



Relatório n.º 2.TML.2026

Relatório do desempenho sumário relativo ao Serviço Público de Transporte de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa de 2025 ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007



DEP

TML-2026-REL-00002-EP

junho.2026

Ficha Técnica

TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.

Coordenação

Presidente do Conselho de Administração

Carlos Humberto de Carvalho

Departamento de Estudos e Planeamento

António Sérgio Manso Pinheiro (diretor de departamento)

Catarina Tavares Marcelino (coordenadora)

Equipa Técnica

Ana Fernandes Rosado

Camila Garcia

Conceição Bandarrinha

Luísa Nogueira

Com o apoio de

Departamento Financeiro e Controlo de Gestão

Departamento de Gestão Operacional

Departamento de Cliente

Departamento Intelligent Transport Systems

Lisboa, 30 de junho de 2026

Índice

1.	Enquadramento	10
2.	Caracterização Sumária da AT	13
2.1.	Competências	13
2.2.	Área e População	16
2.3.	Transporte Público e Rede Viária.....	20
2.4.	Evolução da oferta e da procura de transporte público	22
2.4.1.	Oferta.....	23
2.4.2.	Procura	26
3.	Indicadores do Regulamento (CE) n.º 1370/2007.....	29
3.1.	Identificação dos operadores e das autorizações emitidas	29
3.1.1.	Designações sociais e marcas dos operadores de serviço público.....	29
3.1.2.	Formas de exploração do serviço público e de contratação	31
3.1.3.	Lista das linhas com contratos da TML e autorização emitida pela AML.....	31
3.1.4.	Desenho das linhas contratadas e autorizadas por município.....	34
3.2.	Oferta.....	35
3.2.1.	Linhas exploradas.....	35
3.2.2.	Circulações.....	35
3.2.3.	População servida por transportes públicos rodoviários	37
3.2.4.	Velocidade Comercial.....	38
3.2.5.	Veículos.Quilómetro produzidos.....	39
3.2.6.	Lugares.Quilómetro produzidos.....	40
3.2.7.	Títulos de transporte	41
3.3.	Procura	43
3.3.1.	Número de passageiros transportados	43
3.3.2.	Número de passageiros.km transportados.....	44
3.3.3.	Taxa de ocupação média anual da frota.....	45
3.3.4.	Taxa de fraude detetada	46
3.4.	Material circulante.....	46
3.4.1.	Idade média da frota.....	47
3.4.2.	Tipo de combustível.....	48
3.4.3.	Norma ambiental Euro.....	51
3.4.4.	Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Condicionada.....	53
3.4.5.	Lotação	56
3.4.6.	Tipologia	58

3.5. Indicadores Económico-Financeiros.....	60
3.5.1. Receitas tarifárias anuais por título de transporte.....	61
3.5.1.1. Proveniente das vendas.....	61
3.5.1.2. Compensação tarifária.....	62
3.5.2. Gastos totais da autoridade de transporte com o SPTP.....	70
3.5.3. Valor do investimento da autoridade de transporte no âmbito do SPTP.....	70
3.6. Qualidade e segurança.....	71
3.6.1. Índice de regularidade.....	72
3.6.2. Índice de pontualidade.....	73
3.6.3. Inquéritos de Satisfação.....	74
3.6.4. Reclamações.....	75
3.6.4.1 TML.....	76
3.6.4.2 Operadores de transporte.....	78
3.6.5. Atendimento ao público.....	83
3.6.5.1 TML.....	83
3.6.5.2 Operadores e Contratos SPTP.....	84
3.6.6. Acidentes de viação.....	87
3.6.7. Incidentes de segurança.....	89
3.7. Sustentabilidade.....	89
3.7.1. Emissão de gases com efeito de estufa.....	89
3.7.2. Consumo anual de energia.....	91
4. Considerações Finais.....	93

Índice de Figuras

Figura 2.2-1 – Densidade populacional por freguesia em 2021.....	18
Figura 2.2-2 – População residente por lugar com mais de 1.000 habitantes em 2021.....	19
Figura 2.3-1 – Operadores e rede de transporte público de passageiros em 2025.....	20
Figura 2.3-2 – Rede viária da área metropolitana de Lisboa.....	22
Figura 2.4.1-1 – Evolução da oferta (circulações), por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	24
Figura 2.4.1-2 – Evolução da produção de transporte em veículos.km, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	25
Figura 2.4.1-3 – Evolução de lugares.km, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	26
Figura 2.4.2-1 – Evolução do número de passes carregados, por tipo de título e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	27
Figura 2.4.2-2 – Evolução do número de passageiros transportados, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	28
Figura 3.1.3-1 – Número de linhas municipais por município em 2025.....	33
Figura 3.1.3-2 – Linhas contratadas (TML-CM) e autorizadas (2 AP vigentes até 30/04/2025) em 2025.....	33
Figura 3.1.4-1 – Linhas autorizadas (AP) e contratadas (TML-CM) na área metropolitana de Lisboa.....	34
Figura 3.2.2-1 – Número total de circulações.....	37
Figura 3.2.5-1 – Número de veículos.km produzidos por ano (10^3 V.km).....	40
Figura 3.2.6-1 – Número de lugares.km produzidos (10^6 L.km).....	41
Figura 3.2.7-1 – Número de títulos existentes em 2025, por classificação.....	43
Figura 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados.....	44
Figura 3.4.1-1 – Idade média da frota (anos) em 2024 e 2025.....	48
Figura 3.4.2-1 – Veículos por tipo de combustível antes e após a entrada em operação da TML –CM [%].....	49
Figura 3.4.2-2 – Número de veículos movidos a Gasóleo em 2024 e 2025.....	50
Figura 3.4.2-3 – Número de veículos movidos a Eletricidade em 2024 e 2025.....	51
Figura 3.4.3-1 – Percentagem de veículos por Norma Ambiental EURO.....	52
Figura 3.4.3-2 – Número de veículos de cada operador por Norma Ambiental EURO em 2024 e 2025.....	53
Figura 3.4.4-1 – N.º de veículos com APMR em 2024 e 2025.....	54
Figura 3.4.4-2 – Número de veículos da frota por tipologia de sistema de acessibilidade 2025.....	55
Figura 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação.....	57
Figura 3.4.5-2 – Evolução da percentagem de veículos por classes de lotação de 2022 a 2025.....	57
Figura 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia.....	59
Figura 3.5.1.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador (10^3 euro) sem IVA – 2025.....	62
Figura 3.6.4.1-1 – Percentagem de reclamações reportadas à TML, por assunto.....	78
Figura 3.6.4.2-1 – Número de reclamações reportadas ao operador, por operador.....	81
Figura 3.6.4.2-2 – Percentagem de reclamações reportadas ao operador, por assunto, na área metropolitana de Lisboa.....	82
Figura 3.6.4.2-3 – Reclamações de não cumprimento, por motivo.....	82
Figura 3.6.5.2-1 – N.º de pontos de atendimento presencial e de venda do operador, por concelho em 2025.....	87
Figura 3.6.6-1 – Número de acidentes.....	88
Figura 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa por V.Km produzido.....	91

Índice de Tabelas

Tabela 2.2-1 – Área, População residente Censos 2011 e 2021 e Estatísticas da População 2024 e Densidade populacional, por Município.....	17
---	----

Tabela 2.3-1 – Operadores de transporte público de passageiros.....	21
Tabela 2.4.1-1 – Número de circulações, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	23
Tabela 2.4.1-2 – Veículos.km produzidos, por modo na área metropolitana de Lisboa em 2024 e 2025.....	24
Tabela 2.4.1-3 – Lugares.km, por modo, na área metropolitana de Lisboa em 2024 e 2025.....	25
Tabela 2.4.2-1 – Número de passes carregados por tipo de passe por ano na área metropolitana de Lisboa.....	26
Tabela 2.4.2-2 –Passageiros transportados, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa.....	28
Tabela 3.1.1-1 – Operadores ou gestores de contratos de SPTRP na área metropolitana de Lisboa.....	30
Tabela 3.1.3-1 – Total das linhas constantes no Anexo II – por tipo de linha/serviço.....	32
Tabela 3.1.4-1 – Operadores por Município em 2025.....	35
Tabela 3.2.1-1 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte regular.....	35
Tabela 3.2.2-1 – Circulações anuais por operador na área metropolitana de Lisboa.....	36
Tabela 3.2.3-1 – População servida por transporte público de passageiros por município.....	38
Tabela 3.2.4-1 – Velocidade comercial.....	38
Tabela 3.2.5-1 – Veículos.km produzidos.....	39
Tabela 3.2.6-1 – Número de Lugares.km produzidos.....	40
Tabela 3.2.7-1 – Número de títulos existentes na área metropolitana de Lisboa por operador.....	42
Tabela 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados.....	43
Tabela 3.3.2-1 – Número de passageiros.km transportados.....	45
Tabela 3.3.3-1 – Taxa de ocupação média da frota.....	45
Tabela 3.3.4-1 – Taxa de fraude detetada.....	46
Tabela 3.4-1 – Número de veículos por operador e por ano.....	47
Tabela 3.4.1-1 – Idade média da frota em 2025.....	47
Tabela 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo.....	49
Tabela 3.4.2-2 – Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural e Eletricidade.....	50
Tabela 3.4.3-1 – Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO.....	52
Tabela 3.4.3-2 – Número de veículos de cada operador por Norma Ambiental EURO em 2024 e 2025.....	53
Tabela 3.4.4-1 – N.º de veículos e percentagem da frota com acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada.....	54
Tabela 3.4.4-2 – N.º de veículos das frotas, por tipologia de sistema de acessibilidade.....	55
Tabela 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação.....	56
Tabela 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia e variação.....	58
Tabela 3.5.1.2-1 – Compensação financeira do sistema tarifário Navegante realizados pela TML.....	64
Tabela 3.5.1.2-2 – Compensação financeira, Social+.....	65
Tabela 3.5.1.2-3 – Compensação financeira Passe Jovem gratuito.....	66
Tabela 3.5.1.2-4 – Compensação financeira, PAC.....	67
Tabela 3.5.1.2-5 – Compensação financeira de Bonificações e Descontos municipais.....	68
Tabela 3.5.1.2-6 – Compensações tarifárias e financeiras de Bonificações e Descontos municipais aos operadores Carris Metropolitana.....	69
Tabela 3.5.1.2-7 – Receitas tarifárias totais.....	69
Tabela 3.5.2-1 – Gastos da autoridade de transporte com o SPTP prestado pelos operadores Carris Metropolitana.....	70
Tabela 3.5.3-1 – Investimento da AT no âmbito do SPTP.....	71
Tabela 3.6.1-1 – Índice de Regularidade.....	73
Tabela 3.6.2-1 – Índice de Pontualidade.....	73
Tabela 3.6.3-1 – Inquérito de satisfação 2025 – Carris Metropolitana.....	75
Tabela 3.6.3-2 – Inquérito de satisfação 2025 – Scotturb.....	75
Tabela 3.6.4.1-1 – Número de reclamações reportadas à TML, por motivo.....	77
Tabela 3.6.4.2-1 – Número de reclamações reportadas ao operador, por motivo – Operadores.....	80
Tabela 3.6.5.1-1 – Atendimento ao público TML-CM.....	84
Tabela 3.6.5.2-1 – Atendimento ao público.....	87

Tabela 3.6.6-1 – Número de acidentes de viação.....	88
Tabela 3.6.7-1 – Número de incidentes de segurança.....	89
Tabela 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa.....	90
Tabela 3.7.2-1 – Consumo anual de energia – Gasóleo.....	92
Tabela 3.7.2-2 – Consumo anual de energia – Gás natural.....	92
Tabela 3.7.2-3 – Consumo anual de energia – Eletricidade.....	92

Lista de acrónimos

Alsa Todi	Alsa Todi Metropolitana de Lisboa, Lda.
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AP	Autorizações provisórias para manutenção da exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros emitidas ao abrigo do RJSPTP aprovado pela Lei n.º 52/2015 de 9 de junho
APMR	Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida
AT	Autoridade de Transportes
AF	Atlantic Ferries – Tráfego Local Fluvial e Marítimo, S.A.
BT / Barraqueiro	Barraqueiro Transportes, S.A.
Casbuscais	Casbuscais, Lda.
Carris	CCFL - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.
CIM	Comunidade Intermunicipal
CM	Carris Metropolitana
CP	CP - Comboios de Portugal, E.P.E.
DGS	Direção-Geral da Saúde.
DGTF	Direção Geral de Tesouro e Finanças
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes S.A.
HLM	Henrique Leonardo da Mota, Lda.
GEE	Gases com efeito de estufa
ID	Isidoro Duarte, S.A.
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
Incentiva+TP	Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros, estabelecido através do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março
INE	Instituto Nacional de Estatística
JJSA	J.J. Santo António – Transporte Rodoviário de Passageiros Unipessoal, Lda.
Lugares.km ou Lkm	Soma dos resultados obtidos pela multiplicação da lotação de cada viatura pela distância total efetivamente percorrida por esta
ML	Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
MobiCascais	Cascais Próxima, E.M., S.A.
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OTLIS	Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E.
OSP	Obrigações de Serviço Público
PAC	Passe Antigo Combatente
PART	Programa de Apoio à Redução Tarifária
Passageiro.km ou P.km	Unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
PROTransP	Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público
RJSPTP	Regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros

RA	Rodoviária do Alentejo, S.A.
RL	Rodoviária de Lisboa, S.A.
RTA	Regulamento de Transportes Automóveis
Scotturb	Scotturb – Transportes Urbanos, Lda.
SL	Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
SPTP	Serviço Público de Transporte de Passageiros
SPTRP	Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros
Sulfertagus	SulFertagus / Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes S.A.
TAT	Taxa de Atualização Tarifária
TCB	Serviços Municipais de Transportes Coletivos do Barreiro
TML	Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.
TML–CM	TML – Contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa celebrados pela TML (Contratos n.º 24/2020, 25/2020, 26/2020 e 27/2020) referidos como da Carris Metropolitana
TML–CM1	TML – Contrato Carris Metropolitana n.º 24/2020 (Lote 1)
TML–CM2	TML – Contrato Carris Metropolitana n.º 25/2020 (Lote 2)
TML–CM3	TML – Contrato Carris Metropolitana n.º 26/2020 (Lote 3)
TML–CM4	TML – Contrato Carris Metropolitana n.º 27/2020 (Lote 4)
TP	Transporte Público
TST	TST – Transportes Sul do Tejo, S.A.
TT	Transtejo – Transportes do Tejo, S.A.
TTSL	Transtejo Soflusa, S.A.
Veiculo.km ou V.km	Veículos. Quilómetro – Unidade de medida que representa o movimento de um veículo ao longo de um quilómetro
Viação Alvorada	Viação Alvorada, Lda.
Viação 434	Viação 434, Lda.
Vimeca	Vimeca Transportes – Viação Mecânica de Carnaxide, Lda.

1. Enquadramento

O presente relatório pretende caracterizar o desempenho sumário relativo ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros em 2025 na área metropolitana de Lisboa.

O relatório tem como objetivo o cumprimento no disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007¹, e no n.º 1 do artigo 18.º-A do Regulamento n.º 430/2019 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019, na redação que lhe é dada pelo Regulamento n.º 273/2021 da AMT, de 23 de março de 2021.

Na sequência dos relatórios anuais circunstanciados sobre o desempenho sumário relativo ao Serviço Público de Transporte de Passageiros (SPTP) na Área Metropolitana de Lisboa produzidos pela Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. (TML) e pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) nos últimos anos, designadamente o Relatório n.º 5.TML.2025 referente ao ano de 2024, no presente documento são reportadas as obrigações de serviço público da competência da TML, conforme delegação ou subdelegação da AML, os operadores de serviço público, compensações e direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida, e os demais dados que permitem o controlo e a avaliação do desempenho, da qualidade e do financiamento dos serviços de transportes públicos, no ano de 2025.

Para a sua elaboração foi considerada a tabela com a informação mínima definida nas Orientações emitidas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), relativas às Obrigações de Reporte e Publicitação, e o Anexo I ao Regulamento n.º 430/2019, na nova redação, complementados com elementos adicionais considerados relevantes por parte da TML.

No ano em análise, referem-se importantes etapas, trabalhos e ações desenvolvidas pela TML:

- (1) Adequação da rede e dos respetivos planos de oferta de cada um dos contratos de SPTRP da área metropolitana de Lisboa, n.º 24/2020, n.º 25/2020, n.º 26/2020 e n.º 27/2020, referentes aos lotes/ áreas 1, 2, 3 e 4, considerando as necessárias adaptações da oferta à procura, com ajustes e reforços à rede existente, destacando-se a criação de uma rede noturna;
- (2) Aprovação e entrada em vigor do PMMUS – Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável da área metropolitana de Lisboa, enquanto instrumento de planeamento que define e estabelece a estratégia global em termos de organização das acessibilidades e

¹ O n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 determina que, “Cada autoridade competente torna público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência. Esse relatório inclui a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, possibilita o controlo e a avaliação do desempenho, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos, e, se adequado, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos concedidos. O relatório toma em consideração os objetivos estratégicos enunciados em documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros em causa.”



gestão da mobilidade da área metropolitana de Lisboa, com foco na sustentabilidade, na intermodalidade e na conectividade, que foi elaborado em paralelo com a Avaliação Ambiental Estratégica do Plano e com uma extensa participação pública tendo sido identificada a melhoria dos transportes públicos como um dos objetivos prioritários;

- 
- (3) Conclusão do “Plano de acessibilidade e transporte de pessoas com deficiência na área metropolitana de Lisboa”, com diagnóstico da acessibilidade ao sistema de transportes, programa de medidas e ações e produção de guiões técnicos;
 - (4) Continuação da evolução do desenvolvimento da Plataforma Central de Gestão Integrada, com novas funcionalidades, a integração de dados de outros operadores, consolidação de transações, processamento de dados e cálculos necessários para a aplicação do Regulamento;
 - (5) API embarcada do sistema de bilhética, API APEX, em instalação e teste nos equipamentos dos operadores, que permite uniformizar as regras de negócio, simplificar a obtenção de informação e incrementar o nível de segurança e rastreabilidade na obtenção de dados do sistema;
 - (6) Aprofundamento e consolidação de soluções tecnológicas que permitem emitir cartões e vender títulos em linha com o objetivo estratégico de modernização e desburocratização do acesso ao sistema de transportes, nomeadamente nos Pontos navegante® Assistidos e nos Espaços navegante® da Carris Metropolitana;
 - (7) Evolução dos sistemas de apoio ao cliente, venda e carregamento de cartões, através da Plataforma CRM (Gestão de Relacionamento com o Cliente), da evolução da aplicação navegante a partir dos canais app navegante e navegante empresas;
 - (8) Desenvolvimento interno na TML da plataforma aberta GO que permite monitorizar e avaliar a operação, permitindo a adaptação às necessidades de planeamento, monitorização da operação, informação ao público em tempo real e gestão dos quatro contratos da Carris Metropolitana, preparando a sua expansão para a integração dos outros operadores da região;
 - (9) Melhoria da informação ao público sobre a oferta de serviços de transporte dos contratos da Carris Metropolitana, designadamente com disponibilização de informação em tempo real aos utilizadores e evolução do site;

Relembra-se que em 2024 foi criado o programa Incentiva+TP², de financiamento às competências das autoridades de transportes e obrigações de serviço público para a melhoria do sistema de mobilidade e transportes. Nesse ano foi também, no âmbito do pacote de Mobilidade Verde³, criado e alargado o Passe Gratuito para todos os jovens até aos 23 anos⁴ (inclusive).

