por milhão de km percorridos em 2025 foi de 14,27 tendo-se assim verificado um ligeiro aumento face a 2024 (11,9).

Dos 137 acidentes de circulação, 92 (67,2 %) foram acidentes com clientes nos veículos, 26 (18,9 %) resultaram de colisões com viaturas rodoviárias e 19 foram acidentes envolvendo peões (13,9 %).

Assim, verificou-se de uma forma global um aumento do número de acidentes face a 2024, sendo, no entanto, de registar que a maioria dos acidentes de circulação, está associada a acidentes com clientes no interior dos veículos.

No que se refere a colisões, verificaram-se um total de 26 em 2025, mais 9 do que o ano anterior, sendo a principal causa identificada destas colisões o desrespeito, por parte dos condutores dos automóveis, pelos semáforos (passagem em vermelho) ou viragens à esquerda, em locais não autorizados para tal manobra.

Do total dos acidentes na rede do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP), em 2025 resultaram 240 feridos, mais 20 que em 2024 (220).

Em 2025, como já referido, registou-se uma vítima mortal no SMLAMP, contabilizando assim menos uma em relação a 2024, com 2 vítimas mortais.

### ***Security***

Apesar de ser um domínio mais restrito da definição geral de Segurança, a Security é a vertente da Segurança na rede da Metro do Porto que detém sempre uma maior exposição pública, envolvendo a presença direta e indireta de meios humanos de apoio e de vigilância nas estações e nos veículos, tornando-se assim mais visível aos Clientes do que as atuações relacionadas com a vertente de Safety.

No âmbito do Contrato da Subconcessão da Operação e Manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP), as atuações e atividades de Security incluem as tarefas e obrigações que se relacionam com a proteção e auxílio a clientes e a proteção de bens na rede. Deste modo, a segurança de pessoas e bens é garantida através de um efetivo de meios humanos variável e pontualmente ajustado, em serviços fixos ou em serviços móveis em toda a rede, assegurado pela prestação de serviços de Security e de tarefas de vigilância diretamente subcontratadas pela Subconcessionária, complementada pela contratação pela Metro do Porto de serviços remunerados da Polícia de Segurança Pública.



Por mais eficazes que sejam as equipas de *Security*, não é possível evitar a ocorrência de atos de incivilidade ou similares, que, ocorrem e podem ocorrer na rede do Metro do Porto em qualquer altura.

No ano de 2025 registaram-se um total de 917 ocorrências, classificadas como incivildades, das quais os apedrejamentos, obstruções de via, distúrbios, acionamento indevido de manípulos de emergência, e agressões, representaram 47 % do total de ocorrências de incivildades registadas.

Em relação a 2025 verificou-se, no entanto, uma diminuição do número total de ocorrências 917 (2025) contra 928 (2024).

Por último, destaca-se, ainda, a atuação das equipas de *Security* nas “Operações Especiais” implementadas em dias de eventos de grande afluência de Clientes à rede de Metro, de modo a assegurar e reforçar as condições indispensáveis à segurança das pessoas e bens, essas ocasiões. Todas estas atuações são garantidas através de medidas de reafecção de meios previamente articuladas entre a Subconcessionária e a Metro do Porto, sendo que, nesse domínio de prevenção e atuação, destacam-se desde logo em 2025 as Operações Especiais implementadas nos dias de jogos de futebol no Estádio do Dragão, desfiles de Carnaval, Queima das Fitas do Porto, festividades de S. João, Passagem de Ano e diversas festas destacando-se os vários e numerosos festivais e procissões nos diversos municípios abrangidos pelo Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto.

## **Espaços Comerciais**

As atividades comerciais na rede da Metro do Porto possibilitaram a oferta de serviços complementares nas estações, incrementando as condições de conveniência e de perceção de segurança junto dos Clientes Metro.

O número de lojas em exploração nas estações da Metro era 28, no final do ano de 2025, às quais se juntam 5 Lojas Andante da TMP nas Estações (Casa da Música, Trindade, Senhora da Hora, Brito Capelo e Póvoa de Varzim).

Manteve-se na Rede de Metro a oferta de bebidas quentes e snacks, em (42) equipamentos de vending, assim como dos cacifos de guarda de bagagem em 4 estações

- Trindade, Aliados, Campo 24 de Agosto e Bolhão. Nesta última estação, foi colocado um segundo conjunto destes cacifos para responder ao aumento de procura desta atividade devido à reabertura do Mercado do Bolhão, em setembro de 2022.

No último trimestre do ano, foi colocada na Estação Campanhã a primeira máquina do País de venda automática de bouquets de flores naturais. Foi ainda colocada outra na Estação Estádio do Dragão.

A área da venda automática, nas áreas de snacks, produtos para telemóveis, flores naturais, entre outros artigos, tem tido forte procura por tendência internacional e pelos baixos custos operacionais.

Realizaram-se, em várias estações, ações temporárias promovidas por agências de meios e publicidade, que proporcionaram movimento e energia aos espaços, complementando o serviço de transporte, entre ações de marketing, ativação de marca e sessões fotográficas de Marcas de vestuário.

O comércio tradicional marcou presença com a venda de castanha assada na hora, imagem já característica da Praça da Estação da Trindade e também de artesanato de flores, por altura da Queima das Fitas do Porto, em maio.

### **Sinalética e Informação ao Público**

Em 2025 foi concluída a atualização da sinalética estática de informação ao público ao longo de toda a Linha D.

Iniciaram-se igualmente os trabalhos de conceção e preparação da sinalética estática de informação ao público] para a Linha G (Rosa).

Em 2025, prosseguiram os trabalhos de conceção e preparação da sinalética para as estações e veículos do sistema metroBus.

