



Metro do Porto, SA

# Relatório Anual 2025

## PRR [Plano de Recuperação e Resiliência]

### INVESTIMENTO TC-C15-i08

Expansão da Rede de Metro do Porto - Casa da Música - Santo Ovídio – fase de construção

### INVESTIMENTO TC-C15-i04

Linha BRT Boavista - Império, com extensão à Praça Cidade do Salvador (Matosinhos)

MP- 2889960/26

23 de março de 2026

## Índice

I. INVESTIMENTO TC-C15-i08 - Expansão da Rede de Metro do Porto - Casa da Música - Santo Ovídio .....	3
A. Enquadramento .....	4
B. Execução física .....	5
C. Execução Financeira .....	7
II. INVESTIMENTO TC-C15-i04 - Linha BRT Boavista - Império, com extensão à Praça Cidade do Salvador (Matosinhos) .....	8
A. Enquadramento .....	9
B. Execução física .....	10
C. Execução Financeira .....	14

I. INVESTIMENTO TC-C15-i08 - Expansão da Rede de Metro do Porto  
- Casa da Música - Santo Ovídio – fase de construção

## A. Enquadramento

A nova Linha Rubi, com ligação entre a estação Boavista/Casa da Música da Linha Rosa no Porto, e uma nova estação a construir em Santo Ovídio (interface com a Linha Amarela), em Vila Nova de Gaia, terá percursos em túnel, à superfície, em ponte sobre o Rio Douro e em viaduto, representando uma extensão total de cerca de 6,7 km (que inclui o ramal de ligação à linha Rosa e ligação técnica à linha Amarela) e contemplando 8 estações - Boavista/Casa da Música, Campo Alegre, Arrábida, Candal, VL8/Rotunda, Devesas, Soares dos Reis e Santo Ovídio.

Esta linha irá vai desenvolver-se, desde a Casa da Música a Santo Ovídio, e será o segundo eixo norte-sul a cruzar o Rio Douro. Dada a sua localização, espera-se que seja um projeto com um papel crucial na redução do congestionamento na zona da ponte da Arrábida, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar na zona envolvente.

A nova Linha vai criar uma ligação e um rebatimento diretos com os serviços da CP na Estação de comboios das Devesas, dando origem a um novo interface modal em Vila Nova de Gaia, para além de assegurar o serviço de Metro a uma das zonas mais populosas da Área Metropolitana do Porto. Entre outras vantagens, trata-se igualmente de um investimento que aliviará a pressão sobre a Linha Amarela (Hospital de São João/Santo Ovídio), aquele que regista maiores níveis de procura em toda a Rede do Metro. Servirá ainda o Polo 3 da Universidade do Porto no Campo Alegre, a zona comercial do Arrábida Shopping e a zona densamente povoada entre as Devesas e Santo Ovídio.

O contrato de financiamento com a Estrutura de Missão Recuperar Portugal (EMRP) foi assinado em setembro de 2021. Em 2023 foram promovidos 2 aditamentos, o primeiro a consagrar obrigações relativamente ao risco de fraude e o segundo para suportar as alterações de prazo e valor decorrentes da Reprogramação do PRR nacional junto da Comissão Europeia.

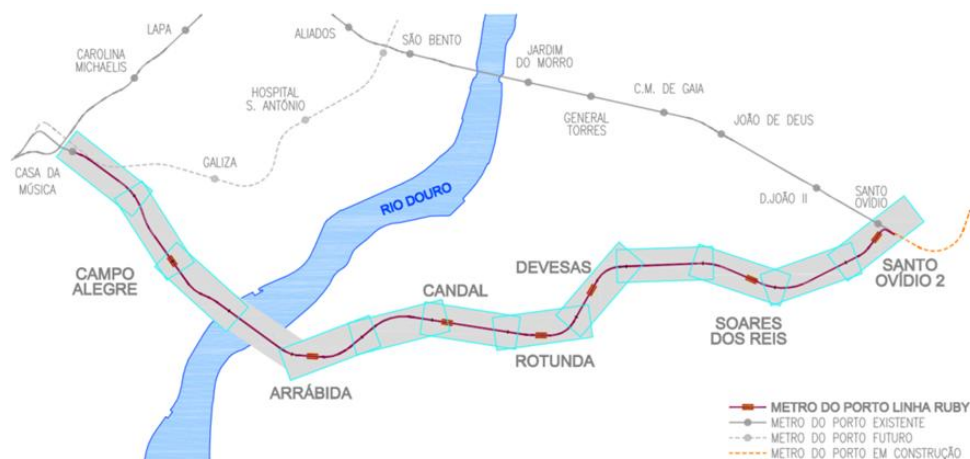
Nesse mesmo ano foi emitida a Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n.º 40-C/2023, contemplando o aumento do custo do projeto em consequência da situação excecional nas cadeias de abastecimento e das circunstâncias resultantes da pandemia de COVID -19, da crise global na energia e dos efeitos resultantes da guerra na Ucrânia.