Em janeiro de 2025, o passe Circula PT⁵ veio substituir o passe Social+, alargando os descontos a um maior número de cidadãos com baixos rendimentos e/ou outras vulnerabilidades e passando a abranger todo o território continental.

Este conjunto de medidas visou incentivar uma maior utilização do transporte público, para a desejada alteração de comportamentos para uma mobilidade mais sustentável.

O presente relatório abrange os operadores relativamente aos quais a AML/TML é autoridade de transportes ao abrigo do estabelecido no RJSTP e dos contratos interadministrativos em vigor. Aborda, também, os operadores de serviço público que prestam serviço na área metropolitana de Lisboa e que integram o sistema tarifário implementado em 2019, de acordo com os contratos interadministrativos de delegação e de subdelegação de competências para o efeito, mesmo que com autoridades de transporte distintas.

Para evitar que se tornasse muito extenso, o relatório integra os seguintes anexos que dele fazem parte integrante, onde consta informação enviada pelos operadores relativa aos seguintes temas:

Anexo I – Autorizações provisórias emitidas pela AML e linhas base associadas aos contratos Carris Metropolitana n.º 24/2020 (Lote 1), n.º 25/2020 (Lote 2), n.º 26/2020 (Lote 3) e n.º 27/2020 (Lote 4);

Anexo II – Linhas com autorização provisória emitida pela AML e linhas associadas aos contratos Carris Metropolitana n.º 24/2020 (Lote 1), n.º 25/2020 (Lote 2), n.º 26/2020 (Lote 3) e n.º 27/2020 (Lote 4);

Anexo III – Mapas de cada um dos 18 municípios com as linhas contratadas e autorizadas, no âmbito dos contratos Carris Metropolitana n.º 24/2020 (Lote 1), n.º 25/2020 (Lote 2), n.º 26/2020 (Lote 3) e n.º 27/2020 (Lote 4) e das autorizações provisórias;

2 O Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP) foi estabelecido através do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, como mecanismo de promoção da mobilidade sustentável e da coesão territorial, nomeadamente através do financiamento de medidas de promoção do transporte público coletivo. Substitui o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos coletivos de passageiros e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP).

3 Aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 134-C/2024, de 11 de outubro.

4 A publicação da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, que revoga os diplomas que definiam as condições de atribuição do «passe escolar 4_18 @escola.tp» e do «Passe sub23 @superior.tp», estabelece a atribuição de passes gratuitos para jovens estudantes até aos 23 anos. A medida foi alargada a todos os jovens até aos 23 anos, inclusive, com efeitos a 1 de dezembro de 2024, com a publicação da Portaria n.º 307-A/2024/1, de 28 de novembro.

5 Criado pela RCM n.º 134-C/2024, de 11 de outubro, foi regulamentado pela Portaria n.º 322-A/2024/1, de 10 de dezembro.

Anexo IV – Títulos de transporte;

Anexo V – Número de veículos por lotação total;

Anexo VI– Receitas tarifárias anuais por título de transporte;

Anexo VII – Atendimento ao público.

2. Caracterização Sumária da AT

2.1. Competências

A Área Metropolitana de Lisboa foi criada em 1991, como uma entidade de natureza associativa. Por força do estatuído no Anexo II à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação vigente, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico, a AML integra 18 municípios, a saber: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

As atribuições da AML constam do art.º 67.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, abrangendo, designadamente “*Assegurar a articulação das atuações entre os municípios e os serviços da administração central nas seguintes áreas*” (...) “*mobilidade e transportes*”.

Com a entrada em vigor do Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a AML passou a deter a competência de autoridade de transportes, reforçada por delegações de competências em 2016 e 2019.

Em fevereiro de 2021 entrou em funções a TML, empresa local de natureza metropolitana de mobilidade e transportes, detida a 100% pela AML, a quem foram delegadas e subdelegadas as competências da AML nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente as de autoridade de transportes no âmbito do RJSTP relativamente aos SPTP, incluindo a gestão dos contratos de SPTRP de âmbito intermunicipal e municipal, bem como outras atribuições conexas de apoio à AML.

Para o efeito, foi celebrado no dia 3 de março de 2021 um Contrato Interadministrativo de Delegação e Subdelegação de competências entre a AML e a TML, e posterior Adenda a 30 de junho de 2021, publicados no site do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT).

Foi também integrada na TML a função de gestão do sistema de bilhética metropolitano, antes exercida pela OTLIS⁶.

Constituem, assim, de acordo com o RJSPTP, atribuições das AT a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do SPTP, dispondo estas de um conjunto de competências para a sua execução.

A AML, e agora a TML, são, por força do estatuído no artigo 8.º, conjugado com os artigos 5.º, 6.º, 7.º e 10.º do RJSPTP, a AT competente quanto aos SPTP intermunicipais, bem como de outros que lhe foram delegados, designadamente os SPTRP de âmbito municipal de 15 dos 18 municípios da área metropolitana (exceção para os municípios de Barreiro, Lisboa e Cascais), conforme previsto no artigo 10.º do RJSPTP.

Em 2016, conforme prazo estabelecido na Lei n.º 52/2015, foram emitidas autorizações provisórias (AP) para a manutenção da exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros ao abrigo de Alvarás emitidos no âmbito do Regulamento de Transporte em Automóveis (aprovado pelo Decreto n.º 37 272 de 31 de dezembro de 1948), em vigor até ao início dos novos contratos em 2022 e 2023. Em 2019, foram emitidas AP para os SPTRP inter-regionais delegados na AML.

Em janeiro de 2023 e em julho e junho de 2022 entraram em operação os serviços dos contratos de SPTRP com os números 24/2020, 25/2020, 26/2020 e 27/2020, referentes aos lotes 1, 2, 3 e 4, respetivamente, sob a marca Carris Metropolitana, incluindo serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais. Apenas duas⁷ AP mantiveram a sua vigência até 2025, verificando-se que, a partir de 1 de maio de 2025, aqueles serviços passaram a ser prestados pelo operador Viação 434, no âmbito de contrato celebrado pela Câmara Municipal de Sintra.

Em 2019 foram celebrados contratos interadministrativos de partilha e delegação de competências de autoridades de transportes, com os municípios que abrangem um amplo conjunto de competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários e, à exceção dos contratos celebrados pelos municípios do Barreiro, Cascais e Lisboa, também as competências relativas à organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do SPTP e dos respetivos equipamentos e infraestruturas, bem como a exploração dos serviços através de meios próprios ou operadores de serviço público (cf. contratos publicados no sítio de internet da TML⁸ e do IMT⁹).

⁶ Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E.

⁷ Autorizações provisórias emitidas ao operador Scotturb, relativas a serviços com características turísticas: AP n.º 03/2016, correspondente à carreira n.º 434 Sintra (Estação) - Sintra (Estação) via Vila e Palácio da Pena; e AP n.º 04/2016, correspondente à carreira n.º 435 Sintra (Estação) - Sintra (Estação) via Vila.

⁸ [Contratos interadministrativos no sítio de internet da TML](#)

⁹ [Contratos interadministrativos no sítio de internet do IMT](#)

Também em março de 2019, o Estado celebrou um contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências com a AML, através do qual delegou nesta entidade competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários no âmbito dos serviços públicos de transporte de passageiros, relativamente aos quais o Estado é a autoridade de transportes (cf. contrato publicado no sítio de internet da [TML](#), da [AML](#) e do IMT).

Estes contratos permitiram a implementação na área metropolitana de Lisboa, em abril de 2019, do novo sistema tarifário através do Regulamento da AML n.º 278-A/2019¹⁰, de 19 de março, o Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a implementação do Sistema Tarifário Metropolitano.

Este Regulamento define as regras relativas à titularidade das receitas tarifárias, das compensações financeiras devidas aos operadores de SPTP regular de passageiros da área metropolitana de Lisboa pelo cumprimento de OSP tarifárias inerentes ao sistema tarifário metropolitano. Em 2024 entrou em vigor a 6.ª e última alteração deste Regulamento, conforme Regulamento n.º 1362-C/2023.

A nível inter-regional, no âmbito do sistema tarifário e da aplicação de reduções tarifárias ao mesmo, foram celebrados contratos interadministrativos com as seguintes comunidades intermunicipais (CIM) confinantes:

- CIM Oeste, em 29 de novembro de 2019, com adenda em 1 de abril de 2020, e novo contrato a 10 de março de 2023;
- CIM da Lezíria do Tejo, em 30 de abril de 2019.

Foram também celebrados contratos interadministrativos de delegação e/ou partilha de competências de autoridade de transportes, respetivamente com:

- CIM do Alentejo Litoral, em 22 de agosto de 2019;
- CIM da Lezíria do Tejo, em 12 de novembro de 2019;
- CIM do Alto Alentejo, em 22 de novembro de 2019;
- CIM do Alentejo Central, em 28 de novembro de 2019, com delegação de serviços na AML;
- CIM do Oeste, em 29 de novembro de 2019, com delegação de serviços na AML, com Aditamento celebrado em 2024;
- CIM do Médio Tejo, em 8 de janeiro de 2020.

Em 2020, a AML, após procedimento concursal internacional, celebrou os contratos de SPTRP da área metropolitana de Lisboa, a operar sob a marca Carris Metropolitana, com os operadores:

¹⁰ Ao Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, foram introduzidas alterações: pelo Regulamento n.º 717/2019 de 31 de julho; pelo Regulamento n.º 131/2020, de 20 de dezembro de 2019; pelo Regulamento n.º 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020; pelo Regulamento n.º 935/2021, de 25 de outubro de 2021; e pelo Regulamento n.º 1362-C/2023, de 27 de dezembro de 2023.

- Viação Alvorada, a operar no Lote 1 no âmbito do Contrato n.º 24/2020;
- RL, a operar no Lote 2 no âmbito do Contrato n.º 25/2020;
- TST, a operar no Lote 3 no âmbito do Contrato n.º 26/2020; e
- Alsa Todi, a operar no Lote 4 no âmbito do Contrato n.º 27/2020.

O contrato interadministrativo de delegação e subdelegação de competências, aditado¹¹ a 30 de junho de 2021, entre a AML e a TML, veio delegar na TML as competências próprias quanto aos SPTP intermunicipais e subdelegar as competências que lhe tinham sido delegadas pelos municípios e CIM quanto aos serviços municipais e inter-regionais.

2.2. Área e População

A área metropolitana de Lisboa engloba 18 municípios da Grande Lisboa e da Península de Setúbal, numa área total de 3 002 km².

Na Tabela 2.2-1 apresenta-se informação sobre a população dos municípios da área metropolitana de Lisboa, de acordo os dados dos Censos de 2021, comparando com os valores de 2011 e com as Estatísticas da População de 2024.

Segundo estes resultados, residiam em 2021 na área metropolitana de Lisboa 2 870 208 habitantes e 1 192 984 agregados familiares. Em 2024, de acordo com as Estatísticas da População publicadas pelo INE, a população da AML seria de 3 005 119 habitantes, com um crescimento global de +4,7% face a 2021.

A Grande Lisboa, na margem Norte, concentra o maior número de indivíduos, com 72% da população desta região, mas o crescimento da população foi superior na Península de Setúbal, com um acréscimo de 3,7% entre 2011 e 2021, e de 5,0% entre 2021 e de 2024. Destacam-se, em 2021, em termos de crescimento da população, os municípios de Mafra, Palmela, Alcochete e Montijo e, de decréscimo, Amadora, Loures¹², Barreiro e Lisboa. Em 2024 observa -se crescimento da população em todos os municípios, com valores mais elevados nos municípios de Montijo, Palmela e Sesimbra (todos com aumento acima de 8%).

¹¹ Contrato e aditamento devidamente publicitados no site de internet do IMT.

¹² No caso do município de Loures este decréscimo deve-se em parte à alteração do território da atual freguesia do Parque das Nações, que passou a integrar o município de Lisboa.

Município	Área	População residente					Densidade populacio nal (hab./km²)	População residente (% relativa)	Agregados Domésticos Privados	
		(N.º e variação)								
	(km²)	2011	2021	2024	Var. 2021/2011	Var 2024/2021			2021	2021
Grande Lisboa	1 377	2 042 477	2 062 306	2 156 612	1,0%	4,6%	1 498	71,9%	859 588	
Amadora	24	175 136	171 454	181 607	-2,1%	5,9%	7 144	6,0%	73 539	0%
Cascais	97	206 479	214 124	222 339	3,7%	3,8%	2 207	7,5%	86 484	5%
Lisboa	85	547 733	545 796	575 739	-0,4%	5,5%	6 421	19,0%	242 571	-1%
Loures	169	205 054	201 590	209 877	-1,7%	4,1%	1 193	7,0%	81 702	4%
Mafra	292	76 685	86 515	91 248	12,8%	5,5%	296	3,0%	33 209	15%
Odivelas	26	144 549	148 034	156 278	2,4%	5,6%	5 694	5,2%	60 139	4%
Oeiras	46	172 120	171 658	177 866	-0,3%	3,6%	3 732	6,0%	73 026	2%
Sintra	319	377 835	385 606	400 947	2,1%	4,0%	1 209	13,4%	153 222	6%
V. F. Xira	318	136 886	137 529	140 711	0,5%	2,3%	432	4,8%	55 696	4%
Península de Setúbal	1 625	779 399	807 902	848 507	3,7%	5,0%	497	28,1%	333 396	
Alcochete	128	17 569	19 143	20 462	9,0%	6,9%	150	0,7%	7 437	9%
Almada	70	174 030	177 238	183 643	1,8%	3,6%	2 532	6,2%	75 692	5%
Barreiro	36	78 764	78 345	81 131	-0,5%	3,6%	2 176	2,7%	34 366	4%
Moita	55	66 029	66 255	70 399	0,3%	6,3%	1 205	2,3%	27 506	5%
Montijo	349	51 222	55 682	60 612	8,7%	8,9%	160	1,9%	22 155	8%
Palmela	465	62 831	68 852	74 462	9,6%	8,1%	148	2,4%	26 778	13%
Seixal	96	158 269	166 507	176 883	5,2%	6,2%	1 734	5,8%	67 669	9%
Sesimbra	195	49 500	52 384	56 576	5,8%	8,0%	269	1,8%	20 564	7%
Setúbal	230	121 185	123 496	124 339	1,9%	0,7%	537	4,3%	51 229	6%
AML	3 002	2 821 876	2 870 208	3 005 119	1,7%	4,7%	956	100%	1 192 984	4%

Tabela 2.2-1 – Área, População residente Censos 2011 e 2021 e Estatísticas da População 2024 e Densidade populacional, por Município

(Fonte: TML com base nos dados do INE, janeiro 2023)

Nas Figuras 2.2-1 e Figura 2.2-2, apresenta-se informação sobre a população dos municípios da área metropolitana de Lisboa, de acordo com os dados dos Censos de 2021.

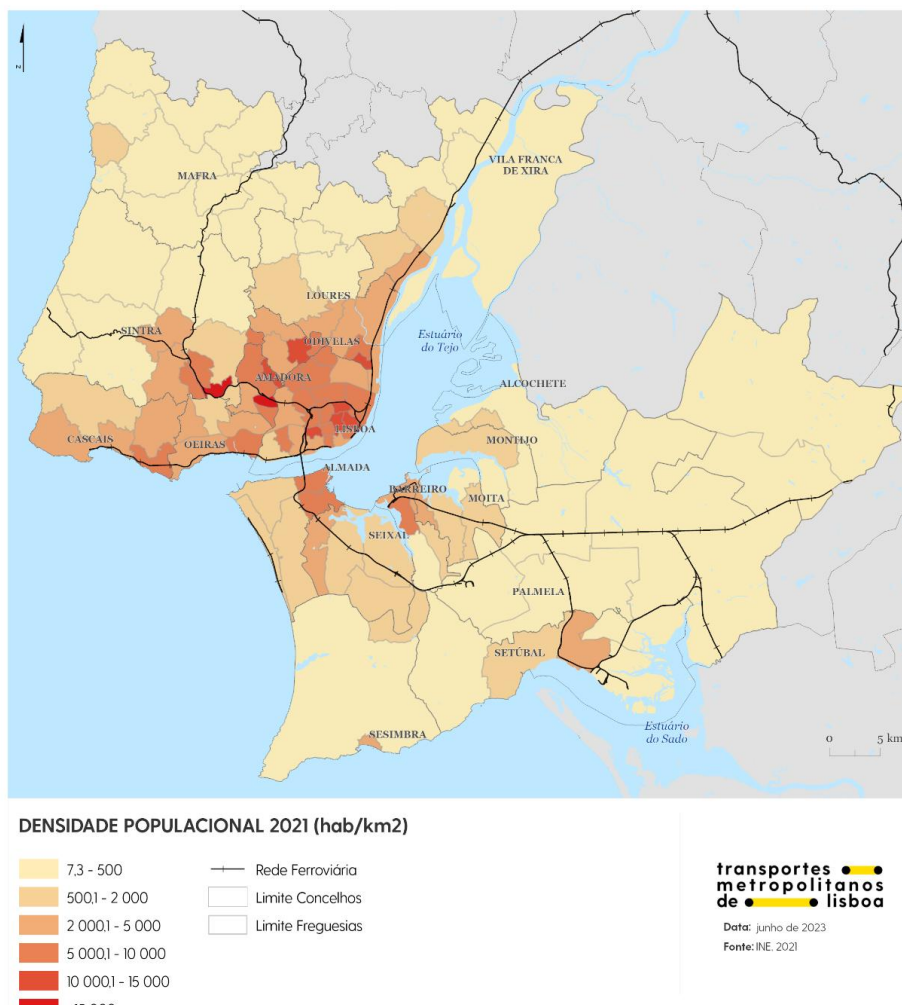


Figura 2.2-1 – Densidade populacional por freguesia em 2021
 (Fonte: TML com base INE- Censos 2021 e BGRI)

Na Figura 2.2-1 apresenta-se a densidade populacional nesta região, elaborada com base nos resultados disponíveis dos Censos de 2021.

De assinalar que é na cidade de Lisboa e numa primeira coroa que a envolve (constituída pelos municípios de Odivelas, Amadora e a parte dos territórios de Oeiras, Loures, Sintra, Cascais, a norte; e Almada, Seixal, Barreiro e Moita, a sul) que se concentram densidades populacionais elevadas, contrastando com o restante território metropolitano onde predominam densidades inferiores, com exceção de Setúbal.