Nas estações localizadas na Avenida da Boavista e na Avenida Marechal Gomes da Costa, foi aplicada a sinalética desenvolvida para este modo específico – metroBus.



*Aplicação de sinalética numa estação da Avenida da Boavista*



*Sinalética aplicada na estação metroBus de Serralves*

Para os veículos do sistema metroBus, manteve-se a uniformização da sinalética já usada na frota de veículos ET, TT e CT, designadamente:

ANTES DE ENTRAR  
DEIXE SAIR

LET PEOPLE OFF  
THE BUS FIRST

- Peça AVP



- MNS\_13 – Portas Automáticas



- MNS\_12 – Segure-se



- MNS\_22 – Ceder lugar

Contudo, foi necessário conceber peças específicas para este tipo de veículo, atendendo às características particulares do serviço — como a permissão de transporte de pranchas de surf — e ao enquadramento legal aplicável ao transporte rodoviário de passageiros. Neste contexto, foi desenvolvida sinalética própria para o sistema metroBus.

Apresentam-se de seguida alguns exemplos:





Algumas fotos de sinalética aplicada num veículo metroBus

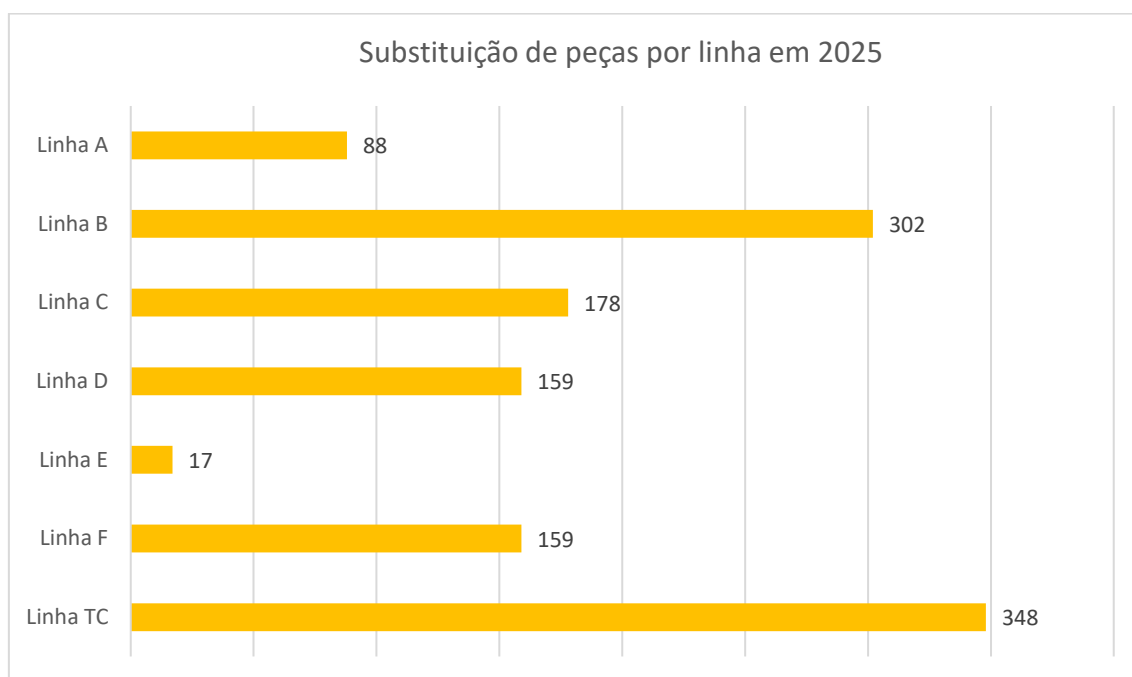


Foi igualmente desenvolvido um esforço de harmonização entre este modo de serviço e o sistema de metro ligeiro.

Esta harmonização foi assegurada com a utilização de sinalética concebida para os veículos de metro, dando continuidade à política de uniformização da imagem do

sistema e, na nova sinalética desenvolvida manteve-se o grafismo estético da Metro do Porto.

No ano de 2025 foram substituídas 1251 peças de sinalética em todas as estações e parques da rede metro, conforme ilustrado no gráfico seguinte:



No que respeita à sinalética estática da frota da Metro do Porto, em 2025 foram intervencionados 110 veículos, tendo sido efetuadas 804 substituições de peças de sinalética danificadas.

A Metro do Porto, em colaboração com os seus parceiros contratuais, prossegue o objetivo permanente de manutenção, revisão e melhoria contínua da informação disponibilizada ao público, promovendo uma utilização simples, clara e acessível do sistema de metro ligeiro e do metroBus.

### **Eventos Culturais**

Em 2025 a Metro do Porto acolheu 730 eventos culturais. Forte destaque para a Bienal de Fotografia com uma presença muito marcante na Estação de S. Bento. As parcerias estabelecidas com instituições da cidade criaram importantes momentos de animação, nomeadamente a atuação da banda Os Azeitonas na praça da Estação da Trindade, o Festival DDD - Dias de Dança nas Estações Campo 24 de Agosto e Manuel Leão, a

extensão do Porto Blues Fest na Praça da Trindade ou a peça Dom Roberto, encenada no âmbito do FIMP - Festival Internacional de Marionetas do Porto.

## **Reclamações**

A gestão estruturada das reclamações e sugestões dos clientes tem assumido, desde o início da operação comercial regular do Metro do Porto, um papel central no sistema de controlo e melhoria contínua da organização. A informação recolhida constitui um indicador relevante de desempenho, suportando a definição de medidas corretivas e preventivas orientadas para a eficiência operacional, a qualidade do serviço e a valorização da experiência do utilizador.