Posteriormente, foi emitida uma nova RCM (RCM n.º 95/2025) aumentando a despesa devido a alterações de circunstâncias, nomeadamente: i) a atualização do custo de construção civil,

dos equipamentos e dos sistemas, incluindo sinalização e sistemas técnicos no novo Posto de Comando e Controlo, tendo em consideração a elevada complexidade da empreitada para construção da Linha Rubi, e ii) também a verificação de coeficientes de revisão de preços superiores aos estimados, e, bem assim, iii) atendendo à necessidade de considerar uma estimativa para trabalhos complementares.

Na sequência dessas alterações, o custo total para a Linha Rubi é de 488 milhões de euros, financiado em 352 milhões de euros pelo PRR e o restante pelo Fundo Ambiental (40 milhões de euros) e Orçamento do Estado (96 milhões de euros).

Os resultados do estudo de procura e da análise custo-benefício elaborados por entidade independente apontam para 14,3 milhões de validações no ano de cruzeiro, gerando elevados níveis de benefícios sociais e ambientais, dos quais se destacam as reduções de custo percebidas e não percebidas para os utilizadores do transporte individual, representando 56% do total de benefícios.



## B. Execução física

O ano de 2023 foi marcado pela conclusão dos projetos de execução da nova ponte sobre o Rio Douro (incluída neste projeto) e da linha que será a segunda ligação entre o Porto e Vila Nova de Gaia. Seguiu-se o processo de preparação, lançamento e adjudicação dos procedimentos de contratação pública, em especial os respeitantes à empreitada e à sua fiscalização. Foram também realizados os processos expropriativos necessários para o início da obra sem constrangimentos.

Com a obtenção do Visto Prévio do Tribunal de Contas ao contrato de empreitada, deu-se a consignação em 9 de janeiro de 2024.

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 subterrâneas desenvolveram-se trabalhos de escavação e construíram-se estruturas definitivas.

No ano de 2025 iniciaram-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 Vila Nova 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 ano verificou-se um progresso significativo nos trabalhos à superfície, entre a Ponte 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 ultrapassadas algumas questões geotécnicas detetadas durante as escavações.

Concluíram-se também os recintos provisórios sob o rio Douro e 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.

Ainda em 2025 construíram-se 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.

A Meta do Grupo A (contratualizada com a Comissão Europeia para efeitos de reembolso) para este projeto é:

- Meta - Construção de parte da extensão da rede de metro do Porto: Extensão das obras de construção concluídas para a expansão da rede de metro do Porto, incluindo: a)
- conclusão das obras de escavação de três túneis (Casa da Música/Campo Alegre, Devesas/Soares dos Reis, Soares dos Reis/Santo Ovídio) e b) obras de escavação e reforço da estrutura de betão armado ao nível da plataforma em oito estações. Prazo: 2º trimestre de 2026.

Trimestralmente são submetidos relatórios de progresso com envio dos autos de medição da obra para efeitos de evidência quanto á evolução do investimento.

### C. Execução Financeira

O investimento acumulado a 2025 alcançou os 147,2 milhões de euros (superior ao montante apurado acumulado a 2024). O principal contrato que contribui para a execução deste investimento é o contrato de empreitada.

(valores em milhares de euros)

Operação	Acumulado 2024	2025
Casa da Música - Santo Ovídio	73.013	74.224

Relativamente ao financiamento recebido do PRR, o mesmo atingiu os 130,9 milhões de euros, correspondendo a uma execução de 37%. Em 2025 foi recebida a segunda transferência do Fundo Ambiental no valor de 10,0 milhões de euros e não foram recebidos montantes provenientes do Orçamento do Estado.