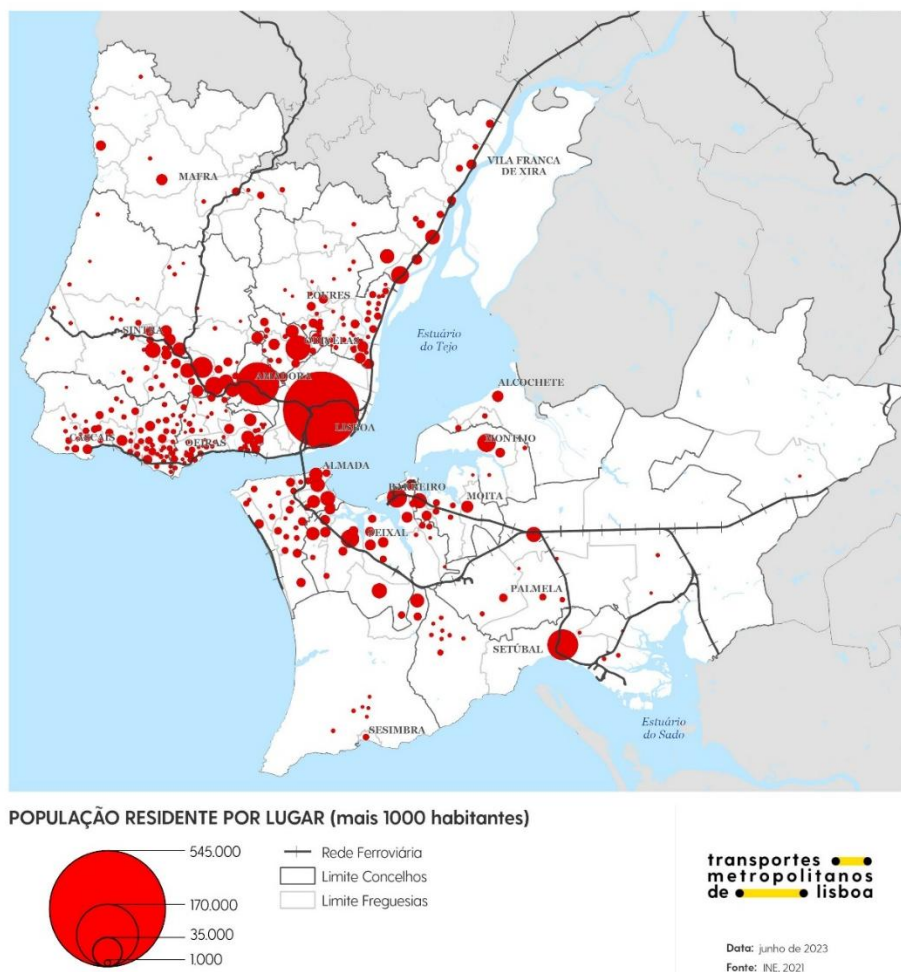
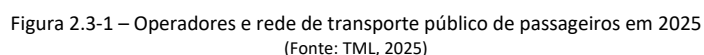


Figura 2.2-2 – População residente por lugar com mais de 1.000 habitantes em 2021
Fonte: TML com base INE- Censos 2021 e BGRI)

Por outro lado, através da Figura 2.2-2 que representa a distribuição da população por lugar, constata-se que existe uma maior concentração populacional junto às vias de maior capacidade - linhas ferroviárias e grandes eixos rodoviários.

O transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa, nos diferentes modos, foi assegurado em 2025 por 20 empresas, conforme Tabela 2.3-1 (algumas representadas na figura seguinte), 5 das quais são responsáveis pela produção de transporte rodoviário inter-regional.



Modo	Tipo	Operador	Municípios e Comunidades Intermunicipais abrangidos
Ferroviário	Público Estado	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.	Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira e CIM confinantes
	Privado, com contrato Estado	FT – Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes S.A.	Almada, Barreiro, Lisboa, Palmela, Seixal, Setúbal
	Público Estado	ML – Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas
	Privado, com contrato Estado	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	Almada, Seixal
Fluvial	Privado	AF – Atlantic Ferries - Tráfego Local Fluvial e Marítimo, S.A.	Setúbal, CIM Alentejo Litoral
	Público Estado	TTSL – Transtejo Soflusa, S.A.	Almada, Barreiro, Lisboa, Montijo, Seixal
Rodoviário	Público Município	Carris – CCFL - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.	Almada, Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas, Oeiras
	Público Município	MobiCascais - Cascais Próxima, E.M., S. A. e Câmara Municipal de Cascais conforme contrato em vigor (Casbuscais, Lda.)	Cascais
	Público Município	TCB – Serviços Municipalizados de Transportes Coletivos do Barreiro	Barreiro
	Público Município	Câmara Municipal de Sintra, conforme contrato em vigor (Viação 434, Lda.) (1)	Sintra
	Público Municípios	TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. – Contratos Carris Metropolitana n.º 24/2020 com Viação Alvorada, n.º 25/2020 com RL, n.º 26/2020 com TST, e n.º 27/2020 com Alsa Todi	Todos os municípios da área metropolitana de Lisboa
	Privado	BT – Barraqueiro Transportes, S.A – marcas Boa Viagem (2), Barraqueiro Oeste (2)	Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas, Sintra, Vila Franca de Xira, CIM Oeste
	Privado	RA – Rodoviária do Alentejo, S.A. (2), conforme contratos com a CIMAC, CIMAL, CIMAA	Lisboa, Montijo, Palmela, Setúbal, CIM Alentejo Central, CIM Alto Alentejo, CIM Baixo Alentejo, CIM Alentejo Litoral
	Privado	Scotturb – Transportes Urbanos, Lda. (3)	Sintra
	Privado	Ribatejana Verde, Transporte Rodoviário de passageiros Unipessoal, Lda. (4) (2)	Lisboa, Vila Franca de Xira, Montijo, CIM Lezíria Tejo
	Privado	RODOLEZÍRIA – Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Lda. (2) (5)	Lisboa, CIM Lezíria do Tejo, CIM Médio Tejo
	Privado	RDO Rodoviária do Oeste, Lda. (2) (5)	Lisboa CIM Oeste

(1) Operação desde 01/05/2025.

(2) Operadores de serviços inter-regionais sem autorizações provisórias emitidas pela AML.

(3) Operador com duas autorizações provisórias emitidas pela AML vigentes até 30/04/2025.

(4) Autonomizada da Barraqueiro Transportes, S.A.

(5) Assumem o serviço da Rodoviária do Tejo, S.A.

Tabela 2.3-1 – Operadores de transporte público de passageiros

(Fonte: TML)

Sobre as redes de transportes na área metropolitana, apresenta-se na Figura 2.3-2, em destaque, a rede rodoviária principal.



Figura 2.3-2 – Rede viária da área metropolitana de Lisboa
(Fonte: “Estudo sobre a evolução da logística na área metropolitana de Lisboa e soluções a promover”, TML, 2022)

2.4. Evolução da oferta e da procura de transporte público

Neste ponto apresenta-se uma breve panorâmica sobre a evolução da oferta e da procura, disponibilizada pelos operadores de transporte público, durante o ano 2025. A análise incide, em particular, sobre os operadores rodoviários relativamente aos quais a TML exerce funções de AT, no âmbito das competências delegadas e subdelegadas pela AML, nos termos do RJSPT e dos contratos interadministrativos em vigor. Apresenta-se, igualmente, uma breve panorâmica dos operadores de serviço público que prestam serviço na área metropolitana de Lisboa e que integram o sistema tarifário implementado em 2019, no que respeita a indicadores económico-financeiros.

Os dados expressos no presente relatório referem-se aos seguintes operadores:

- Scotturb, no âmbito das duas AP emitidas pela AML no território do município de Sintra, vigentes até 30/04/2025;

- TML, no âmbito do Contrato Carris Metropolitana n.º 24/2020, no território abrangido pelo Lote 1, sendo o prestador de serviços a empresa Viação Alvorada;
- TML, no âmbito do Contrato Carris Metropolitana n.º 25/2020, no território abrangido pelo Lote 2, sendo o prestador de serviços a empresa RL;
- TML, no âmbito do Contrato Carris Metropolitana n.º 26/2020, no território abrangido pelo Lote 3, sendo o prestador de serviços a empresa TST;
- TML, no âmbito do Contrato Carris Metropolitana n.º 27/2020, no território abrangido pelo Lote 4, sendo o prestador de serviços a empresa Alsa Todi.

No entanto, foram também recolhidos dados para todos os operadores, no âmbito das funções de AT tarifária.

2.4.1. Oferta

Nos quadros e figuras seguintes espelha-se a evolução da oferta realizada em 2024 e 2025, por modo, para todos os operadores de transportes públicos de passageiros do território da área metropolitana de Lisboa, de acordo com os dados enviados por estes no âmbito do reporte de dados anuais.

De referir que os dados relativos à oferta na área metropolitana não incluem os valores do contrato do município de Sintra que substitui as AP da Scotturb a partir de maio de 2025.

Em 2025, a oferta de transporte público na área metropolitana de Lisboa, medida pelo número de circulações, apresenta um decréscimo de 0,7% face a 2024, refletindo sobretudo a redução registada nos modos metropolitano (-2,5%) e rodoviário (-0,8%). Em contrapartida, verifica-se um crescimento nas circulações do modo ferroviário (+3,4%) e do modo fluvial (+1,6%).

Realça-se o peso do modo rodoviário no conjunto dos modos, representando 91% das circulações de transporte público na região.

Modo	Circulações [unidades]		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Ferroviário	237 269	244 872	3,4%
Metropolitano	682 053	665 498	-2,5%
Fluvial	125 974	128 275	1,6%
Rodoviário	10 503 797	10 425 566	-0,8%
Total	11 549 093	11 464 211	-0,7%

Tabela 2.4.1-1 – Número de circulações, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte TML e operadores)

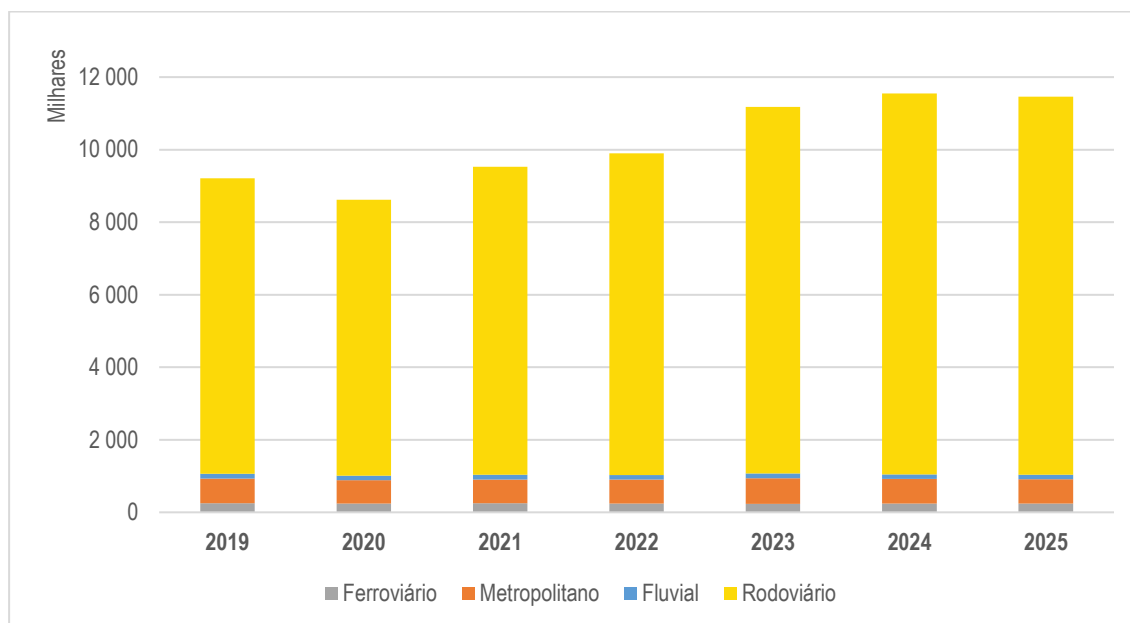


Figura 2.4.1-1 – Evolução da oferta (circulações), por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte TML e operadores)

Analisando a oferta de transporte em Veículos.Km, verifica-se que em 2025 foram produzidos cerca de 159 milhões de Veículos.Km na área metropolitana de Lisboa, registando-se um aumento de 2,0% relativamente ao ano anterior, muito influenciado pelo incremento de 9,8% na oferta do modo ferroviário.

A análise baseada na produção de transporte mostra, como esperado, que o modo rodoviário é responsável pelo maior número de Veículos.Km produzidos na área metropolitana, representando 90% do total.

Modo	Veículos.Km produzidos por modo de transporte e ano		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Ferroviário	8 269 714	9 078 601	9,8%
Metropolitano	6 405 501	6 302 625	-1,6%
Fluvial	869 739	873 095	0,3%
Rodoviário	136 618 394	142 708 342	1,7%
Total	152 163 349	158 962 664	2,0%

Tabela 2.4.1-2 – Veículos.km produzidos, por modo na área metropolitana de Lisboa em 2024 e 2025
(Fonte TML e operadores)

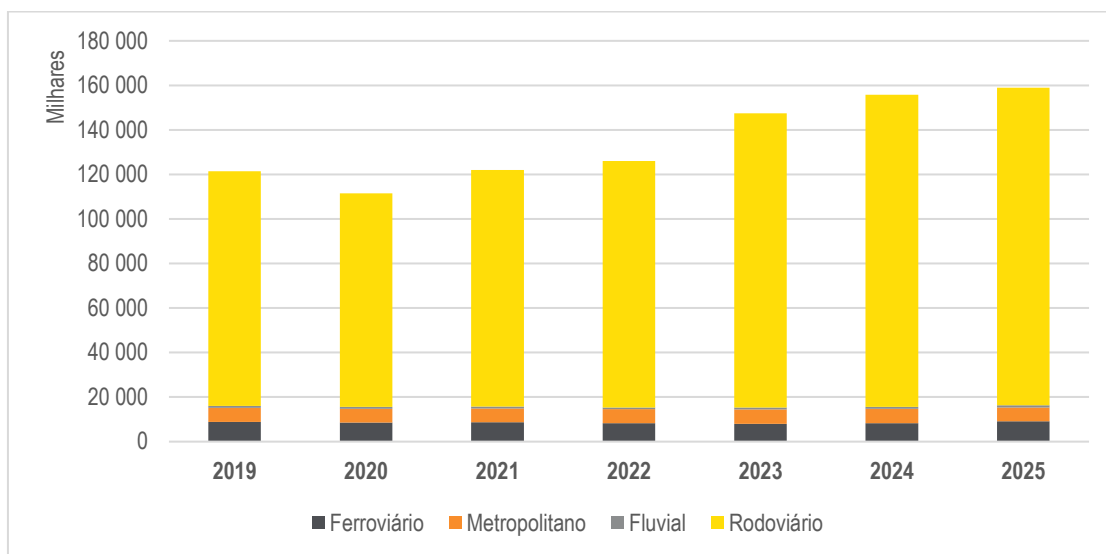


Figura 2.4.1-2 – Evolução da produção de transporte em veículos.km, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte TML e operadores)

A evolução dos Lugares.Km oferecidos na área metropolitana de Lisboa nos últimos anos, é apresentada no quadro e figura seguintes.

Em 2025 foram oferecidos 26 191 milhões de Lugares.Km por todos os operadores, o que representa um aumento de 5,2% face a 2024. Os modos de transporte que mais Lugares.Km ofereceram foram o rodoviário, responsável por 46% dos Lugares.Km da área metropolitana de Lisboa, seguido do ferroviário com 36%, sendo este último o que mais contribuiu para o incremento verificado na oferta de lugares no serviço de transporte público metropolitano.

Modos	Lugares.Km produzidos		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Ferroviário	8 533 683 595	9 529 881 485	11,7%
Metropolitano	4 081 401 888	4 121 348 574	1,0%
Fluvial	499 749 129	517 064 447	3,5%
Rodoviário	11 788 402 001	12 022 774 860	2,0%
Total	24 903 236 613	26 191 069 366	5,2%

Tabela 2.4.1-3 – Lugares.km, por modo, na área metropolitana de Lisboa em 2024 e 2025
(Fonte: TML e operadores)

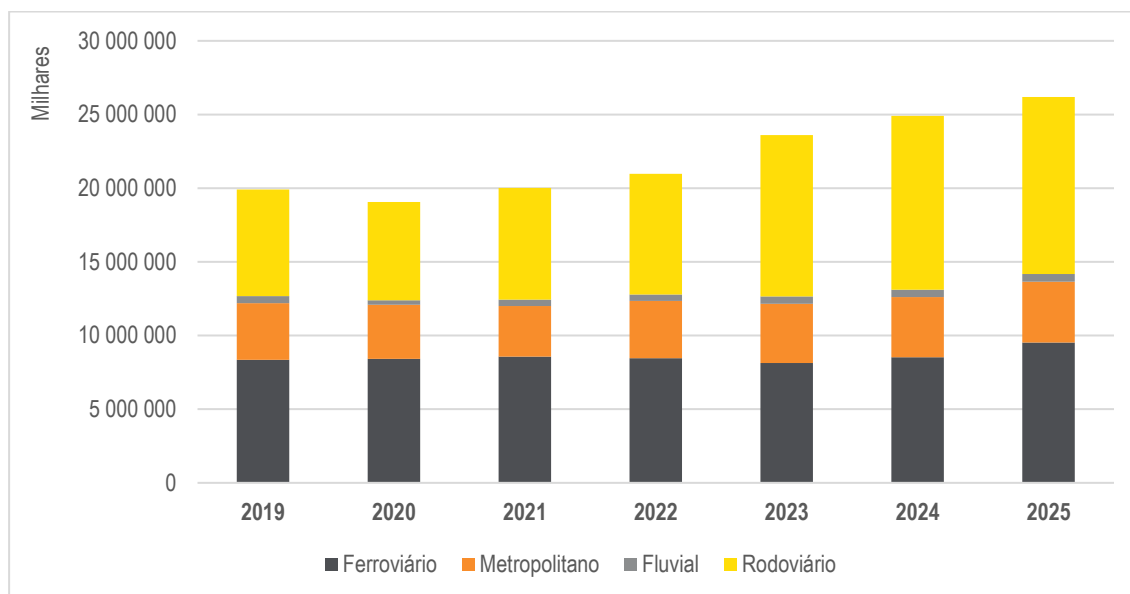


Figura 2.4.1-3 – Evolução de lugares.km, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte TML e operadores)

2.4.2. Procura

Nos quadros e figuras seguintes são resumidos alguns dados de vendas e de passageiros transportados na área metropolitana de Lisboa, em 2024 e 2025, por modo de transporte, registados no sistema de bilhética.