## **Qualidade do Serviço Metro**

A Metro do Porto mantém níveis elevados e sustentados de satisfação junto dos utilizadores, incluindo residentes e turistas, nacionais e estrangeiros. Os resultados apurados nos sucessivos Estudos de Perfil e Satisfação do Utilizador evidenciam uma avaliação global consistentemente positiva do serviço prestado.

As dimensões da acessibilidade e do tempo de deslocação continuam a destacar-se entre os principais atributos valorizados. Em particular, a rapidez do serviço assume-se como o fator com maior contributo (32%) para a Satisfação Global, registando um índice de 85,9%.

O Metro do Porto opera em regime de sistema aberto, sem barreiras físicas de controlo de acessos, suportado por um modelo de bilhética intermodal (Andante) com abrangência em toda a Área Metropolitana do Porto.

Atendendo a esta configuração operacional, o controlo de validações é assegurado através de um modelo de fiscalização no terreno, cuja eficácia é determinante para a proteção da receita e para a promoção de equidade entre clientes cumpridores e incumpridores.



Nos últimos anos, foram implementadas alterações aos procedimentos e ao modelo de fiscalização, das quais resultou um reforço significativo dos níveis de controlo. Este aumento da intensidade fiscalizadora tem contribuído para a melhoria dos indicadores de proteção de receita, mas tem igualmente gerado impacto no volume de exposições apresentadas pelos clientes, embora com um decréscimo gradual desde 2023.

Verifica-se que uma parte relevante dessas exposições está associada à emissão de autos de notícia, maioritariamente relacionados com situações de não validação ou validação incorreta do título de transporte, conforme evidenciado na tabela infra.

| Ano              | 2023   | 2024   | 2025          | 24/25   |
|------------------|--------|--------|---------------|---------|
| Exposições Autos | 29.568 | 26.808 | <b>23.679</b> | -11,67% |

Em 2025, foram recebidas na Metro do Porto um total de 23.679 exposições relacionadas com autos de notícia. Face a 2024, regista-se um decréscimo de 11,67 pontos percentuais

| Ano                           | 2023              | 2024         | 2025         | 24/25         |
|-------------------------------|-------------------|--------------|--------------|---------------|
| Reclamações Serviço (RS)      | 2.531             | 3.487        | 4.159        | 19,27%        |
| Validações                    | <b>79.314.831</b> | 89.849.441   | 94.540.055   | 5,22%         |
| % RS por milhar de validações | <b>3,19%</b>      | <b>3,88%</b> | <b>4,40%</b> | <b>13,38%</b> |

No ano de 2025 foram ainda recebidas 4.159 reclamações relacionadas com as condições de serviço do Sistema de Metro Ligeiro. A taxa de reclamações de serviço por milhar de validações representa um aumento de 13,38% face a 2024.

A Metro do Porto reconhece que a satisfação dos clientes é um indicador central da sustentabilidade do serviço prestado. Neste sentido, a Empresa valoriza os momentos de contacto personalizado com os seus utilizadores, utilizando-os como oportunidade para identificar áreas de melhoria, recolher opiniões e fortalecer a confiança da comunidade que serve.

Todas as reclamações, exposições e sugestões são tratadas de forma individualizada, garantindo uma resposta específica e atempada a cada cliente. Este processo reforça a transparência, promove a responsabilidade social e contribui para a melhoria contínua dos serviços, em linha com os objetivos de sustentabilidade da Empresa e com o compromisso de prestar um transporte público seguro, eficiente e centrado nas pessoas.

### **Acessibilidade para a Reclamação**

Não obstante serem considerados instrumentos próprios eleitos pelo legislador para efeitos de acessibilidade à reclamação, o Livro Oficial de Reclamações e o Livro de Reclamações no seu formato Eletrónico, a disponibilização de uma página web ou endereço eletrónico pela Empresa prestadora do serviço, (conforme consta do DL 156/2005, de 15 de setembro, com as últimas alterações introduzidas pelo DL n.º 74/2017, de 21 de junho), a verdade é que o Cliente tem vindo a eleger esta via digital para exercer esse direito.

Nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, na redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, a Empresa assegura aos seus clientes os meios legalmente previstos para o exercício do direito de reclamação, designadamente o Livro de Reclamações (formato físico), o Livro de Reclamações Eletrónico e canais próprios disponibilizados através da sua página institucional.

Em 2025, foram registadas 20 224 reclamações submetidas por via eletrónica na página institucional, traduzindo uma diminuição de 22,13% face ao período homólogo. Apesar da redução verificada, o canal digital mantém-se como o principal meio de apresentação de reclamações, refletindo a consolidação da estratégia de desmaterialização implementada desde o último trimestre de 2019.

A campanha de encaminhamento dos clientes autuados para a submissão de reclamações através da plataforma eletrónica — ainda em vigor — tem contribuído para a centralização do tratamento processual, otimização de recursos internos e maior eficiência operacional. Este modelo permitiu ganhos relevantes ao nível da uniformização de procedimentos, redução de tempos de resposta e melhoria do controlo de gestão.

No que respeita ao Livro de Reclamações em formato físico, foram rececionadas 365 reclamações em 2025, o que representa um acréscimo de 25% face a 2024.

Globalmente, a evolução observada confirma a consolidação do canal eletrónico como eixo central da política de gestão de reclamações, mantendo-se o compromisso da Empresa com a acessibilidade, conformidade legal e melhoria contínua da experiência do cliente

| <b>Reclamação de Livro Vermelho</b> | <b>2023</b> | <b>2024</b> | <b>2025</b> |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Livro Reclamações Físico</b>     | <b>142</b>  | <b>152</b>  | <b>156</b>  |
| <b>LRO - Eletrónico</b>             | <b>67</b>   | <b>140</b>  | <b>209</b>  |
| <b>Total</b>                        | <b>209</b>  | <b>292</b>  | <b>365</b>  |

De sublinhar que, após a implementação da ligação online à plataforma do Livro Eletrónico em meados de 2020, nos termos do DL nº 74/2017, de 21 de junho, e do DL nº 9/20, de 10 de março, a expressão de adesão ao livro de reclamações online, apesar de ter vindo a registar uma subida gradual, esta não é muito expressiva face às apresentadas em livro físico.