(valores em milhares de euros)

Casa da Música - Santo Ovídio	Acumulado 2024	2025
PRR	64 746	66 112
Fundo Ambiental	20 000	10 000
<b>Total</b>	<b>84 746</b>	<b>76 112</b>

II. INVESTIMENTO TC-C15-i04 - Linha BRT Boavista - Império, com extensão à Praça Cidade do Salvador (Matosinhos)

## A. Enquadramento

Com a solução de BRT prevista para o eixo Boavista (Praça Mouzinho de Albuquerque) - Marechal Gomes da Costa – Império – Praça da Cidade do Salvador, o sistema de mobilidade da cidade e da região irá beneficiar de um tipo de transporte alinhado com os padrões de serviço dos modos em canal próprio, como os sistemas de Metro. O BRT é um transporte público que tem adquirido expressão em meios urbanos pelas suas características ambientais e pela facilidade de integração, sendo operado por veículos de elevado desempenho ambiental (a hidrogénio no projeto em questão) similares a um Metro, mas que rodam sobre pneus e que não requerem o uso de catenárias para alimentação energética, dispensando também a instalação dos respetivos postes. Este tipo de sistema garante serviços de alto desempenho, com uma procura de média a alta intensidade, funcionando frequentemente enquanto elemento complementar e de interface com o Metro.

Prevê-se que a ligação Boavista – Império demore apenas 15 minutos e Boavista – Praça da Cidade do Salvador cerca de 17 minutos. Desenvolver-se-á num traçado de exploração de cerca de oito quilómetros. O serviço vai contar com doze novas estações de superfície: Casa da Música, Guerra Junqueiro, Bessa, Pinheiro Manso, Serralves, João de Barros, Império, Antunes Guimarães, Garcia de Orta, Nevogilde, Castelo do Queijo e Anémona. As estações localizadas ao longo da Avenida Marechal Gomes da Costa vão ser desenhadas pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira. Todas elas, tais como as da Boavista e da ligação a Matosinhos, contarão com cobertura, máquinas de venda de títulos, validadores, câmaras de videovigilância e equipamento de informação ao público – nomeadamente painéis eletrónicos e informação sonora.

O contrato de financiamento com a Estrutura de Missão Recuperar Portugal (EMRP) foi assinado em dezembro de 2021. Em 2023 foram promovidos 2 aditamentos, o primeiro a consagrar obrigações relativamente ao risco de fraude e o segundo para suportar as alterações de prazo decorrentes da Reprogramação do PRR nacional junto da Comissão Europeia.

Nesse mesmo ano foi emitida a Resolução de Conselho de Ministros n.º 145/2023, contemplando o aumento do custo do projeto em consequência da situação excecional nas cadeias de abastecimento e das circunstâncias resultantes da pandemia de COVID -19, da crise global na energia e dos efeitos resultantes da guerra na Ucrânia.

Na sequência dessas alterações, o custo total para a Linha BRT é de 76 milhões de euros, financiado em 66 milhões de euros pelo PRR e o restante pelo Fundo Ambiental (3 milhões de euros) e Orçamento do Estado (7 milhões de euros).

Já em janeiro de 2025, mas com efeitos retroativos a 31 de dezembro de 2024, foi formalizado um aditamento ao contrato de financiamento do BRT com a prorrogação do prazo de execução do investimento no que respeita à construção da extensão da linha BRT entre o Pinheiro Manso, no Porto, e a Praça da Cidade do Salvador, em Matosinhos, para 31 de dezembro de 2025 e à prorrogação, igualmente, do prazo de elegibilidade da respetiva despesa para 31/12/2025.

Mais recentemente, ocorreu o 5º aditamento, que consagrou a prorrogação de prazo para 30 de junho de 2026 para a conclusão da extensão do BRT à Praça Cidade do Salvador.

Os resultados do estudo de procura e da análise custo-benefício elaborados por entidade independente apontam para 10,3 milhões de validações no ano de cruzeiro, gerando elevados níveis de benefícios sociais e ambientais, dos quais se destacam os ganhos de tempo, representando 66% do total de benefícios.



## B. Execução física

A empreitada do troço Boavista – Império arrancou em janeiro de 2023, tendo esse ano terminado com cerca de 75% do trabalho executado.