Os dados apresentados representam a evolução do número de passes carregados, com base nos dados de vendas disponibilizados à TML pelos operadores.

Tipo de passe	Passes carregados por tipo de passe (unidades)		
	Total 2024	Total 2025	Variação 2025/2024
Navegante Metropolitano	4 862 285	4 655 327	-4,3%
Navegante Municipal	855 133	817 491	-4,4%
Navegante +65	1 104 074	1 163 006	5,3%
Navegante Família	243,764	162 359	-33,4%
Navegante PAC	476 500	486 845	2,2%
Navegante Social+ / Circula PT	233 837	248 520	6,3%
Passe Gratuito Jovem (Navegante Metropolitano e outros)*	3 556 147	4 836 612	36,0%
Outros passes	1 003 531	897 484	-10,6%
Total	12 335 271	13 267 644	7,6%

*Inclui Navegante Metropolitano, que é a base do passe jovem na AML, mas também outros passes dos operadores (MTS 418/sub23, Viver Cascais < 23 anos, o complemento sub18 e sub23, e Navegante Lisboa 418/sub23, enquanto estiveram válidos).

Tabela 2.4.2-1 – Número de passes carregados por tipo de passe por ano na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML)

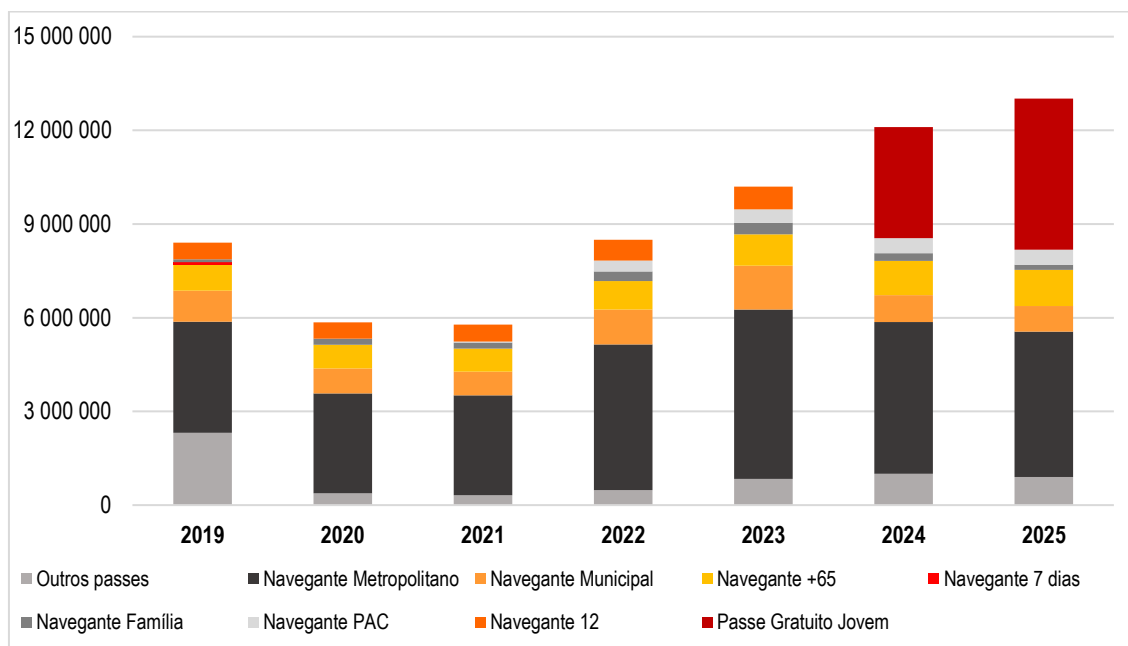


Figura 2.4.2-1 – Evolução do número de passes carregados, por tipo de título e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML)

Em 2025 registou-se um total de 13,27 milhões de passes carregados na área metropolitana de Lisboa, o que representou um aumento de 7,6% face a 2024.

A atribuição de gratuidade a jovens ao abrigo da Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, na redação conferida pela Portaria n.º 307-A/2024/1, de 28 de novembro, teve um impacto significativo na venda de alguns títulos de transporte em 2024 que se continuou a fazer sentir em 2025.

Com a atribuição desta gratuidade, os passes Navegante metropolitano e municipal têm vindo a sofrer perdas devido ao alargamento do âmbito a todos os menores de 24 anos, contudo, em 2025 é o passe Navegante família que regista o maior decréscimo (-33,4%). Atualmente, o passe gratuito jovem já representa 36% dos títulos navegante® carregados.

Registam ainda algum crescimento em 2025 o Passe Navegante +65, com +5,3% das vendas, e o Passe Antigo Combatente, com +2,2%. Os passes de abrangência metropolitana representam em 2025 cerca de 87% dos passes carregados na área metropolitana de Lisboa.

No que concerne aos passageiros transportados, de acordo com as validações do sistema de bilhética, **no ano de 2025 foram transportados cerca de 695 milhões de passageiros**. Este número, que não inclui fraude, representa uma subida de 2,9% relativamente a 2024. O aumento de procura de 2024 para 2025 não foi transversal a todos os modos. Assistiu-se a um crescimento nos modos ferroviário e rodoviário de 2,5% e 5,7%, respetivamente, enquanto, no modo metropolitano e no modo fluvial, o número de passageiros reduziu ligeiramente (-1,3% e -1,8%, respetivamente).

Modo	Passageiros transportados (10 ³)		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Ferroviário	133 461	136 775	2,5%
Metropolitano	189 686	187 309	-1,3%
Fluvial	20 815	20 438	-1,8%
Rodoviário	331 811	350 791	5,7%
Total	675 772	695 313	2,9%

Tabela 2.4.2-2 – Passageiros transportados, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: Operadores e TML)

A evolução da procura evidencia uma recuperação sustentada pós-pandemia, tendo o número total de passageiros superado os valores registados em 2019¹³, ano que registou valores elevados devido à introdução do novo sistema tarifário da AML. Em 2025, observa-se um crescimento de 11% face a 2019.

De referir que os valores de passageiros não incluem o contrato da responsabilidade do município de Sintra, que substituiu em maio a operação da Scotturb.

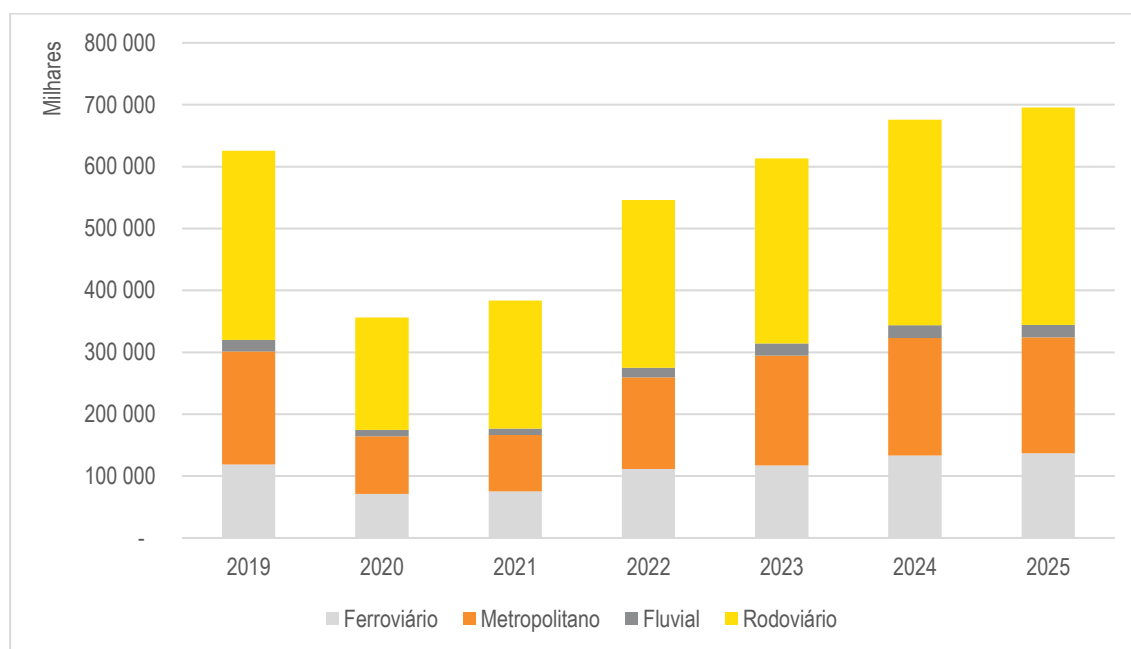


Figura 2.4.2-2 – Evolução do número de passageiros transportados, por modo e por ano, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: Operadores e TML)

¹³ Em 2019 foram transportados 614 milhões de passageiros tendo-se registado crescimentos principalmente nos modos ferroviário (+13%) e rodoviário (+11%), sendo o metropolitano o que menos cresceu, com 4%.

3. Indicadores do Regulamento (CE) n.º 1370/2007

3.1. Identificação dos operadores e das autorizações emitidas

O presente capítulo identifica os operadores de SPTRP da área metropolitana de Lisboa, com contratos de SPTRP celebrados com a AML ao abrigo do RJSPTP, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, delegados na TML – Contratos Carris Metropolitana (TML–CM): Contrato n.º 24/2020 (Lote 1), celebrado com a Viação Alvorada; Contrato n.º 25/2020 (Lote 2), celebrado com a RL; Contrato n.º 26/2020 (Lote 3), celebrado com a Alsa Todi; e Contrato n.º 27/2020 (Lote 4), celebrado com a TST –, assim como o único operador com AP emitidas pela AML ao abrigo do mesmo diploma, a Scotturb. Estas AP mantiveram a sua vigência até 30 de abril de 2025, pois a partir de 1 de maio de 2025 os serviços passaram a ser prestados pelo operador Viação 434, no âmbito de contrato celebrado pela Câmara Municipal de Sintra.

Identifica também os restantes operadores que prestam SPTP na área metropolitana de Lisboa, nos diferentes modos.

De notar que existem dados de 2024 reportados no relatório anterior que, tendo carácter provisório, foram atualizados no presente relatório. Poderão estar nesta situação dados da oferta, da procura e económico-financeiros. Do mesmo modo, existem valores de 2025 agora apresentados que, dado o seu carácter provisório, poderão ser atualizados no próximo relatório anual.

3.1.1. Designações sociais e marcas dos operadores de serviço público

Na tabela seguinte identificam-se os operadores ou gestores de contrato, públicos e privados, dos modos ferroviário, incluindo o metropolitano, fluvial e rodoviário que operam na área metropolitana de Lisboa, constando a designação social e as marcas com que operam. Destes, os operadores que no ano de 2025 prestaram SPTP na área metropolitana de Lisboa com contratos celebrados com a AML ou com autorizações emitidas pela AML, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, estão identificados no grupo dos operadores públicos (Municípios) rodoviários com a marca Carris Metropolitana e no grupo dos operadores privados rodoviários com a designação abreviada Scotturb, respetivamente.

No âmbito dos Contratos Carris metropolitana com a TML prestam serviço no território as empresas Viação Alvorada, Contrato n.º 24/2020 (Lote 1), a RL, Contrato n.º 25/2020 (Lote 2), a TST Contrato n.º 26/2020 (Lote 3) e Alsa Todi, Contrato n.º 27/2020 (Lote 4).

De referir que existem também algumas empresas que prestam serviços inter-regionais, com paragens na área metropolitana, da competência de outras autoridades, como o Estado, ou comunidades intermunicipais confinantes (Oeste, Lezíria do Tejo, Alto Alentejo, Alentejo Central e Alentejo Litoral).

Tipo	Modo	Designação Social do operador ou gestor de contrato	Designação abreviada	Marca com que opera
Público (Estado)	Ferroviário	Comboios de Portugal, E.P.E.	CP	A mesma
	Ferroviário - Metropolitano	Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	Metropolitano de Lisboa	A mesma
	Fluvial	TTSL - Transtejo Soflusa, S.A.	TTSL	A mesma
Público (Municípios)	Rodoviário	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.	Carris	A mesma
		Cascais Próxima, E.M., S. A. e Câmara Municipal de Cascais conforme contrato em vigor (Casbuscais, Lda.)	Cascais Próxima/ MobiCascais/ Casbuscais	A mesma
		Serviços Municipalizados de Transportes Coletivos do Barreiro	TCB	A mesma
		Câmara Municipal de Sintra conforme contrato em vigor (Viação 434, Lda.)*	Viação 434	A mesma
		TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A. conforme contratos n.º 24/2020 com Viação Alvorada, n.º 25/2020 com RL, n.º 26/2020 com TST e n.º 27/2020 com Alsa Todi	CM	Carris Metropolitana
Privado	Ferroviário	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes S.A.	Fertagus	A mesma
	Ferroviário – Metro ligeiro de superfície	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	MTS	A mesma
	Rodoviário	Barraqueiro Transportes, S.A. (inter-regional)	BT	Barraqueiro Oeste; Boa Viagem
		Rodoviária do Alentejo, S.A. (inter-regional)	RA	A mesma
		Scotturb - Transportes Urbanos Lda.**	Scotturb	A mesma
		Ribatejana Verde – Transportes Rodoviários ed Passageiros, Unipessoal, Lda. (inter-regional)	Ribatejana	A mesma
		Rodolezéria – Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Lda. (inter-regional)	Rodolezéria	A mesma
		RDO Rodoviária do Oeste, Lda. (inter-regional)	RDO	A mesma

* Operação desde 01/05/2025.

** Operação até 30/04/2025.

Tabela 3.1.1-1 – Operadores ou gestores de contratos de SPTRP na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML)

Todos os operadores com serviços de transporte na área metropolitana de Lisboa referidos, exceto alguns que exploram serviços inter-regionais, disponibilizam o passe intermodal Navegante no território da área metropolitana. A TML procede ao cálculo e ao pagamento das compensações financeiras

relativas ao passe Navegante, tratadas em capítulos específicos deste relatório, designadamente nos referentes aos indicadores económico-financeiros.

3.1.2. Formas de exploração do serviço público e de contratação

Se os anos de 2022 e 2023 foram marcados pela alteração da forma de exploração do SPTRP na área metropolitana de Lisboa, com a concretização dos contratos da Carris Metropolitana, os anos de 2024 e de 2025 permitiram consolidar e melhorar essa oferta.

Por solicitação do município de Sintra, em dezembro de 2022, mantiveram-se em vigor duas AP referentes a serviço turístico prestado nesse território pelo operador Scotturb, emitidas em 30/06/2016 e prorrogadas até 30/04/2025, data a partir da qual terminaram a sua vigência, na sequência do início da execução do contrato celebrado entre Câmara Municipal de Sintra e o operador Viação 434 a 1 de maio de 2025, que passou a prestar aqueles serviços.

No Anexo I ao presente relatório, apresentam-se:

- A lista das linhas base vigentes em 2025 relativas aos serviços contratados pela TML no âmbito dos contratos n.º 24/2020 (Lote1), 25/2020 (Lote 2), 26/2020 (Lote3) e 27/2020 (Lote 4), sendo a cada linha base apresentado o número do contrato associado, o número comercial da linha, a sua designação e o termo da sua vigência, que coincide com o termo do respetivo contrato¹⁴.
- A lista das autorizações vigentes em 2025 emitidas pela AML ao operador Scotturb, sendo apresentado o respetivo número da autorização emitida, o número comercial da carreira, a designação da autorização e a sua vigência, até 30 de abril de 2025.

3.1.3. Lista das linhas com contratos da TML e autorização emitida pela AML

Em regra, aos serviços contratados pela TML e a cada autorização emitida corresponde pelo menos uma linha denominada “carreira base” com uma codificação atribuída, podendo ainda estar-lhe associada uma ou várias “carreiras variantes” e/ou “carreiras parcelares”.

Dada a longa extensão, as listagens das linhas de cada um dos operadores, em exploração em 2025, são apresentadas no Anexo II ao presente relatório, com indicação de: contrato ou autorização emitida; número comercial da carreira; designação; distinção se se trata de uma base (B), variante (V) ou parcelar (P); e classificação de acordo com a abrangência territorial e tipo de serviço realizado, como:

¹⁴ De acordo com o n.º 2 da Cláusula 6.ª de cada um dos contratos, “O Contrato tem a duração de 7 (sete) anos contados da data de início do Período de Funcionamento Normal”.

- (i) Transporte municipal (M), intermunicipal (IM) e inter-regional (IR);
- (ii) Transporte regular (TR) e transporte flexível (TPF).

Nas tabelas seguintes apresenta-se um breve resumo das linhas exploradas por cada um dos operadores, relativo aos anos 2024 e 2025.

Tendo a Scotturb apenas prestado serviço nos primeiros 4 meses de 2025 no âmbito das AP emitidas pela AML, embora os valores reportados pelo operador sejam apresentados em todas as tabelas (com a nota de que a operação teve fim em 30 de abril de 2025), em alguns dos gráficos do relatório optou-se por apresentar apenas os dados da Carris Metropolitana, excluindo o operador cujos dados não cobriram os 12 meses do ano.

Tipologia	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]											
	Scotturb*		TML-CM1		TML-CM2		TML-CM3		TML-CM4		Total	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Bases	2	2	176	179	289	283	139	142	163	148	769	754
Parcelares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Variantes	0	0	115	109	192	134	36	25	58	49	401	317
Municipais	2	2	113	109	237	195	91	86	124	115	567	507
Intermunicipais	0	0	178	176	234	213	84	81	89	75	585	545
Inter-regionais	0	0	0	3	11	9	0	0	7	7	18	19
Transporte regular	2	2	291	288	481	417	175	167	221	197	1170	1071
Transporte flexível	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N.º Total de Linhas	2	2	291	288	481	417	175	167	221	197	1 170	1071

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.1.3-1 – Total das linhas constantes no Anexo II – por tipo de linha/serviço
(Fonte: TML)

Em 2025 não houve linhas de transporte flexível, tendo todas as linhas disponibilizadas enquadramento no âmbito do transporte regular de passageiros.

Relativamente ao tipo de linha e serviço, desde que a TML-CM passou a operar em toda a área metropolitana de Lisboa, as linhas Bases passaram a constituir o maior número de linhas, seguindo-se as Variantes. Na rede da Carris Metropolitana não existem linhas Parcelares. Em 2025 a rede é constituída por 70% Bases e 30% Variantes. Quanto à abrangência territorial, do total de linhas da competência da TML, 47% são municipais, 51% intermunicipais e apenas 2% inter-regionais.

Da análise da figura seguinte, verifica-se que, tal como em 2024, os municípios de Mafra, Setúbal e Sintra são os que apresentam um maior número de linhas municipais.