### **A Reclamação como Proteção do Cliente**

No âmbito da proteção dos direitos dos consumidores tem existido entre a Metro do Porto e a DECO, desde o início da operação comercial, total cooperação no esclarecimento de questões práticas colocadas por Clientes que recorrem a esta Associação de Defesa do Consumidor com o propósito de verem esclarecidos os seus direitos e reciprocamente, através do efeito didático da resposta, os seus deveres.

### **Resolução Extrajudicial dos Conflitos de Consumo**

Tal como já verificado em 2022, até 2025 não existe registo de recurso ao CICAP – Tribunal Arbitral de Consumo, por parte de nenhum consumidor para dirimir qualquer litígio com a Metro do Porto.

## **Infrações**

### **Transgressões por Falta de Título de Transporte Válido**

Em 2025 foram fiscalizados 5.544.140 de passageiros, um acréscimo de 9,9% face a 2024 que registou 5.072.806 fiscalizações. Assim, do total de fiscalizações efetuadas em 2025 resultou a emissão de 68.401 autos de notícia, número que representa um decréscimo de autuação em cerca de 11,90%, face ao número de autos emitidos em período homólogo (77.638).

A implementação de autos de notícia digitais com recurso a novas tecnologias, nomeadamente máquinas de fiscalização com um hardware e um software mais sofisticados e em maior número, bem como máquinas que permitem a leitura dos Cartões de Cidadão com vista ao preenchimento dos campos com informação individual mais exata, tem vindo a permitir a emissão de autos de notícia de forma mais célere e fiável.

De salientar que o crescente aumento de produtividade dos agentes de fiscalização resulta, entre outros fatores: a) da implementação de novos métodos de planeamento da atividade fiscalizadora na rede; b) do acompanhamento sistemático da qualidade e conformidade da execução dos serviços prestados pela empresa contratada para fiscalização; c) e do reforço da presença em operativas específicas, como o encerramento de estações ou troços com histórico elevado de fraude.

### **Fraude Registada por Tipo de Infração**

Entre 2023 e 2025 observa-se redução consistente no volume total de infrações, indicando possível melhoria nos mecanismos de controlo, fiscalização ou comportamento dos Clientes.

No entanto, há mudança relevante no perfil das infrações, com destaque para o crescimento expressivo de “Título Inválido” em 2025 embora necessite de maior análise, conforme tabela e avaliação Global de Risco abaixo representado:

| Tipo de Infração | 2023  | %   | 2024  | %   | 2025  | %   |
|------------------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| Sem Título       | 49640 | 53% | 37582 | 49% | 36263 | 53% |
| N. Validado      | 19218 | 21% | 20366 | 26% | 15430 | 22% |
| Título Inválido  | 2055  | 2%  | 1801  | 2%  | 5941  | 9%  |
| Além Zona        | 11909 | 13% | 9071  | 12% | 7560  | 11% |
| Sem Viagens      | 10625 | 11% | 8802  | 11% | 3196  | 5%  |

| Tipo de Infração | Tendência             | Nível Estratégico    |
|------------------|-----------------------|----------------------|
| Sem Título       | Estável (alto volume) | Crítico Estrutural   |
| Título Inválido  | Forte crescimento     | Alerta Prioritário   |
| N. Validado      | Estável               | Atenção Contínua     |
| Além Zona        | Queda                 | Controlado           |
| Sem Viagens      | Forte queda           | Melhoria Consistente |

De referir que, ao longo de 2025, tal como aconteceu no ano anterior, as equipas no terreno têm vindo a ser distribuídas em blocos horários de maior utilização do transporte, possibilitando maximizar a presença da fiscalização junto dos infratores intencionais em todas as linhas da rede

### **Estudo de Satisfação de Clientes**

A qualidade do serviço constitui um ativo estratégico da Metro do Porto, enquanto prestado aos passageiros constitui um pilar fundamental da atuação do Metro do Porto, enquanto operador estruturante e referência da mobilidade na Área Metropolitana do Porto. A satisfação dos clientes é monitorizada como um indicador-chave de desempenho estratégico, refletindo a eficiência operacional, a fiabilidade do sistema e a adequação da oferta às necessidades da população.

Neste enquadramento, foi realizado o Estudo de Satisfação de Clientes, com os objetivos de avaliar a perceção global da qualidade do serviço; identificar áreas prioritárias de

melhoria; sustentar a melhoria contínua da experiência de mobilidade e apoiar a definição de orientações estratégicas e operacionais.

### **Modelo de Avaliação**

O modelo de satisfação adotado integra quatro fatores estruturantes — **Comodidade, Frequência e Pontualidade, Valor Percebido e Bilhética** — agregados na dimensão **Qualidade de Serviço Percebida**.

Esta dimensão é analisada em articulação com variáveis complementares, designadamente:

- Imagem Social
- Satisfação Global
- Lealdade
- Reclamações

Com base na ponderação relativa destas dimensões, é apurado o **Índice de Satisfação Ponderado (ISP)**, que em 2025 registou **85,7 pontos percentuais**, traduzindo um nível elevado de reconhecimento da qualidade do serviço prestado.

### **Metodologia**

O estudo foi conduzido entre 26 de maio e 1 de junho de 2025 por entidade externa independente, assegurando rigor técnico, isenção e robustez metodológica.