Em junho de 2024 foi possível restituir a totalidade das vias rodoviárias e passeios da Avenida da Boavista à cidade, desenvolvendo-se os restantes trabalhos no corredor central e estações. A empreitada permitiu, ao longo da Avenida da Boavista, redesenhar os alinhamentos de

passeios e rodovia, implantar os lancis sobre-elevados, que farão a segregação do canal BRT na avenida da Boavista, e a consequente reorganização do espaço público, através da criação de caldeiras e canteiros para plantação de árvores e espécies arbustivas ao longo dos percursos pedonais, reforço do número de equipamentos de recolha de resíduos urbanos disponíveis e implementação de sinalização tátil e rebaixamento do pavimento em todos os pontos de atravessamento pedonal.

Do ponto de vista da complexidade da obra, devem destacar-se os trabalhos de reabilitação e construção de diversas infraestruturas hidráulicas, designadamente, redes de abastecimento de água e de drenagem de águas residuais e pluviais, que, apesar de subterrâneas e sem expressão à superfície após a conclusão do projeto, representam um importante benefício para o funcionamento da cidade e da articulação devida entre todos os seus sistemas.

Outro dos principais focos de atenção foi a intervenção na avenida do Marechal Gomes da Costa, nomeadamente, no separador central ajardinado, no sentido de preservar o eixo arbóreo principal, potenciando o carácter lúdico que aquele espaço adquiriu com a presença das novas estações e de um percurso pedonal alternativo que permite usufruir daquela estrutura verde pelo seu interior.

Foi realizada a receção provisória da obra com pendentes a 30 de setembro de 2024 e sem pendentes exatamente um ano depois.

Relativamente ao troço Pinheiro Manso – Praça Cidade do Salvador (Matosinhos), durante o ano de 2024 decorreu o procedimento concursal que culminou com a emissão do Relatório Final e consequente adjudicação em julho.

Foi, no entanto, interposta ação de contencioso pré contratual no Tribunal Administrativo e Fiscal do Porto relativamente ao ato de adjudicação do “Concurso Público para Empreitada de Execução da Extensão da Linha BRT entre Pinheiro Manso e Praça Cidade do Salvador” (Processo n.º 1644/24.0BEPRT), que teve efeito suspensivo do ato da adjudicação. Ultrapassada essa questão, foi assinado, em abril de 2025, o contrato de empreitada de construção entre a Metro do Porto e a ABB.

A 20 de junho de 2025 foi assinado o primeiro auto de consignação parcial, com base na área disponibilizada pelo Município do Porto. O Plano de Segurança e Saúde (PSS) foi aprovado parcialmente a 15 de setembro de 2025 para arranque dos trabalhos.

Os trabalhos iniciaram no corredor central da Av. da Boavista a 22 de setembro de 2025.

Logo no início de outubro a Empresa decidiu por uma paragem técnica temporária da obra, tendo retomado a mesma um mês depois.

Este investimento tem sido alvo de pedidos de alteração do projeto por parte do Município do Porto, tendo sido possível avançar com a segunda consignação parcial já em 3 de março de 2026.

No que respeita à aquisição dos autocarros e construção da Infraestruturas de Produção de Hidrogénio Verde e de Energia Elétrica de Fonte Renovável, recorde-se que o concurso lançado em dezembro de 2022 não resultou em adjudicação por não ter existido propostas válidas, o que implicou o lançamento de um segundo concurso, já em 2023.

No seguimento desse Concurso iniciou-se, a 23 de abril de 2024 e após o indispensável visto de aprovação por parte do Tribunal de Contas, a execução do contrato destinado ao Fornecimento e Manutenção de Veículos BRT (*Bus Rapid Transit*), Projetos e Infraestruturas de Produção de Hidrogénio Verde e de Energia Elétrica de Fonte Renovável. Desse modo, a execução do contrato assinado com o consórcio externo adjudicatário pôde prosseguir em todas as frentes de preparação das etapas de projetos, especificações técnicas e de aprovisionamentos necessários, nos termos do respetivo caderno de encargos.