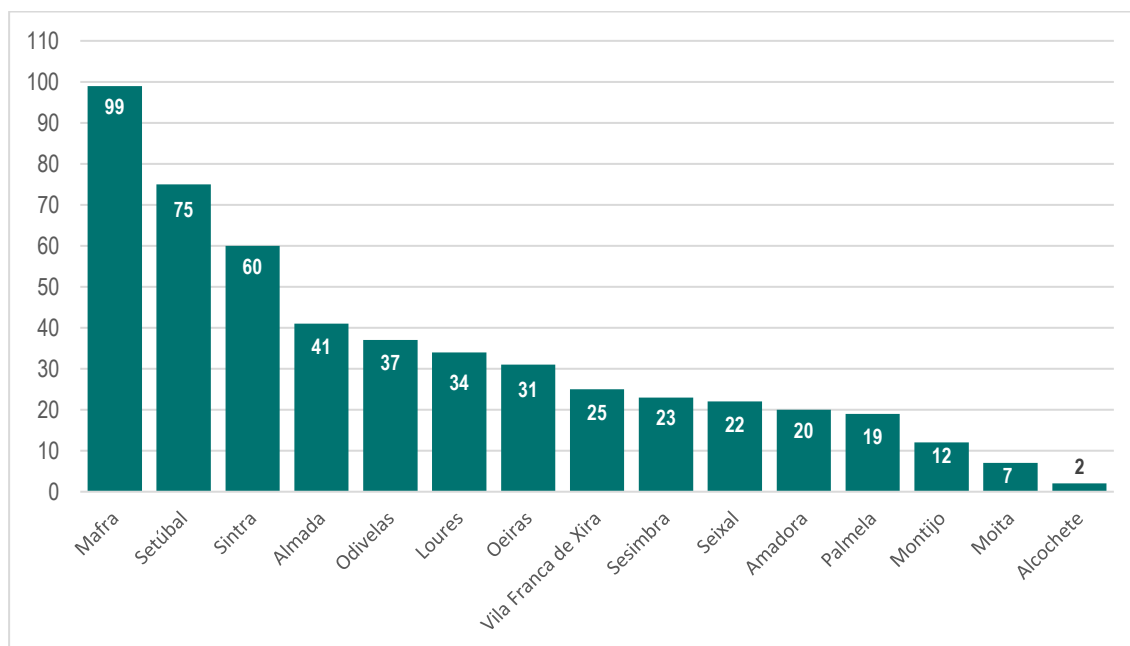


Figura 3.1.3-1 – Número de linhas municipais por município em 2025
(Fonte: TML)

Em 2025, como é possível observar na Figura 3.1.3-2, os operadores com maior número de linhas foram a TML-CM2 (38,9%) e a TML-CM1 (26,9%). Com a margem norte a dispor de 66,0% de todas as linhas operadas na área metropolitana de Lisboa, as linhas operadas na margem sul (que representam 34,0% do total) distribuíram-se por 18,4% da TML-CM4 e 15,6% da TML-CM3.

As duas linhas da Scotturb representadas na Figura 3.1.3-2 têm abrangência municipal.

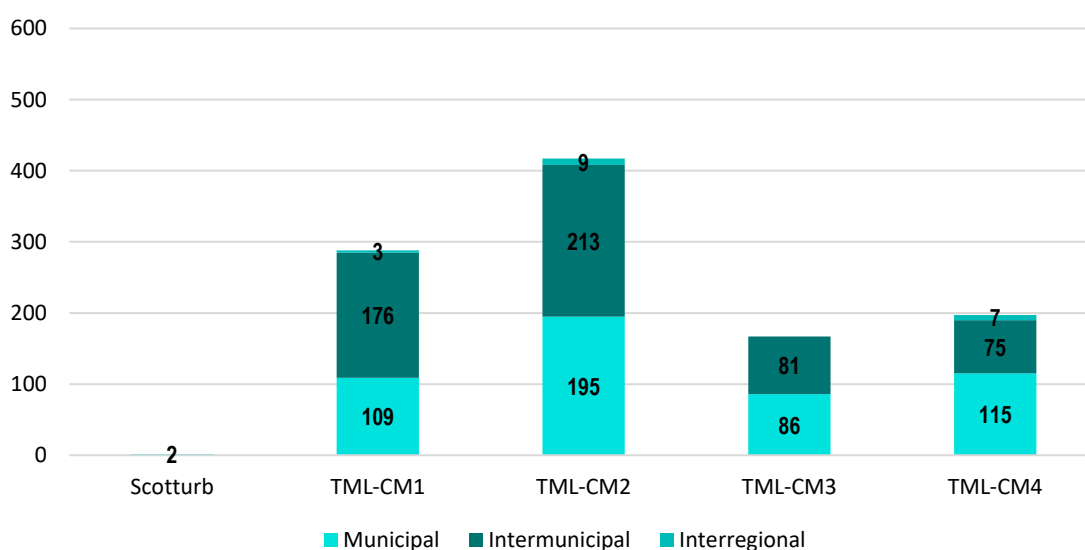


Figura 3.1.3-2 – Linhas contratadas (TML-CM) e autorizadas (2 AP vigentes até 30/04/2025) em 2025
(Fonte: TML/ IMT)

3.1.4. Desenho das linhas contratadas e autorizadas por município

Os mapas ilustrativos, por município, com os desenhos das linhas contratadas e autorizadas, a identificação das localidades com mais de 40 habitantes, as principais paragens de transporte público, equipamentos e serviços relevantes, rede ferroviária e rede do metropolitano, são apresentados no Anexo III ao presente relatório.

Na figura seguinte apresenta-se o mapa síntese das linhas autorizadas e contratadas pela AML/TML relativo a 2025.

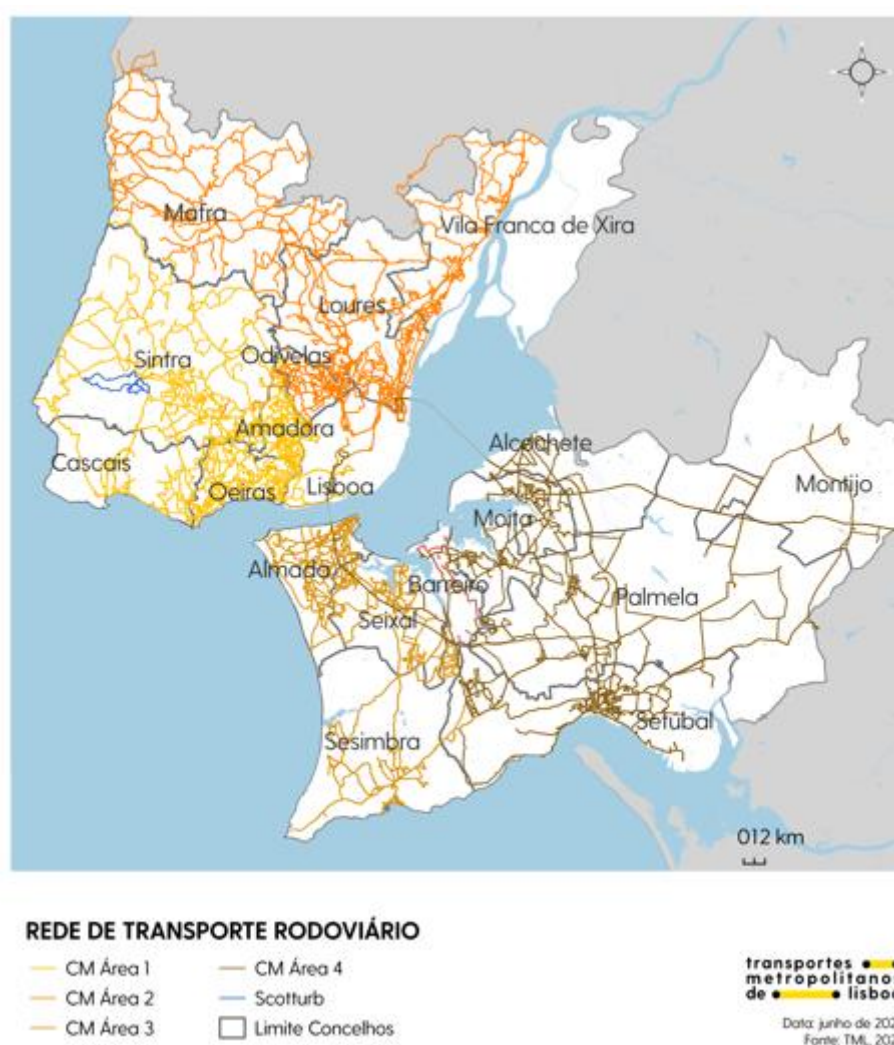


Figura 3.1.4-1 – Linhas autorizadas (AP) e contratadas (TML-CM) na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML)

A tabela seguinte apresenta a distribuição dos operadores por município de acordo com as linhas operadas.

Operador	Municípios onde operam
Scotturb*	Sintra
TML-CM1	Amadora, Cascais, Lisboa, Oeiras, Sintra (Odivelas e Mafra)
TML-CM2	Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas, Vila Franca de Xira (Almada, Amadora, Sintra)
TML-CM3	Almada, Lisboa, Seixal e Sesimbra (Barreiro, Moita e Setúbal)
TML-CM4	Alcochete, Barreiro, Lisboa, Moita, Montijo, Palmela e Setúbal (Almada, Seixal e Sesimbra)

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.1.4-1 – Operadores por Município em 2025
(Fonte: TML)

3.2. Oferta

3.2.1. Linhas exploradas

Para cada um dos operadores de serviço público, e para os anos 2024 e 2025, apresenta-se o número de linhas exploradas, em unidades, e respetiva extensão total, em quilómetros, estando nelas incluídas as bases e variantes.

Operador - Linhas transporte regular	2024		2025	
	N.º de linhas	Extensão [km]	N.º de linhas	Extensão [km]
Scotturb*	2	27,9	2	27,9
TML-CM1	291	7 348,3	288	7 449,0
TML-CM2	481	13 157,1	417	11 963,34
TML-CM3	175	4 960,8	167	4 863,5
TML-CM4	221	7 236,0	197	6 720,5
Total	1 170	32 730,1	1 071	31 024,2

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.2.1-1 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte regular
(Fonte: TML)

Verifica-se um ligeiro aumento do número de linhas e redução da extensão total justificados pela reorganização e simplificação da rede, mas também por ajustes pontuais a percursos.

3.2.2. Circulações

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o número de circulações, em unidades, divididas por: (i) Totais anuais; (ii) Média diária nos dias úteis; e (iii) Média diária nos fins de semana e feriados.

Operador	Circulações [Unidades]	2024	2025	Varição 2024/2025
Scotturb*	Totais anuais	24 370	7 412	-69,6%
	Média diária, dias úteis	68	68	0,0%
	Média diária, fins de semana e feriados	68	68	0,0%
TML-CM1	Totais anuais	2 024 763	2 082 817	2,9%
	Média diária, dias úteis	6 360	6 691	5,2%
	Média diária, fins de semana e feriados	3 351	3 538	5,6%
TML-CM2	Totais anuais	1 729 199	1 815 265	5,0%
	Média diária, dias úteis	5 724	6 118	6,9%
	Média diária, fins de semana e feriados	2 116	2 454	16,0%
TML-CM3	Totais anuais	1 370 001	1 415 552	3,3%
	Média diária, dias úteis	4 433	4 480	1,1%
	Média diária, fins de semana e feriados	2 307	2 366	2,6%
TML-CM4	Totais anuais	810 800	846 233	4,4%
	Média diária, dias úteis	2 699	2 814	4,3%
	Média diária, fins de semana e feriados	1 086	1 226	12,9%
Totais anuais - Operação AML Norte		3 778 332	3 905 494	3,4%
Totais anuais - Operação AML Sul		2 180 801	2 261 785	3,7%
Totais anuais		5 959 133	6 159 867	3,4%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.2.2-1 – Circulações anuais por operador na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML e operador)

Em 2025 foram realizadas 6,2 milhões de circulações de SPTRP na área metropolitana, que representam um acréscimo de 3,4% face a 2024. Constatou-se uma variação de +3,7% de circulações da Carris Metropolitana face a 2024.

Os serviços da TML-CM1 e da TML-CM2, na margem AML Norte, contabilizaram os maiores números de circulações, totalizando, respetivamente, 2,08 milhões e 1,82 milhões de circulações.

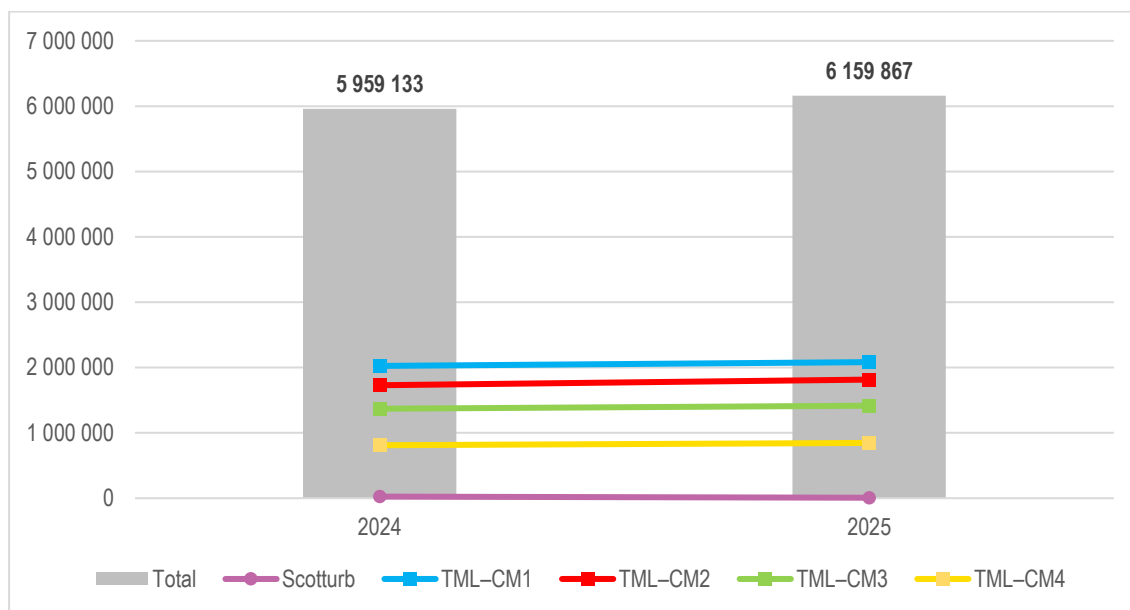


Figura 3.2.2-1 – Número total de circulações
(Fonte: TML e operador)

3.2.3. População servida por transportes públicos rodoviários

Para cada um dos municípios da área metropolitana de Lisboa apresenta-se a percentagem da população servida por transporte público rodoviário de passageiros, da competência da TML, mas também dos municípios do Barreiro, Cascais e Lisboa. Para este apuramento foram utilizados os dados de população da BGRI¹⁵ de 2021 e os dados de paragens do GTFS dos operadores rodoviários de passageiros (Carris Metropolitana, Carris, TCB e Cascais), considerando uma área de influência de 400 metros a cada paragem.

Município	População Total
	Censos 2021
Alcochete	19 145
Almada	177 268
Amadora	171 500
Barreiro	78 359
Cascais	214 158
Lisboa	545 923
Loures	201 632
Mafra	86 521
Moita	66 262

¹⁵ A BGRI (Base Geográfica de Referenciação de Informação) é um sistema de referenciação geográfica, apoiado em ortofotocartografia sob a forma digital, resultado da divisão da área das freguesias em pequenas unidades territoriais estatísticas, denominadas Secção Estatística, Subsecção Estatística e Lugar.

Município	População Total
	Censos 2021
Montijo	55 689
Odivelas	148 058
Oeiras	171 767
Palmela	68 856
Seixal	166 525
Sesimbra	52 394
Setúbal	123 519
Sintra	385 654
Vila Franca de Xira	137 540
Total	2 870 770

Tabela 3.2.3-1 – População servida por transporte público de passageiros por município
(Fonte: TML com base nos dados INE-BGRI 2021)

3.2.4. Velocidade Comercial

A velocidade comercial da frota depende de fatores como o tráfego, as características das vias, a sua implantação face à localização de equipamentos e serviços, entre outros. Em 2025 os operadores TML-CM registaram uma velocidade comercial média de 27 Km/h, com um acréscimo de 0,4% face a 2024.

Relativamente a 2024, em 2025 verificou-se uma variação positiva na velocidade comercial do operador TML-CM2 (+2,6%) e variações negativas para os operadores TML-CM1 (-0,4%), e TML-CM3 (-1,0%). A TML-CM4 manteve as velocidades comerciais e a Scotturb não apresentou estes valores.

Operador	Velocidade Comercial (Km/hora)		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb *	n.d.	n.d.	-
TML-CM1	24,9	24,8	-0,4%
TML-CM2	26,9	27,6	2,6%
TML-CM3	25,7	25,5	-1,0%
TML-CM4	31,4	31,4	0,0%
Velocidade comercial média	27,0	27,2	0,4%

* Operação até 30 de abril de 2025.
n.d. - Dados não disponibilizados.

Tabela 3.2.4-1 – Velocidade comercial
(Fonte: TML e operador)

3.2.5. Veículos.Quilómetro produzidos

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o número de Veículos.Km¹⁶ produzidos, em 10³ V.Km.

Operador	Veículos.km produzidos [10 ³ V. Km]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb*	318	97	-
TML-CM1	28 586	29 541	3,3%
TML-CM2	26 530	28 634	7,9%
TML-CM3	18 249	19 018	4,2%
TML-CM4	16 908	18 553	9,7%
Operação AML Norte	55 434	58 272	5,1%
Operação AML Sul	35 158	37 571	6,9%
Total	90 592	95 843	5,8%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.2.5-1 – Veículos.km produzidos
(Fonte: TML e operador)

Em 2025 foram produzidos 95,8 milhões de V.Km, verificando-se que a variação deste ano face a 2024 foi de +5,8%.

Considerando a operação da Carris Metropolitana por margens, observa-se que na margem norte (TML-CM1 e TML-CM2) a variação dos V.Km produzidos em 2025 face a 2024, foi de +5,1%, e na margem sul (TML-CM3 e TML-CM4) de +6,9%, com destaque para a TML-CM4, com um crescimento de +9,7%.

¹⁶ «Veículo.km»: Unidade de medida que representa o movimento de um veículo ao longo de um quilómetro (INE).