### **Âmbito e caracterização**

- **Universo:** Utilizadores regulares e ocasionais da rede
- **Amostra:** 1.669 clientes
- **Método de recolha:** Entrevistas presenciais realizadas em estações e no interior dos veículos
- **Nível de confiança:** 95%
- **Margem de erro:**  $\pm 1,45$  p.p.

## Resultados

A Qualidade de Serviço foi analisada através de oito dimensões, complementadas pela avaliação da Imagem Social (95,2) e da Lealdade (95,7). A evolução do Índice Global de Satisfação (IGS) face a 2022 apresenta-se conforme o quadro seguinte:

| Dimensão                   | 2022 | 2025 | Variação |
|----------------------------|------|------|----------|
| <b>Tempo</b>               | 84,0 | 85,6 | +1,9 pp  |
| <b>Informação</b>          | 82,2 | 82,8 | +0,7 pp  |
| <b>Oferta de Serviço</b>   | 79,6 | 82,3 | +3,4 pp  |
| <b>Acessibilidade</b>      | 83,4 | 82,2 | -1,4 pp  |
| <b>Apoio ao Cliente</b>    | 77,7 | 77,7 | 0,0 pp   |
| <b>Valor pelo Dinheiro</b> | 78,9 | 77,2 | -2,2 pp  |
| <b>Segurança</b>           | 75,4 | 74,7 | -0,9 pp  |
| <b>Conforto</b>            | 72,7 | 70,9 | -2,5 pp  |

Verifica-se uma evolução positiva nas dimensões **Tempo** e **Oferta de Serviço**, refletindo melhorias operacionais implementadas e o reforço da fiabilidade da operação.

Em 2025, os indicadores com melhor desempenho médio percebido foram:

- Cumprimento das viagens planeadas (89,6)
- Acessibilidade (89,0)
- Tempo de deslocação (88,3)
- Facilidade de mudança de linha (88,1)
- Informação ao público (87,2)

A dimensão com avaliação média mais elevada é **Tempo** (M=85,6), enquanto **Conforto** (M=70,9) regista a avaliação média mais baixa. Entre os atributos específicos, as **comodidades complementares disponíveis** apresentam a classificação menos elevada (M=49,4), evidenciando potencial de melhoria.

De forma global, os resultados de 2025 evidenciam estabilidade ou ligeira melhoria face a 2022, confirmando a consistência do desempenho do serviço.

## Perfil do Utilizador

A caracterização da amostra evidencia que:

- 84,5% dos inquiridos se consideram utilizadores habituais;
- 67,1% utilizam o serviço há mais de um ano;

- Cerca de 70% recorrem ao Metro diariamente.

Os principais motivos de utilização são:

- Deslocações casa-emprego/estágio (49%);
- Lazer e convívio (21,3%);
- Deslocações casa-escola/faculdade (12,5%).

A rapidez constitui o principal fator de escolha do Metro (41,9%). O título de transporte mais utilizado é o passe mensal metropolitano (57,6%).

### **Enquadramento Estratégico**

A evolução positiva dos indicadores de satisfação encontra-se assim alinhada com o aumento do número anual de validações; a recuperação sustentada da procura no período pós-pandemia e a melhoria da satisfação no tratamento de reclamações (29,8 em 2025, face a 17,5 em 2022).



## 10. NOTA FINAL

Para a elaboração deste Relatório recorreu-se a informação produzida internamente bem como à colaboração de um conjunto de entidades que trabalham diretamente com a Metro do Porto, nomeadamente:

- Viaporto, Operação e Manutenção de Transportes, Unipessoal, Lda.,
- TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E. - entidade responsável pela gestão do sistema de bilhética intermodal até 17 de janeiro de 2025,
- TMP- Transportes Metropolitanos do Porto – E.M.T.-S.A- entidade responsável pela gestão do sistema de bilhética intermodal até 17 de janeiro de 2025,
- 2045 Empresa de Segurança S. A., enquanto empresa subcontratada para os serviços de fiscalização de títulos de viagem na Metro do Porto.

A essas empresas e a todas as que direta ou indiretamente contribuem para a qualidade do serviço prestado pela Metro do Porto, o nosso sincero agradecimento.

Este Relatório é complementado pelo Relatório e Contas 2025, onde existe informação detalhada sobre o desempenho operacional e financeiro da Empresa, bem como um conjunto de informação relativa à governação da sociedade, nomeadamente no que respeita aos Princípios de Bom Governo aos quais a Empresa se encontra sujeita. O Relatório de Sustentabilidade apenas é produzido em versão digital e encontra-se disponível para consulta no site da Empresa.

De um modo geral seguiram-se as orientações do *Global Reporting Initiative* (GRI).