No final de 2024 concluiu-se o projeto de conceção e de fabrico da unidade de protótipo, indispensável por se tratar de um modelo totalmente novo de autocarro destinado à solução de BRT que foi prevista no eixo Boavista - Marechal Gomes da Costa – Império – Praça da Cidade do Salvador, designadamente a especificação de um modelo de autocarro de elevada capacidade, articulado de 18 metros, com portas de ambos os lados e de elevado desempenho ambiental, movido a *fuelcell* de hidrogénio e com elevada autonomia. O fabrico desse protótipo arrancou ainda em 2024 para poder prosseguir-se com os necessários ensaios e testes em fábrica e com o processo de homologação e de produção em série desse novo modelo.

Entre maio e agosto de 2025 foram, sucessivamente, chegando às instalações técnicas do fornecedor contratado (CaetanoBus, em Ovar), os 12 novos veículos para a conclusão de tarefas de fabrico relacionadas com controlo de qualidade de acabamentos, montagem e testagem dos componentes de hidrogénio, das cablagens e dos componentes embarcados, não instalados na plataforma executada na fábrica, e para os respetivos testes de funcionalidade desses componentes, assim como dos ensaios integrados de segurança, funcionalidades e de circulação em pista, em via pública e no canal de BRT.

Como se tratava de um novo modelo de autocarro articulado a *fuelcell* de hidrogénio para serviços de transporte público em modo BRT, teve de ser preparado e submetido um processo técnico detalhado para a necessária homologação europeia, que assim foi atribuída pela certificação WVTA (*Whole Vehicle Type-Approval*) em novembro de 2025, confirmando o estrito cumprimento dos padrões europeus de segurança, ambientais e de produção desse modelo e seus componentes. A respetiva homologação nacional foi também emitida posteriormente pelo IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP), para o registo de todos os 12 veículos e permissão de ensaios em condições reais de condução e manobra em via pública, a que se seguiram inspeções prévias e a comprovação dos ensaios finais em curso, para a receção provisória pela Metro assinada em 18 de dezembro de 2025.

No primeiro trimestre de 2025 foram concluídas as revisões de projeto necessárias ao arranque das obras de montagem das instalações de fornecimento de energia elétrica de fonte renovável, que se iniciaram nas estações de recolha STCP da Via Norte e Areosa e da unidade de produção e abastecimento de hidrogénio verde, também em curso na Areosa, para o futuro serviço Boavista/Império/Anémona de metrobus a ser operado pela STCP.

Os marcos e metas do Grupo A (contratualizados com a Comissão Europeia para efeitos de reembolso) para este projeto são:

- Marco - Assinatura do contrato relativo à construção de uma linha de serviço direto de autocarros entre a Praça do Império e a Praça Mouzinho de Albuquerque, no Porto, prazo: 1º trimestre de 2022;
- Meta - Conclusão da construção de uma linha de serviço direto de autocarros entre a Praça do Império e a Praça Mouzinho de Albuquerque, no Porto, prazo: 2º trimestre de 2025.

O contrato de conceção construção da linha de BRT entre a Boavista e o Império foi assinado dentro do prazo previsto, tendo o marco sido atingido com sucesso.

Foi assinado o Auto de Receção Provisória da Empreitada a 30 de setembro de 2024 com pendentes e a 30 de setembro de 2025 sem pendentes, tendo sido esses elementos enviados à Estrutura de Missão Recuperar Portugal para efeitos de evidência do cumprimento da meta contratualizada para este investimento. Entretanto, o serviço de transporte com passageiros iniciou-se a 28 de fevereiro com um período experimental gratuito de um mês.

### C. Execução Financeira

O investimento acumulado a 2025 alcançou os 37,7 milhões de euros, sendo que o principal contrato que contribui para a execução em 2025 refere-se ao fornecimento dos autocarros.

(valores em milhares de euros)

<b>Operação</b>	<b>Acumulado 2024</b>	<b>2025</b>
BRT Boavista - Império	32.039	5.656

Relativamente ao financiamento recebido do PRR, o mesmo atinge os 38,2 milhões de euros, correspondendo a uma execução de 58%. O financiamento do Fundo Ambiental encerrou-se em 2024 e não foram recebidos montantes provenientes do Orçamento do Estado.

(valores em milhares de euros)

<b>BRT Boavista - Império</b>	<b>Acumulado 2024</b>	<b>2025</b>
PRR	27 442	10 787
Fundo Ambiental	2 941	0
<b>Total</b>	<b>30 384</b>	<b>10 787</b>