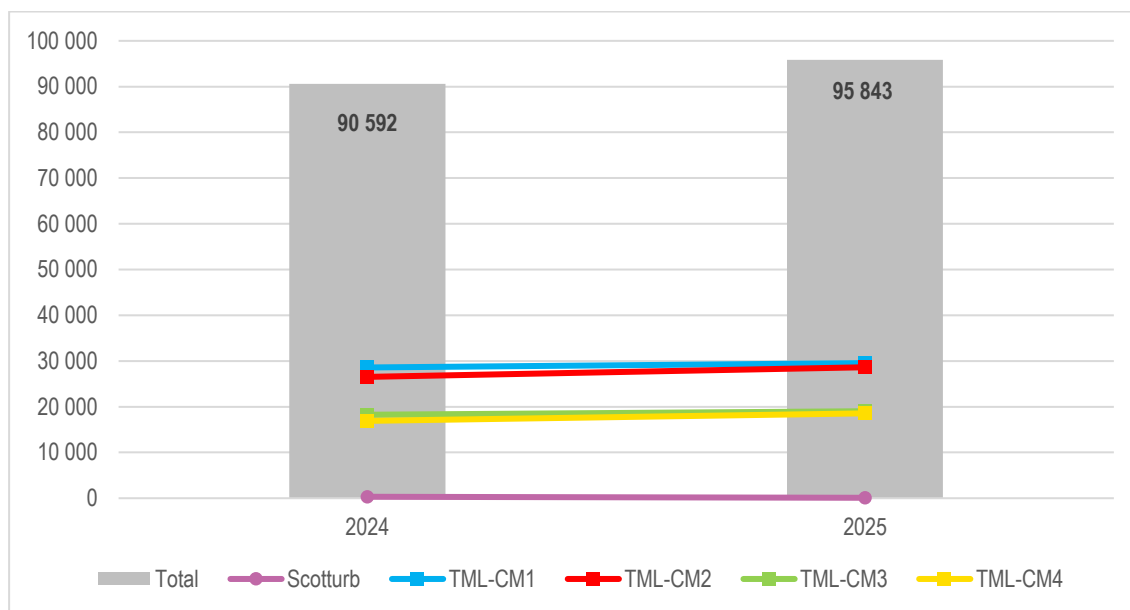


Figura 3.2.5-1 – Número de veículos.km produzidos por ano (10³ V.km)
(Fonte: TML e operador)

3.2.6. Lugares.Quilómetro produzidos

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2026, apresenta-se o número de Lugares.Km¹⁷ produzidos, em 10⁶ L.Km.

Operador	Lugares.Km produzidos [10 ⁶ L.Km]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb*	17,95	7,27	-
TML-CM1	2 879,47	2 886,93	0,3%
TML-CM2	2 534,55	2 654,35	4,7%
TML-CM3	1 518,00	1 554,03	2,4%
TML-CM4	1 641,19	1 650,77	0,6%
Operação AML Norte	5 431,97	5 548,55	2,1%
Operação AML Sul	3 159,19	3 204,79	1,4%
Total	8 591,16	8 753,34	1,9%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.2.6-1 – Número de Lugares.km produzidos
(Fonte: TML e operador)

Considerando a operação nas margens norte e sul da área metropolitana de Lisboa, excluída a Scotturb, observa-se uma variação de +2,0% dos Lugares.Km produzidos em 2025, face a 2024, com destaque para a TML-CM2, com um aumento de +4,7%.

¹⁷ «Lugares.km»: Soma dos resultados obtidos pela multiplicação da lotação de cada viatura pela distância total efetivamente percorrida por esta (INE).

A figura seguinte mostra a evolução do número de Lugares.Km produzidos nos anos 2024 e 2025, por operador.

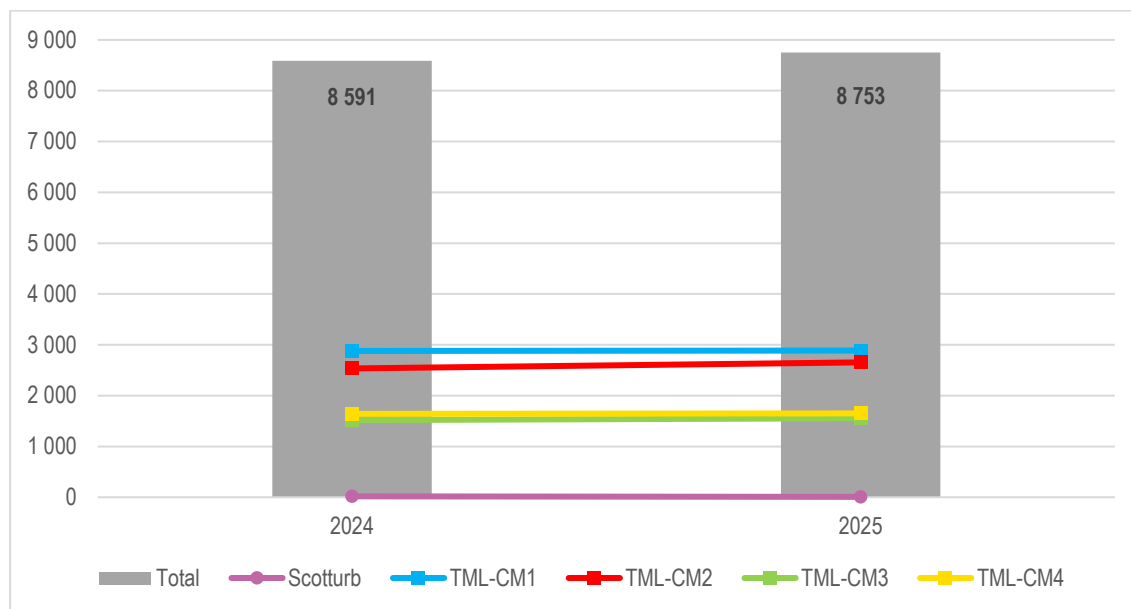


Figura 3.2.6-1 – Número de lugares.km produzidos (10⁶ L.Km)
(Fonte: TML e operador)

3.2.7. Títulos de transporte

Apresentam-se, no Anexo IV ao presente relatório, por operador, as opções disponíveis em termos de títulos de transporte, designadamente o preço, discriminados por:

- (i) Títulos ocasionais;
- (ii) Títulos monomodais;
- (iii) Títulos intermodais e/ou assinaturas.

Recorda-se que em abril de 2019 foi implementado no território da área metropolitana de Lisboa um novo sistema tarifário que levou a uma alteração substancial do modelo até aí vigente, e consequentemente dos títulos disponibilizados, com redução do número de títulos, simplificação e diminuição das tarifas praticadas. Estas medidas foram concretizadas através do Programa de Apoio à Redução Tarifária, que permitiu a compensação tarifária da obrigação de serviço público da disponibilização dos novos títulos implementados ao abrigo do Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, “Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa”, introduzindo os seguintes títulos de transporte (passes), de âmbito metropolitano e municipal: Navegante metropolitano (40€), Navegante municipal (30€), Navegante família, de âmbito metropolitano ou municipal, (80€ / 60€), Navegante +65 (20€), passe Navegante 12 (Gratuito).

Em 2021 foi criado o Passe Antigo Combatente (PAC), na sequência da Lei n.º 46/2020, de 20 de agosto, que estabelece a gratuidade do passe intermodal para os detentores do cartão de antigo combatente, bem como para os respetivos viúvos.

Em 2024, foi implementado o Passe Gratuito Jovem, com grande impacto a nível nacional, que na AML se aplicou ao título Navegante metropolitano, com âmbito alargado em dezembro de 2024.

Já em janeiro de 2025, é criado o Circula PT que alarga os benefícios do Passe Social+ a cidadãos com outras situações de vulnerabilidade, deixando de ser uma medida restrita às áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e a títulos intermodais, e passando a aplicar-se a todo o território continental.

Quanto às atualizações tarifárias, em novembro de 2024 a Comissão Executiva Metropolitana de Lisboa aprovou a manutenção dos preços dos passes intermodais Navegante e a manutenção dos preços dos títulos próprios dos Contratos da Carris Metropolitana para o ano de 2025.

Aos restantes títulos de transporte ocasionais dos operadores e serviços da sua competência, foi aplicada a Taxa de Atualização Tarifária de 2,02%, decretada pela AMT. Este valor foi considerado, nos limites legalmente definidos, para as tarifas dos títulos de transporte ocasionais (bilhetes simples, de bordo, pré-comprados e unidades intermodais de transporte pré-pagas).

No total, em 2025, a TML-CM disponibilizou 116 títulos, incluindo nestes 101 títulos intermodais *Navegante*, 5 complementos inter-regionais monomodais e 10 ocasionais. O operador Scotturb apresentou 14 títulos de transporte ocasionais, além dos 16 intermodais Navegante em diferentes modalidades.

Operador	N.º Títulos existentes [Unidades]	
	2024	2025
Scotturb*	26	30
TML-CM	151	116
Intermodais (Navegante) a)	136	101
Total b)	163	130

- * Operação até 30 de abril de 2025.
- a) Os títulos intermodais Navegante são aceites em todos os operadores da área metropolitana de Lisboa. Contudo, dos títulos intermodais Navegante de âmbito municipal, a Scotturb apenas aceitou os relativos ao município de Sintra.
- b) O Total não corresponde à soma das parcelas enumeradas. Considera apenas uma vez a contabilização dos 101 títulos intermodais Navegante, eliminando assim a repetição da sua contabilização.

Tabela 3.2.7-1 – Número de títulos existentes na área metropolitana de Lisboa por operador
(Fonte: TML)

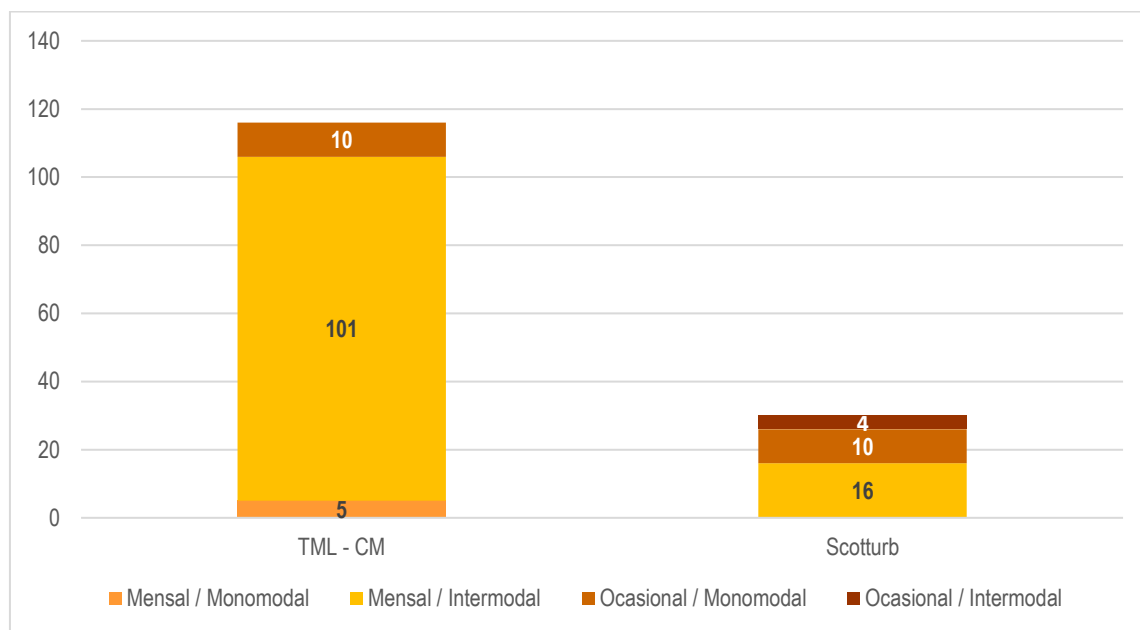


Figura 3.2.7-1 – Número de títulos existentes em 2025, por classificação
(Fonte: TML)

3.3. Procura

3.3.1. Número de passageiros transportados

Para cada um dos operadores, e para cada um dos anos de 2024 e 2025, apresenta-se o número de passageiros transportados¹⁸, em unidades.

Operador	N.º de Passageiros Transportados [Unidades]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb*	1 428 433	324 233	-
TML-CM1	59 017 748	66 156 826	12%
TML-CM2	58 292 807	63 463 782	9%
TML-CM3	37 407 951	41 783 813	12%
TML-CM4	19 216 530	22 644 855	18%
Operação AML Norte	118 738 988	129 944 841	9%
Operação AML Sul	56 624 481	64 428 668	14%
Total	175 363 469	194 373 509	11%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados
(Fonte: Operador e TML-CM)

¹⁸ «Passageiro transportado»: Corresponde a uma pessoa física transportada em todo o percurso ou parte dele (exclui o pessoal afeto ao serviço do veículo) (INE).

Os cerca de 194 milhões de passageiros transportados nos SPTPR da competência da AML, em 2025, refletem o aumento do número de passageiros transportados em +11%, face a 2024, apesar da redução da Scotturb por não ter operado todo o ano. Relativamente a 2019, regista-se um acréscimo de 39%, quando se compara a procura dos operadores privados à data.

Observa-se uma variação, face a 2024, de +14% na margem Sul e de +9% na margem Norte. Este acréscimo global estará relacionado com vários fatores, como o aumento e melhoria da oferta, a alteração do padrão de deslocações e as gratuidades, designadamente o passe gratuito jovem.

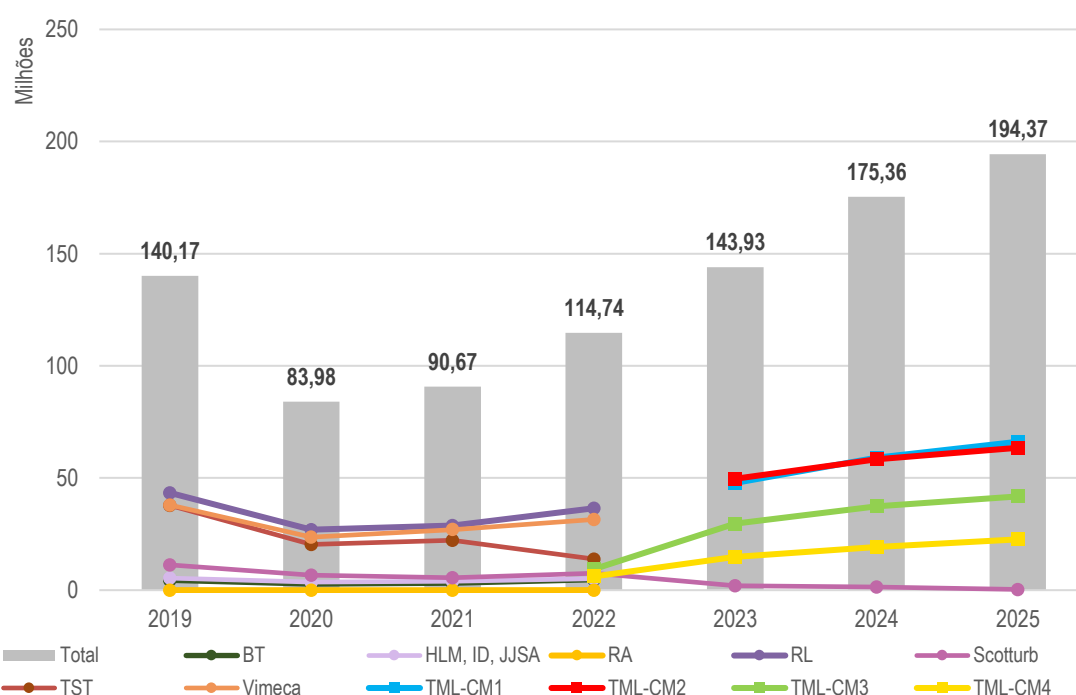


Figura 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados
(Fonte: TML-CM e Operador)

3.3.2. Número de passageiros.km transportados

Para cada um dos operadores, e para os anos 2024 e 2025, apresenta-se o número de Passageiros.Km transportados¹⁹, em 10³ P.Km.

O valor de Passageiros.Km transportados em 2025 foi de 1 284 milhões P.Km, o que corresponde a uma variação positiva de 10% face ao ano anterior. A variação face aos cerca de 964 milhões P.Km registados em 2019, foi de +33%.

¹⁹ «Passageiro.km transportado»: Unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro (INE).

Este incremento foi de + 14% na margem Sul e de +8% na margem Norte, excluída a Scotturb.

Operador	Passageiros.km transportados [10 ³ P.Km]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb*	14 403	3 394	-
TML-CM1	297 812 a)	328 105 a)	10%
TML-CM2	382 241 a)	417 537 a)	9%
TML-CM3	212 666 a)	231 238 a)	9%
TML-CM4	257 316 a)	303 470 a)	18%
Operação AML Norte	694 455	749 036	8%
Operação AML Sul	469 981	534 708	14%
Total	1 164 437	1 283 744	10%

* Operação até 30 de abril de 2025.

a) Valor estimado tendo em conta a distância média percorrida por passageiro, apurada com base na etapa média por linha.

Tabela 3.3.2-1 – Número de passageiros.km transportados
(Fonte: TML e Operador)

3.3.3. Taxa de ocupação média anual da frota

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se a taxa de ocupação média da frota, em percentagem, calculada de acordo com a expressão “Passageiros.Km transportados / Lugares.Km oferecidos”, por entrar em linha de conta com a etapa média das deslocações realizadas pelos respetivos passageiros²⁰.

Operador	Taxa de ocupação média da frota [%]	
	2024	2025
Scotturb*	80,25	46,67
TML-CM1	10,34	11,37
TML-CM2	15,08	15,73
TML-CM3	14,01	14,88
TML-CM4	15,68	18,38
Total	13,55	14,68

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.3.3-1 – Taxa de ocupação média da frota
(Fonte: TML e Operador)

²⁰ Para o cálculo da taxa de ocupação média anual da frota também pode ser utilizada a expressão “Passageiros transportados / (n.º de circulações x lotação média dos autocarros)”. Porém, ao não entrar em linha de conta com a etapa média das deslocações, traduz-se em taxas de ocupação de veículos mais elevadas, atingindo até valores superiores a 100% nas linhas com grande rotatividade de passageiros (com muitas entradas e saídas ao longo do percurso), de que são exemplo linhas com percursos muito extensos, incluídas as linhas circulares.

Em 2025, relativamente a 2024, a taxa de ocupação média da frota cresceu em todos os operadores rodoviários com contrato de prestação de SPTP com a TML. Em sentido contrário, nos serviços explorados pela Scotturb a taxa de ocupação média apresenta uma grande diminuição face a 2024, devido ao facto de a operação em 2025 se restringir aos primeiros 4 meses do ano, um período de menor procura nestas linhas que são essencialmente turísticas.

3.3.4. Taxa de fraude detetada

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se a taxa de fraude detetada, em percentagem.

Os valores de fraude constantes da tabela seguinte, relativos aos contratos TML-CM, foram disponibilizados pela TML. A Scotturb não enviou esta informação. A taxa de fraude apurada no conjunto da operação da Carris Metropolitana situou-se nos 5,7%.

Operador	Taxa de fraude detetada [%]	
	2024	2025
Scotturb*	n.d.	n.d.
TML-CM1	n.d.	6,0
TML-CM2	n.d.	5,7
TML-CM3	4,73	4,1
TML-CM4	n.d.	3,8

* Operação até 30 de abril de 2025.
n.d. Dados não disponibilizados.