## 11. ANEXOS

### ÍNDICE GRI G4

| GRI Indicador                       | Tipo                                                                    | Pág.    |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------|
| <b>1. ESTRATÉGIA E ANÁLISE</b>      |                                                                         |         |
| 1.1                                 | Declaração do Presidente                                                | E 3-4   |
| 1.2                                 | Descrição dos impactos, riscos e oportunidades                          | E -     |
| <b>2. PERFIL ORGANIZACIONAL</b>     |                                                                         |         |
| 2.1                                 | Nome da Organização                                                     | E 8     |
| 2.2                                 | Principais serviços                                                     | E 9     |
| 2.3                                 | Estrutura operacional                                                   | E 12    |
| 2.4                                 | Localização da sede                                                     | E 72    |
| 2.5                                 | Países ou regiões onde se opera                                         | E 72    |
| 2.6                                 | Tipo e natureza jurídica da propriedade                                 | E 9     |
| 2.7                                 | Mercados servidos                                                       | E -     |
| 2.8                                 | Dimensão da Organização                                                 | E 40    |
| 2.9                                 | Mudanças no período do relatório                                        | E -     |
| 2.10                                | Prémios recebidos no período do Relatório                               | E -     |
| <b>3. PARÂMETROS DO RELATÓRIO</b>   |                                                                         |         |
| 3.1                                 | Período a coberto pelo Relatório                                        | E 5     |
| 3.2                                 | Data do relatório anterior                                              | E -     |
| 3.3                                 | Ciclo de emissão                                                        | E 5     |
| 3.4                                 | Dados para contacto                                                     | E 72    |
| 3.5                                 | Processo de definição do conteúdo                                       | E -     |
| 3.6                                 | Limite do Relatório                                                     | E -     |
| 3.7                                 | Declaração sobre limitações específicas                                 | E -     |
| 3.8                                 | Base para elaboração do Relatório                                       | E 5     |
| 3.9                                 | Técnicas de medição, hipóteses técnicas                                 | E -     |
| 3.10                                | Reformulações relativamente a Relatórios anteriores                     | E -     |
| 3.11                                | Mudanças significativas em comparação com anos anteriores               | E -     |
| 3.12                                | Tabela GRI                                                              | E 66-68 |
| 3.13                                | Verificação externa                                                     | E -     |
| <b>4. GOVERNAÇÃO E COMPROMISSOS</b> |                                                                         |         |
| 4.1                                 | Estrutura de governação                                                 | E 12-13 |
| 4.2                                 | Estrutura de governação e cargos executivos                             | E 12-13 |
| 4.3                                 | Número de membros independentes ou não-executivos                       | E 12-13 |
| 4.5                                 | Recomendações e orientações                                             | E -     |
| 4.6                                 | Processos para evitar conflito de interesses                            | E -     |
| 4.7                                 | Processo para determinação das qualificações para definição estratégica | E -     |
| 4.8                                 | Declaração da missão, valores e códigos de conduta                      | E 8-11  |
| 4.9                                 | Procedimentos de supervisão                                             | E -     |
| 4.10                                | Processos de auto-avaliação de desempenho                               | E -     |
| 4.11                                | Princípio da precaução                                                  | E -     |
| 4.12                                | Cartas e Princípios                                                     | E -     |
| 4.13                                | Participação em associações e organismos nacionais e internacionais     | E 15-18 |
| 4.14                                | Grupo de stakeholders                                                   | E 14    |
| 4.15                                | Base para identificação dos stakeholders                                | E 14    |
| 4.16                                | Relacionamento com os stakeholders                                      | E 14    |
| 4.17                                | Principais temas e preocupações dos stakeholders                        | E -     |

| DESEMPENHO AMBIENTAL |                                                                           |   |       |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------|---|-------|
| EN 1                 | Materiais usados por peso e volume                                        | E | -     |
| EN 2                 | Percentual de materiais usados provenientes da reciclagem                 | E | -     |
| EN 3                 | Consumo de energia direta                                                 | E | 29    |
| EN 4                 | Consumo de energia indireta                                               | E | 28-30 |
| EN 5                 | Energia economizada                                                       | A | 28-30 |
| EN 6                 | Iniciativas para redução do consumo de energia                            | A | 28-30 |
| EN 7                 | Iniciativas para redução do consumo de energia indireta                   | A | 28-30 |
| EN 8                 | Consumo de água                                                           | E | 30-35 |
| EN 9                 | Fontes hídricas afetadas                                                  | A | -     |
| EN 10                | Percentagem de água reciclada                                             | A | -     |
| EN 11                | Áreas possuídas, arrendadas ou administradas insertas em áreas protegidas | E | -     |
| EN 12                | Descrição de impactos na biodiversidade                                   | E | -     |
| EN 13                | Habitats protegidos ou restaurados                                        | A | -     |
| EN 14                | Estratégias para a biodiversidade                                         | A | -     |
| EN 15                | Espécies na lista vermelha                                                | A | -     |
| EN 16                | Total de emissões diretas e indiretas de GEE                              | E | 26-28 |
| EN 17                | Outras emissões indiretas de GEE                                          | E | -     |
| EN 18                | Iniciativas para reduzir as emissões de GEE                               | A | -     |
| EN 19                | Emissões de substâncias destruidoras da camada de ozono                   | E | -     |
| EN 20                | NOx, SOx, e outras emissões                                               | E | -     |
| EN 21                | Descarte total de água                                                    | E | -     |
| EN 22                | Resíduos por tipo e importância                                           | E | 31-32 |
| EN 23                | Derramamentos significativos                                              | E | -     |
| EN 24                | Resíduos transportados                                                    | A | -     |
| EN 25                | Impactos de descartes de água                                             | A | -     |
| EN 26                | Iniciativas para mitigar os impactos ambientais                           | E | -     |
| EN 27                | Produtos recuperados                                                      | E | -     |
| EN 28                | Multas e não-conformidades                                                | E | 40    |
| EN 29                | Impactos significativos do transporte de bens e de trabalhadores          | A | -     |
| EN 30                | Total de investimentos ambientais                                         | A | -     |
| DESEMPENHO ECONÓMICO |                                                                           |   |       |
| EC 1                 | Valor económico direto gerado e distribuído                               | E | 24-26 |
| EC 2                 | Implicações financeiras das mudanças climáticas                           | E | -     |
| EC 3                 | Plano de pensões                                                          | E | -     |
| EC 4                 | Ajuda financeira significativa recebida do governo                        | E | 25    |
| EC 5                 | Variação do salário mais baixo comparado ao salário mínimo nacional       | A | 41    |
| EC 6                 | Políticas, práticas e proporção de gastos com fornecedores                | E | -     |
| EC 7                 | Procedimentos para contratação local                                      | E | -     |
| EC 8                 | Impactos de investimentos em infraestruturas                              | E | -     |
| EC 9                 | Impactos económicos diretos                                               | A | -     |
| DESEMPENHO SOCIAL    |                                                                           |   |       |
| LA 1                 | Total de trabalhadores por tipo de emprego e contrato de trabalho         | E | 40    |
| LA 2                 | Número total de empregados por faixa etária e género                      | E | 41    |
| LA 3                 | Benefícios não oferecidos a trabalhadores temporários e part-time         | A | -     |
| LA 4                 | Percentagem de empregados abrangidos por acordos de negociação coletiva   | E | 45    |
| LA 5                 | Prazo de notificação relativo a mudanças operacionais                     | E | -     |
| LA 6                 | Percentual de empregados representados em comités                         | A | -     |
| LA 7                 | Taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos e absentismo         | E | -     |

|                                                      |                                                                               |     |       |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----|-------|
| LA8                                                  | Programas de educação e formação em doenças graves                            | E   | -     |
| LA 9                                                 | Temas relativos a saúde/segurança cobertos por acordos formais com sindicatos | A   | -     |
| LA 10                                                | Horas de formação                                                             | E   | 44    |
| LA 11                                                | Gestão de competências e de fim de carreira                                   | A   | -     |
| LA 12                                                | Análises de desempenho e desenvolvimento de carreira                          | A   | -     |
| LA 13                                                | Outros indicadores de diversidade                                             | E   | -     |
| LA 14                                                | Proporção do salário base entre homens e mulheres por categoria funcional     | E   | 42-43 |
| HR                                                   | Direitos humanos                                                              | E/A | -     |
| SO 1                                                 | Programas e práticas para gestão dos impactes das operações nas comunidades   | E   | -     |
| SO 2                                                 | Avaliação do risco de corrupção                                               | E   | -     |
| SO 3                                                 | Formação em procedimentos anti-corrupção                                      | E   | -     |
| SO 4                                                 | Medidas de resposta a casos de corrupção                                      | E   | -     |
| SO 5                                                 | Políticas públicas e lobbies                                                  | E   | -     |
| SO 6                                                 | Contribuições a partidos políticos                                            | A   | -     |
| SO 7                                                 | Ações judiciais por concorrência desleal e práticas de trust                  | A   | -     |
| SO 8                                                 | Multas e não – conformidades em leis e regulamentos                           | E   | -     |
| PR 1                                                 | Fases do ciclo de vida do serviço cujos impactos são avaliados e minimizados  | E   | -     |
| PR 2                                                 | Não – Conformidades no âmbito da saúde e segurança                            | A   | -     |
| PR 3                                                 | Informação sobre o serviço                                                    | E   | 50-63 |
| PR 4                                                 | Não-Conformidades relativas à informação sobre o serviço                      | A   | -     |
| PR 5                                                 | Práticas e pesquisas relativas à satisfação dos clientes                      | A   | 50-63 |
| PR 6                                                 | Adesão a leis e códigos de publicidade e marketing                            | E   | -     |
| PR 7                                                 | Não – conformidades relativas à publicidade e marketing                       | A   | -     |
| PR8                                                  | Reclamações relativas à violação de privacidade e perda de dados dos clientes | A   | -     |
| PR 9                                                 | Multas por não-conformidades relativas ao fornecimento e uso de serviços      | E   | -     |
| GRI – SUPLEMENTO SECTOR DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS |                                                                               |     |       |
| A                                                    | Tipo de energia utilizada                                                     |     | 28    |
| B                                                    | Frota de veículos de metro                                                    |     | 8     |
| C                                                    | Consumo de combustível                                                        |     | -     |
| D                                                    | Eficiência energética                                                         |     | 28    |
| E                                                    | Quilómetros percorridos                                                       |     | 8     |
| F                                                    | Total de energia/combustível consumido                                        |     | 28    |
| G                                                    | Passageiros transportados                                                     |     | 8     |

|                                 | C                                   | C+ | B | B+ | A | A+ |
|---------------------------------|-------------------------------------|----|---|----|---|----|
| Auto Declaração                 | <input checked="" type="checkbox"/> |    |   |    |   |    |
| Verificado por entidade externa |                                     |    |   |    |   |    |
| Verificado por GRI              |                                     |    |   |    |   |    |

## INDICADORES UITP FRAMEWORK

A UITP elaborou, em 2009, uma matriz de indicadores adaptados especificamente à realidade do setor dos transportes públicos. Para os “Full Members” a resposta a pelo menos 3 indicadores de cada capítulo (Económico e Financeiro, Ambiente e Energia, Social e Sociedade, Governança) é obrigatória. A Metro do Porto, enquanto “Pledge Member” pode também responder, mas de forma voluntária. Assim, aproveitamos a oportunidade para apresentar os indicadores disponíveis demonstrando o nosso compromisso em aprofundar progressivamente o comprometimento com a Carta de Sustentabilidade da UITP que assinámos.