Tabela 3.3.4-1 – Taxa de fraude detetada
(Fonte: TML e Operador)

3.4. Material circulante

Para cada um dos operadores, e para 2024 e 2025, apresenta-se a idade média da frota, em anos, e o número de veículos da frota, em unidades, discriminado por:

- (i) Tipo de combustível;
- (ii) Norma ambiental Euro;
- (iii) Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida;
- (iv) Lotação; e
- (v) Tipologia.

Apresenta-se na tabela seguinte o número de veículos da frota de cada operador, em unidades.

Operador	N.º de veículos da frota [Unidades]		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Scotturb*	28	31	10,7%
TML-CM1	484	486	0,4%
TML-CM2	507	491	-3,2%
TML-CM3	337	349	3,6%
TML-CM4	249	261	4,8%
Total	1 605	1 618	0.8%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.4-1 – Número de veículos por operador e por ano
(Fonte: Operadores)

Com a entrada em operação da Carris Metropolitana em 2022 e em 2023, a renovação e o acréscimo número de veículos foi significativo,

Em 2025 o número de veículos da frota da Carris Metropolitana manteve-se relativamente estável, apresentando uma variação face a 2024, excluída a Scotturb, de +0,6%. No entanto, analisando os dados de cada operador, verificam-se variações positivas mais expressivas nos operadores TML-CM3 e TML-CM4, de +3,6% e +4,8%, respetivamente, relacionadas com a aquisição de veículos elétricos.

3.4.1. Idade média da frota

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se, na tabela e gráfico seguintes, a idade média da frota, em anos.

De notar que até ao início da operação da TML-CM em 2022, a idade média da frota de todos os operadores era de 12,5 anos, tendo passado em 2022 para 7,2 anos e em 2023 para 2,1 anos.

A idade média de todos os veículos em 2025 foi de 3,2 anos, variando entre 2,9 anos na TML-CM1 e 3,7 anos na TML-CM3.

Operador	Idade média da frota [Anos]	
	2024	2025
Scotturb*	6,4	3,6
TML-CM1	3,3	2,9
TML-CM2	2,6	3,2
TML-CM3	3,6	3,7
TML-CM4	2,1	3,0
Média	3,0	3,2

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.4.1-1 – Idade média da frota em 2025
(Fonte: Operadores)

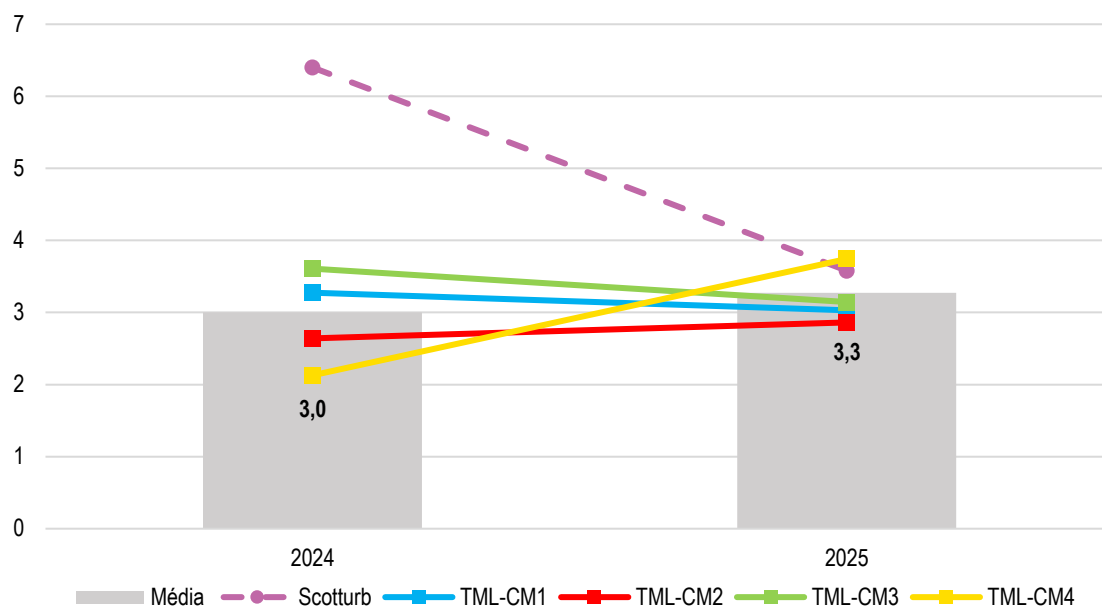


Figura 3.4.1-1 – Idade média da frota (anos) em 2024 e 2025
(Fonte: Operadores)

3.4.2. Tipo de combustível

A frota em circulação na área metropolitana de Lisboa, em 2025, é maioritariamente constituída por veículos movidos a gasóleo (84,9%), sendo, no entanto, de salientar o peso crescente de veículos movidos a eletricidade (12% do material circulante), com acréscimo de 37 veículos face a 2024. Esta expressiva variação de +25% foi impulsionada, principalmente, pela aquisição de 27 veículos elétricos pela TM-CM3. O número de veículos movidos a gás natural não registou variação significativa (-2%).

A transição para veículos movidos a combustíveis menos poluentes, que a Figura 3.4.2-1 ilustra, é resultado do cumprimento das quotas impostas pela AML nos Contratos da Carris Metropolitana, visando a progressiva descarbonização das frotas em circulação, contribuindo para a melhoria da qualidade do ar e a redução das emissões de carbono no setor da mobilidade urbana.

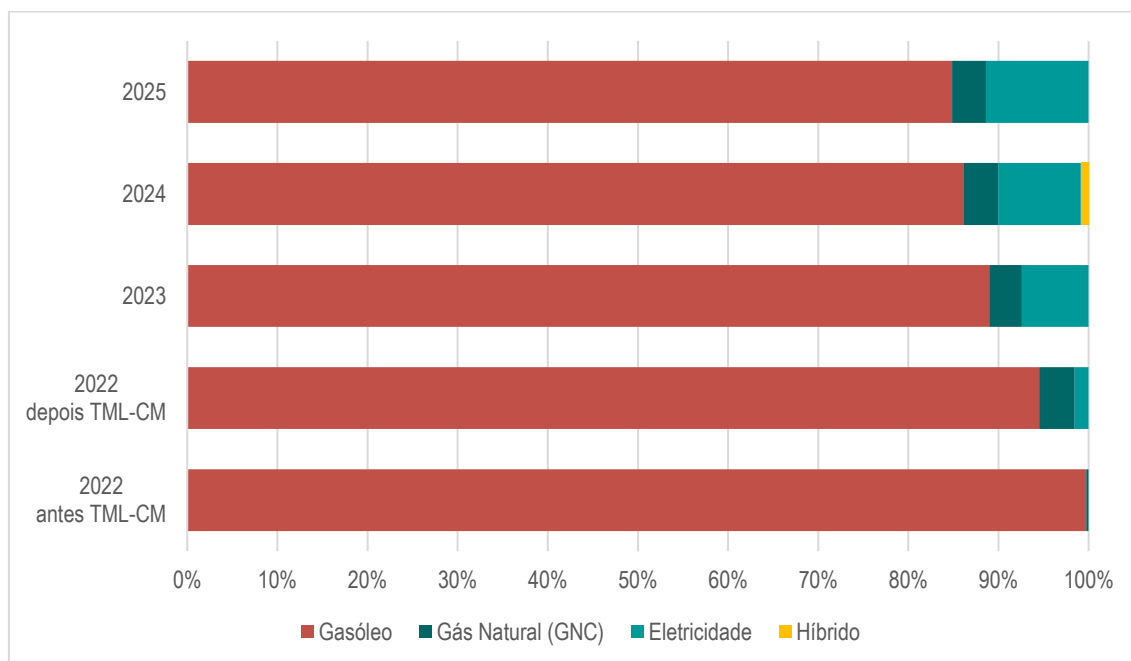


Figura 3.4.2-1 – Veículos por tipo de combustível antes e após a entrada em operação da TML –CM [%]
(Fonte: TML e Operadores)

Nas tabelas e figura seguintes, apresentam-se os números de veículos por tipo de combustível, em 2024 e 2025, e a variação ocorrida nestes anos nas frotas movidas a gasóleo, gás natural e eletricidade.

Operador	Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo [Unidades]		
	2024	2025	Variação 2025/2024 (%)
Scotturb	14	31	121%
TML–CM1	443	445	0,5%
TML–CM2	463	447	-3,5%
TML–CM3	320	305	-4,7%
TML–CM4	142	145	2,1%
Total	1382	1373	-0,7%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo
(Fonte: TML e Operador)

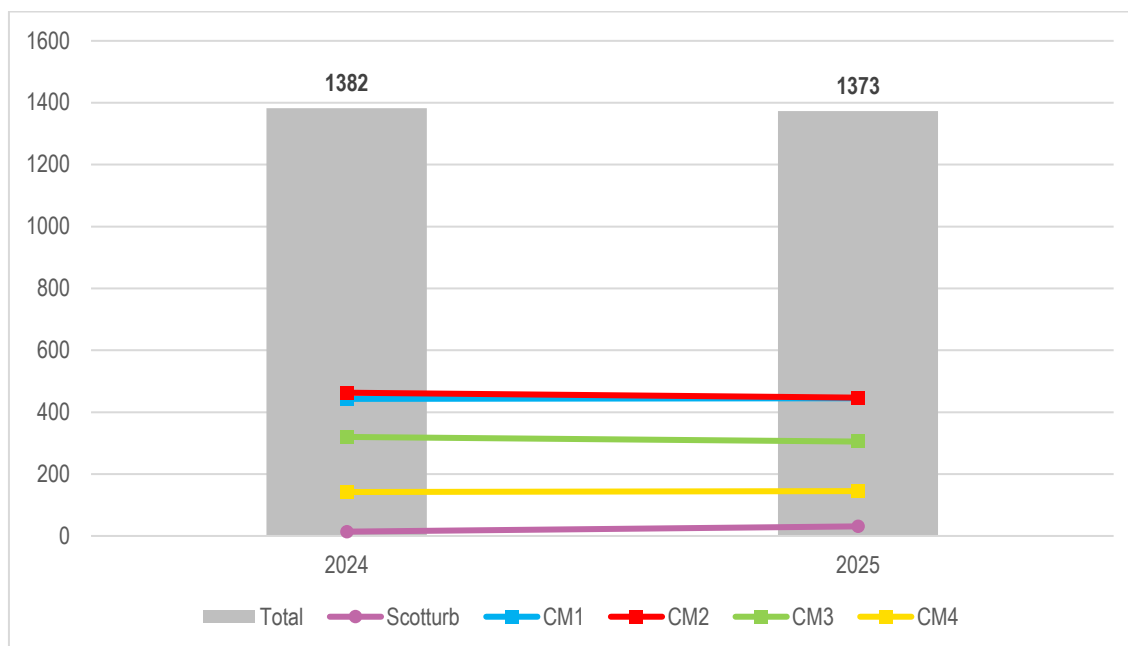


Figura 3.4.2-2 – Número de veículos movidos a Gasóleo em 2024 e 2025
(Fonte: TML e Operadores)

Operador	Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural e Eletricidade [Unidades]					
	2024		2025		Variação Gás natural 2025/2024 (%)	Variação Eletricidade 2025/2024 (%)
	Gás natural	Eletricidade	Gás natural	Eletricidade		
TML-CM1	-	41	-	41	-	0%
TML-CM2	5	39	4	40	-20%	3%
TML-CM3	17	-	17	27	0%	-
TML-CM4	40	67	40	76	0%	13%
Total	62	147	61	184	-2%	25%

Tabela 3.4.2-2 – Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural e Eletricidade
(Fonte: TML e Operadores)

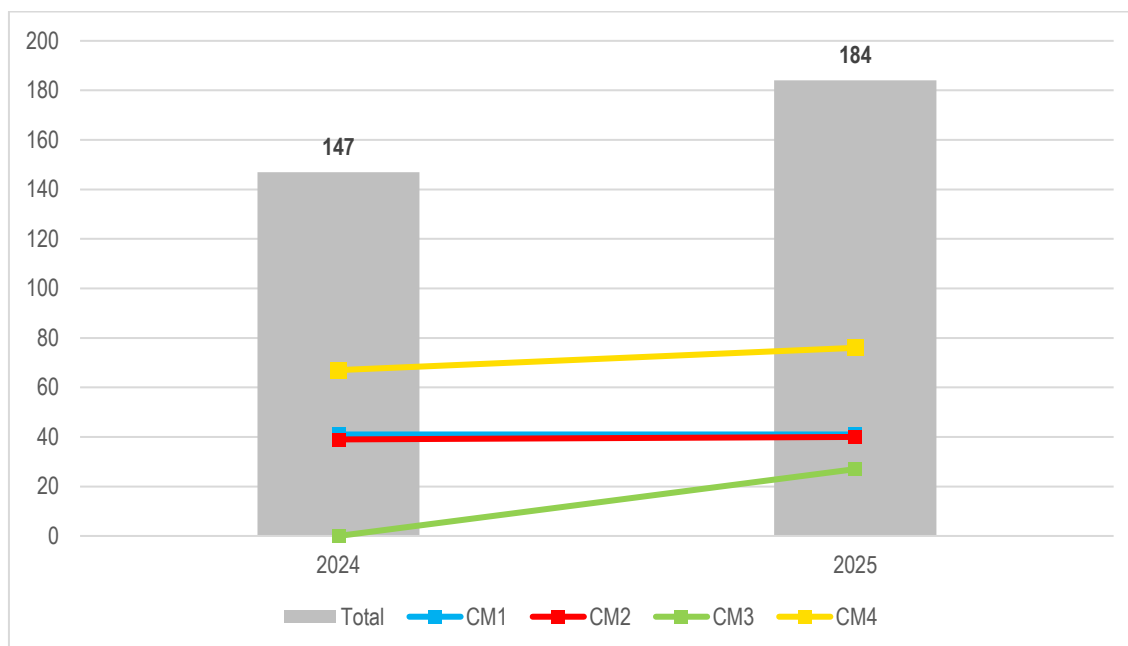


Figura 3.4.2-3 – Número de veículos movidos a Eletricidade em 2024 e 2025
(Fonte: TML e Operadores)

3.4.3. Norma ambiental Euro

Na tabela e figura seguintes, apresenta-se o número de veículos da frota por Norma Ambiental Euro²¹ e a respetiva percentagem por ano, para os anos de 2024 e 2025.

A análise dos dados indica que desde 2023, com os serviços da Carris Metropolitana a cobrirem todo o território da área metropolitana, os operadores disponibilizaram veículos menos poluentes, com os veículos da norma ambiental Euro VI a prevalecerem.

Os veículos com norma ambiental Euro VI representaram, em 2024, 86,9% da frota, com 1394 veículos, o que foi um sinal muito positivo em termos ambientais; continuam a ser os mais representativos em 2025, passando para 1407 veículos, o que representou 87,0% da frota.

²¹ As normas europeias de emissões (Normas Euro) são regulamentos da União Europeia que estabelecem os limites máximos de emissão de poluentes para veículos em estrada. O número que integra a sigla identifica o nível de exigência - quanto maior o número, menos poluente é o veículo. Uma vez em vigor a norma atualizada, os fabricantes devem descontinuar todos os veículos fabricados em conformidade com os padrões anteriores. Desde 1988 foram implementadas as normas EURO I, II, III, IV, V e VI, sendo esta última a atual, aplicada em Janeiro de 2014 a veículos pesados e ligeiros.

Norma Ambiental	Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades e % do total]	
	2024	2025
Euro IV	11 (0,7%)	-
Euro V	53 (3,3%)	27(1,6%)
Euro VI	1 394 (86,9%)	1407(87,0%)
Elétrico	147 (9,2%)	184(11,4%)
Total	1 605 (100%)	1 618(100%)

Tabela 3.4.3-1 – Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO
(Fonte: TML e Operadores)

Nas duas figuras seguintes, nas quais se representa a variação do número de veículos por Norma Ambiental Euro desde 2022 (antes e depois do início dos serviços da TML–CM) até 2025, é possível observar a prevalência de veículos com a Norma Ambiental Euro VI em todos os períodos em análise, com forte impulso desde que, em 2022, tiveram início os serviços da TML–CM. Também é possível observar que desde 2025 deixaram de existir veículos com norma ambiental inferior a Euro IV e cresceu a expressão de veículos elétricos.

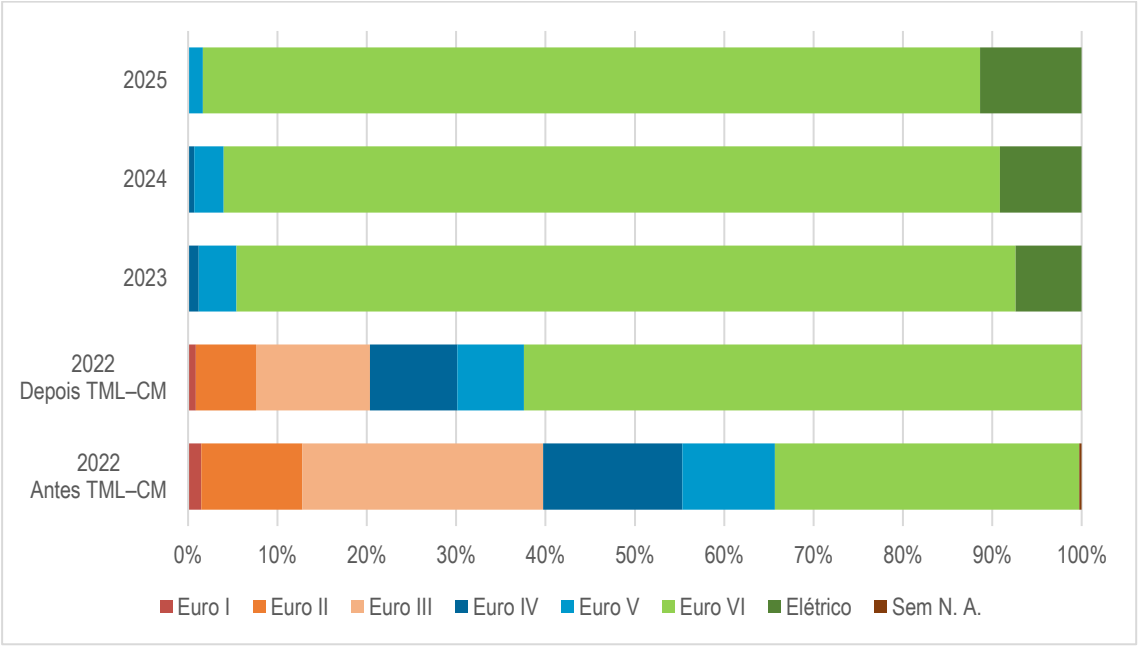


Figura 3.4.3-1 – Percentagem de veículos por Norma Ambiental EURO
(Fonte: Operadores)

Na tabela seguinte apresenta-se o número de veículos da frota por Norma Ambiental Euro, para cada operador, em 2024 e 2025.