| ECONÓMICO E FINANCEIRO |                                                                                           | Pág.  |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Eco 1                  | Total de passageiros transportados                                                        | 8     |
| Eco 3                  | Custo operacional por km                                                                  | -     |
| Eco 4                  | Transparência nos pagamentos                                                              | -     |
| Eco 5                  | Taxa de crescimento das receitas                                                          | -     |
| Eco 6                  | Taxa de cobertura dos custos da operação pelas receitas                                   | -     |
| Eco 7                  | Indemnizações compensatórias por passageiro                                               | -     |
| Eco 9                  | Investimentos                                                                             | 25    |
| Eco 11                 | Velocidade comercial                                                                      | 8     |
| Eco 12                 | Lugares km por colaborador (MP e Sociedade Operadora)                                     | 8     |
| Eco 13                 | Percentagem de passageiros com títulos de assinatura                                      | -     |
| Eco 19                 | Número de empregos direta e indiretamente associados à prestação de serviço de transporte | 47    |
| Eco 21                 | Capacidade de satisfazer a procura (taxa máxima de ocupação em hora de ponta)             | -     |
| AMBIENTE E ENERGIA     |                                                                                           |       |
| Env 1                  | Operações com Sistema de Gestão Ambiental (% de operações)                                | -     |
| Env 3                  | Energia usada na tração por passageiro km (total e evolução)                              | 28-29 |
| Env 4                  | Energia usada na não-tração por passageiro km (total e evolução)                          | 28    |
| Env 6                  | Energia (elétrica) usada por 100 km e evolução                                            | -     |
| Env 7                  | Total de emissões diretas de CO2e                                                         | -     |
| Env 8                  | Emissões (indiretas) de CO2e associadas à energia de tração por passageiro km             | 31-32 |
| Env 9                  | Percentagem da frota considerada “limpa”                                                  | -     |
| Env 16                 | Progressos na gestão da qualidade do ar                                                   | -     |
| SOCIAL                 |                                                                                           |       |
| Soc 1                  | Satisfação do cliente (proporção de clientes satisfeitos e muito satisfeitos)             | 61    |
| Soc 7                  | Percentagem de infraestruturas acessíveis (veículos e estações)                           | -     |
| Soc 8                  | Programas de saúde para os colaboradores                                                  | -     |
| Soc 11                 | Taxa de absentismo                                                                        | -     |
| Soc 14                 | Colaboradores por género                                                                  | 40-43 |
| Soc 17                 | Acidentes no trabalho e na rede                                                           | 45-47 |
| GOVERNAÇÃO             |                                                                                           |       |
| Gov 1                  | Gabinete responsável pela área da Sustentabilidade                                        | 12    |
| Gov 4                  | Processo de envolvimento com as partes interessadas externas                              | 14    |
| Gov 5                  | Processo de envolvimento com as partes interessadas internas                              | 14    |
| Gov 11                 | Políticas anti-corrupção                                                                  | 9-10  |

## QUESTIONÁRIO DE OPINIÃO

Porque a sua opinião conta, agradecemos que dispense alguns minutos do seu tempo para partilhar connosco as suas opiniões sobre este Relatório.

### 1. Qual o grupo a que pertence?

- ☐ Cliente
- ☐ Colaborador
- ☐ Fornecedor
- ☐ Accionista, Tutela
- ☐ Parceiro Estratégico, Autarquias Locais
- ☐ Comunicação Social
- ☐ Comunidade
- ☐ Outro, por favor especifique

### 2. Através de que meio teve conhecimento do Relatório?

- ☐ Informação nas estações, veículo e outros suportes de comunicação física
- ☐ Website, Facebook, Twitter
- ☐ Comunicação Social
- ☐ Versão digital enviada por correio
- ☐ Brochura em papel
- ☐ Outro, por favor especifique

### 3. Como classifica este Relatório em termos de:

|                 | Muito Fraco          | Fraco                | Médio                | Bom                  | Muito Bom            |
|-----------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Utilidade       | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Conteúdo        | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Clareza         | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Aspecto gráfico | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Qualidade geral | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

### 4. Qual a sua opinião relativamente às secções do Relatório?

|                            | Muito Fraco          | Fraco                | Médio                | Bom                  | Muito Bom            |
|----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Quem somos e o que fazemos | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Ambiente                   | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Perspectiva Económica      | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Responsabilidade Social    | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Anexos                     | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

**5. Qual o nível de importância que atribui a cada um dos seguintes temas:**

|                                          | Nada<br>Importante | Pouco<br>Importante | Importante | Muito<br>Importante |
|------------------------------------------|--------------------|---------------------|------------|---------------------|
| Informação geral sobre a Empresa         |                    |                     |            |                     |
| Governança da Empresa                    |                    |                     |            |                     |
| Ética e Transparência                    |                    |                     |            |                     |
| Estratégia e Extensões da Rede           |                    |                     |            |                     |
| Envolvimento com as Partes Interessadas  |                    |                     |            |                     |
| Envolvimento com Iniciativas Externas    |                    |                     |            |                     |
| Energia, Água, Papel, Resíduos, Emissões |                    |                     |            |                     |
| Desempenho Operacional                   |                    |                     |            |                     |
| Desempenho Económico                     |                    |                     |            |                     |
| Apoios Financeiros                       |                    |                     |            |                     |
| Práticas Sociais Internas                |                    |                     |            |                     |
| Impactos na Comunidade                   |                    |                     |            |                     |
| Investigação e Desenvolvimento           |                    |                     |            |                     |
| Acessibilidade e Segurança               |                    |                     |            |                     |
| Serviços ao Cliente                      |                    |                     |            |                     |
| Satisfação do Cliente, Reclamações       |                    |                     |            |                     |

**6. Que temáticas gostaria de ver tratadas ou aprofundadas no próximo Relatório?**

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |

Depois de preenchido poderá remeter o questionário por:

**E-mail:** metro@metrodoporto.pt

**Correio:** Metro do Porto, S.A., Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 7º - 4350-158 Porto

## FICHA TÉCNICA

**Metro do Porto, S.A.**

Avenida Fernão de Magalhães, 1862 - 7º Andar

4350 - 158 Porto, Portugal

T: 225081000

F: 225081001

W: [www.metrodoporto.pt](http://www.metrodoporto.pt)

@: [metro@metrodoporto.pt](mailto:metro@metrodoporto.pt)

**N.º de Contribuinte:** 503278602

**Registado com o n.º:** 503278602 na 2ª Conservatória do Registo Comercial do Porto

**Capital Social:** 639.270.452,28

**Edição e Propriedade:** Metro do Porto, S.A.

**Ano de Edição:** 2025

**Design e Produção:** Metro do Porto, S.A.

**Fotografias:** Metro do Porto, S.A.