Norma EURO	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]									
	2024					2025				
	Scotturb	TML-CM1	TML-CM2	TML-CM3	TML-CM4	Scotturb*	TML-CM1	TML-CM2	TML-CM3	TML-CM4
Euro IV	5	-	6	-	-	-	-	-	-	-
Euro V	-	-	11	42	-	-	-	-	27	-
Euro VI	23	443	451	295	182	31	445	451	295	185
Elétrico	-	41	39	-	67	-	41	40	27	76
Total	28	484	507	337	249	31	486	491	349	261

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.4.3-2 – Número de veículos de cada operador por Norma Ambiental EURO em 2024 e 2025
(Fonte: TML e Operador)

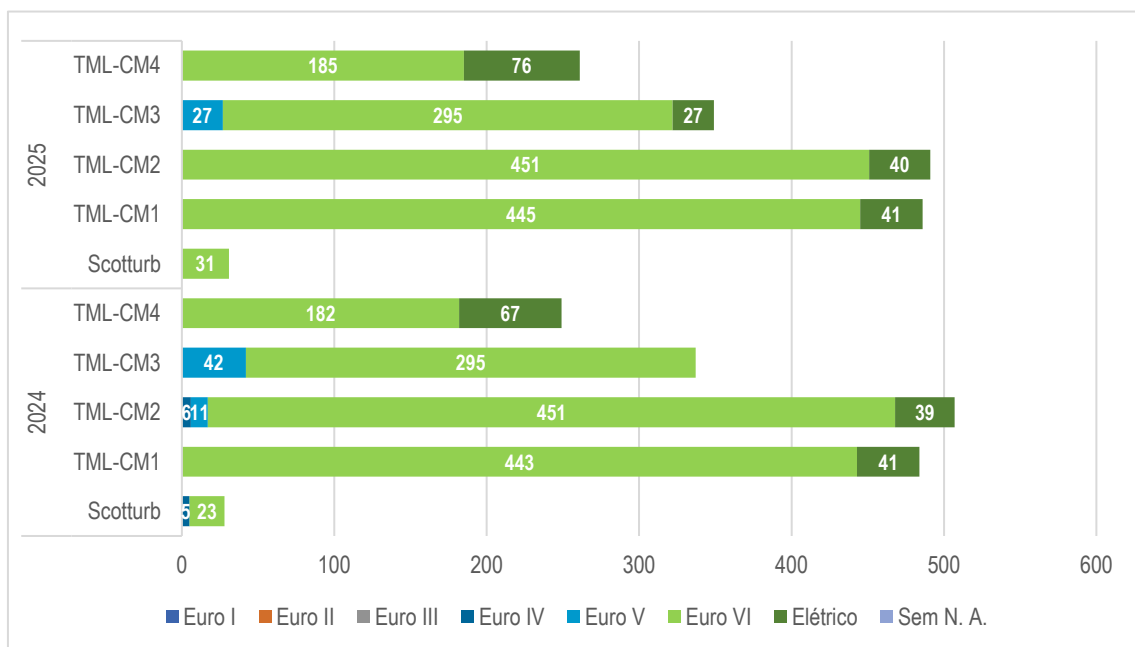


Figura 3.4.3-2 – Número de veículos de cada operador por Norma Ambiental EURO em 2024 e 2025
(Fonte: TML e Operador)

3.4.4. Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Condicionada

Na tabela seguinte apresenta-se o número e a percentagem de veículos da frota com Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Condicionada, por tipo de sistema.

Em 2025, em todos os operadores, a totalidade de autocarros dispôs de pelo menos um sistema destinado a servir pessoas com mobilidade condicionada.

Comparando com o ano anterior, em 2025 manteve-se o elevado número de veículos que dispõem de sistemas de apoio a pessoas com mobilidade condicionada, que subiu para 100% da frota, excluída a Scotturb, como apresentado na Tabela 3.4.4-1.

Operador	Número e percentagem de veículos da frota com Acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada [Unidade e %]	
	2024	2025
Scotturb*	28 (100%)	26(83,9%)
TML-CM1	484 (100%)	486 (100%)
TML-CM2	507 (100%)	491 (100%)
TML-CM3	331 (98,2%)	349 (100%)
TML-CM4	246 (98,8%)	261 (100%)
Total	1 596 (99,4%)	1 613(99,7%)

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.4.4-1 – N.º de veículos e percentagem da frota com acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada
(Fonte: TML e Operadores)

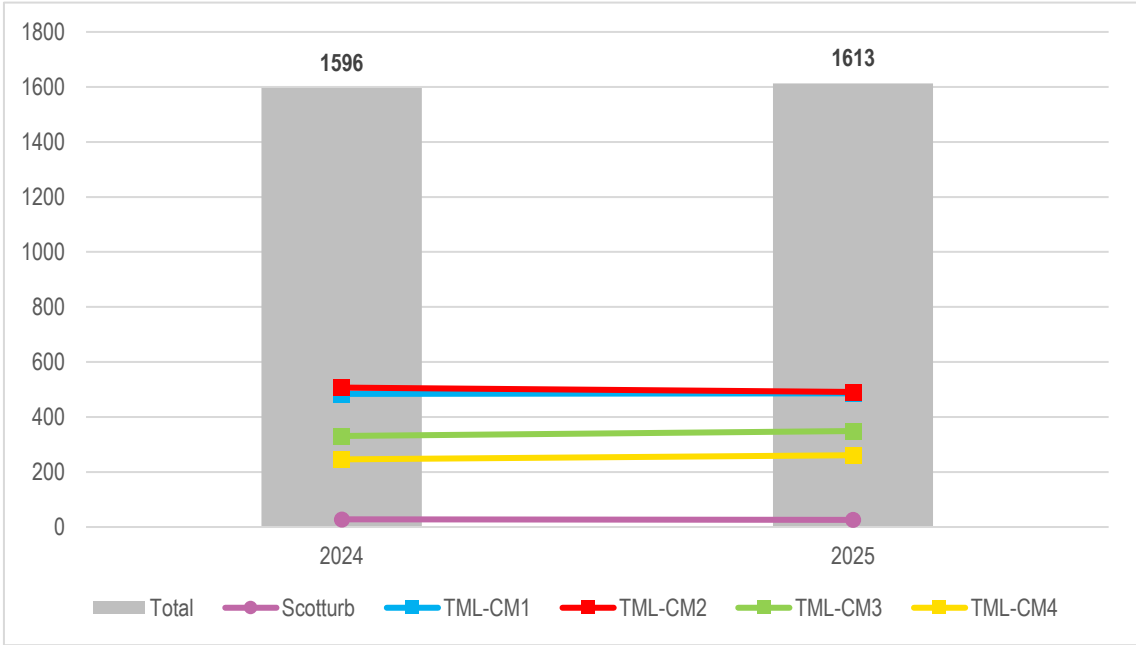


Figura 3.4.4-1 – N.º de veículos com APMR em 2024 e 2025
(Fonte: TML e Operadores)

Apresentam-se na

Ano	Número e percentagem de veículos com acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada, por tipologia de sistema	
2024	Rampa	276 17,2%
	Ajoelhamento e Rampa	192 12,0%
	Piso rebaixado, rampa e Ajoelhamento	1128 70,3%
	Sem sistema	9 0,6%
2025	Piso Rebaixado	1107 70,0%
	Rampa Manual	1186 74,9%
	Rampa Automática	551 34,1%
	Ajoelhamento	1353 83,6%

	Aviso sonoro de aproximação à paragem (dentro veículo)	1562	96,5%
	Aviso sonoro de aproximação do veículo à paragem (exterior)	1562	96,5%
	Botões paragem em Braille	1613	99,7%
	Sem sistema	5	0,3%

Tabela 3.4.4-2, por tipologia de sistema de apoio a pessoas com mobilidade condicionada, os números de veículos apurados em 2024 e 2025 e as respetivas percentagens da frota, verificando-se que em 2025:

- do total de 1 618 veículos da frota do conjunto de operadores, 1 613 dispõem de Botões de paragem em Braille, correspondendo a 99,7% da frota;
- cerca de 97% dispõem de sistemas de aviso sonoro, quer de aproximação à paragem (dentro veículo), quer de aproximação do veículo à paragem (no exterior);
- dos 1 618 veículos, 1 600 (98,9%) dispõem de pelo menos um tipo de rampa, manual ou automática, havendo 163 que dispõem dos dois tipos de rampa em simultâneo (10,2%);
- o número de veículos sem qualquer sistema de apoio a pessoas com mobilidade condicionada diminui de 9 em 2024 para 5 em 2025, estando estes ao serviço da Scotturb,

Ano	Número e percentagem de veículos com acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada, por tipologia de sistema		
2024	Rampa	276	17,2%
	Ajoelhamento e Rampa	192	12,0%
	Piso rebaixado, rampa e Ajoelhamento	1128	70,3%
	Sem sistema	9	0,6%
2025	Piso Rebaixado	1107	70,0%
	Rampa Manual	1186	74,9%
	Rampa Automática	551	34,1%
	Ajoelhamento	1353	83,6%
	Aviso sonoro de aproximação à paragem (dentro veículo)	1562	96,5%
	Aviso sonoro de aproximação do veículo à paragem (exterior)	1562	96,5%
	Botões paragem em Braille	1613	99,7%
	Sem sistema	5	0,3%

Tabela 3.4.4-2 – N.º de veículos das frotas, por tipologia de sistema de acessibilidade
(Fonte: TML e Operadores)

Na figura seguinte apresenta-se o número de veículos da frota em 2025, e respetiva percentagem, por tipologia de sistema de acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada.

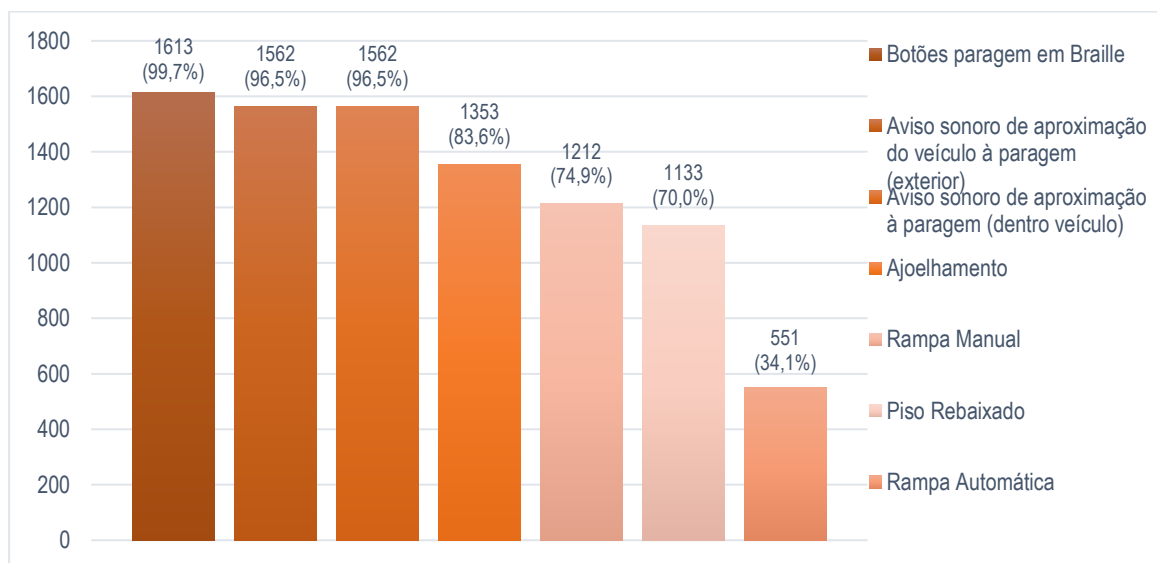


Figura 3.4.4-2 – Número de veículos da frota por tipologia de sistema de acessibilidade 2025
(Fonte: TML e Operadores)

3.4.5. Lotação

O número de veículos da frota, em unidades, discriminados por lotação, é apresentado no Anexo V ao presente relatório. Na tabela e figura seguintes apresenta-se o número de veículos de todos os operadores, por classes de lotação, nos anos de 2024 e 2025.

Da tabela observa-se que a classe de lotação 71-100 foi a mais expressiva em 2024 e 2025, representando 43% e 45% da frota, respetivamente.

Os dados revelam que os veículos de maior lotação, entre 101 e 151 lugares, com 628 veículos em 2024, passaram a 612 veículos em 2025, representando 39% e 38% da frota, respetivamente.

A classe 51-70, a menos representada na frota dos operadores em 2024 e 2025, com apenas 5% da frota em ambos os anos, registou uma diminuição no número de veículos de 88 no ano 2024 para 80 em 2025.

Nos anos em análise, a classe de lotação 8-50 foi a segunda menos representada na frota dos operadores em 2024 e 2025, com 12% da frota nos dois anos. Em 2025 o número de autocarros subiu de 191 para 197, face a 2024.

Classes de lotação	N.º de veículos por classes de lotação [Unidade], com percentagem de veículos da frota [%], e variação 2025/2024 [%]		
	2024	2025	variação 2025/2024
8-50	191 (12%)	197 (12%)	3%

Classes de lotação	N.º de veículos por classes de lotação [Unidade], com percentagem de veículos da frota [%], e variação 2025/2024 [%]		
	2024	2025	variação 2025/2024
51-70	88 (5%)	80 (5%)	-9%
71-100	698 (43%)	729 (45%)	4%
101-151	628 (39%)	612 (38%)	-3%
Total	1605(100%)	1618 (100%)	1%

Tabela 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação
(Fonte: TML e Operadores)

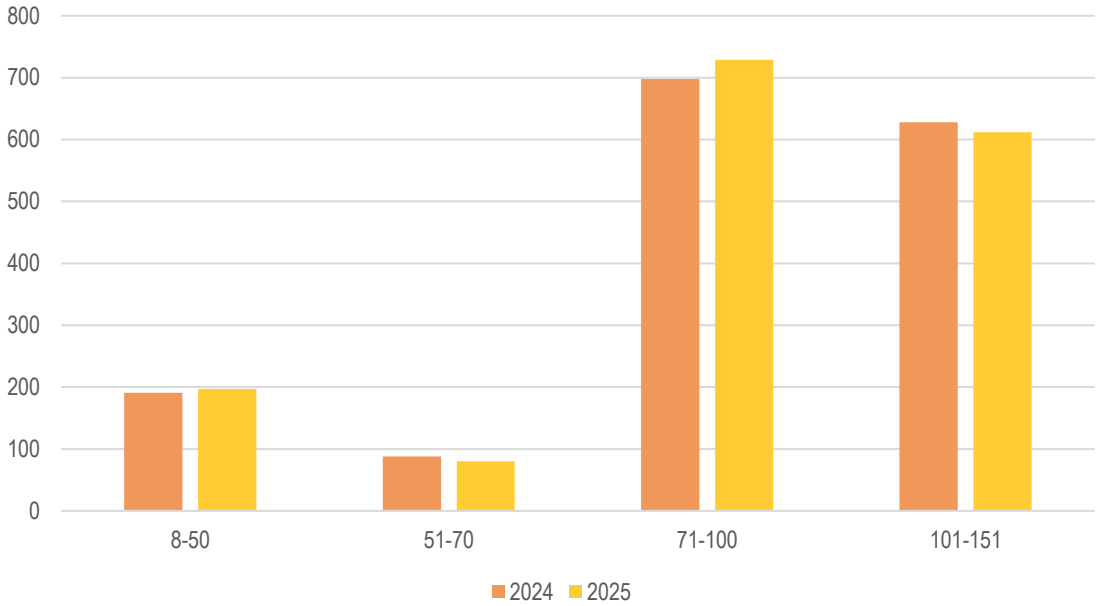


Figura 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação
(Fonte: TML e Operadores)

Para comparação com anos anteriores, apresenta-se na figura seguinte a evolução da percentagem de veículos enquadrados nas quatro classes de lotação, desde a entrada em operação da Carris Metropolitana em 2022. Em 2025, a lotação média da frota foi de 87 lugares, variando entre veículos de 19 lugares na Scotturb e 134 na TML-CM4.

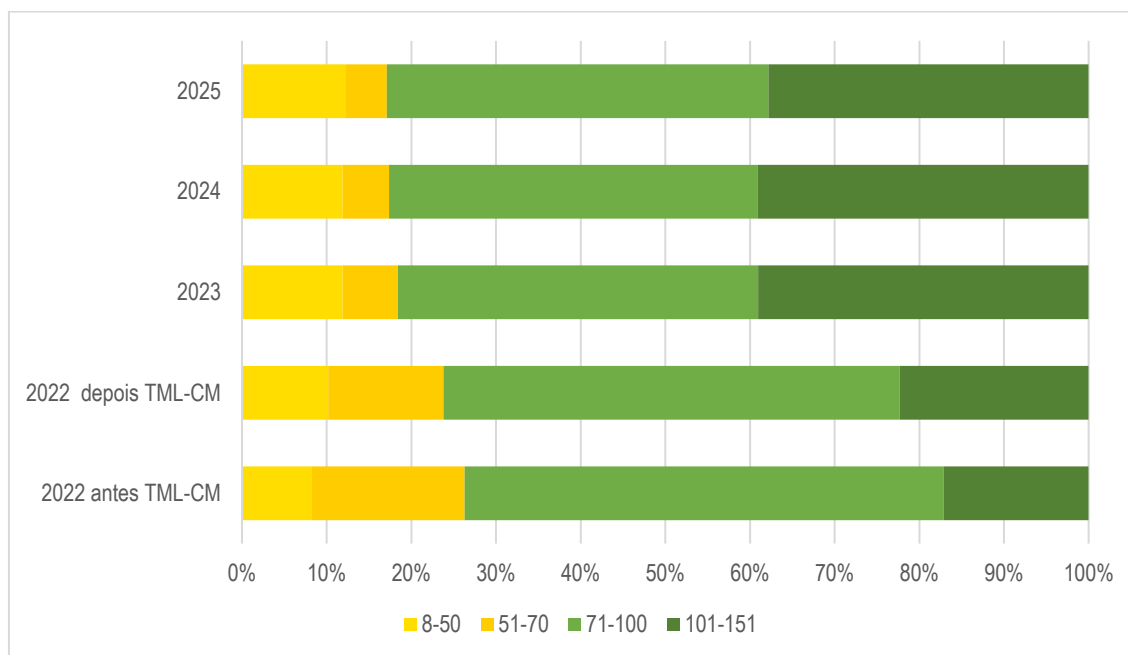


Figura 3.4.5-2 – Evolução da percentagem de veículos por classes de lotação de 2022 a 2025
(Fonte: TML e Operadores)

3.4.6. Tipologia

Na Tabela 3.4.6-1 apresenta-se o número de veículos e a sua percentagem na frota, por tipologia, bem como a variação do número de veículos por tipologia nos dois períodos analisados neste relatório.

Os veículos da tipologia Urbano – Standard são os mais utilizados no serviço de transportes da área metropolitana, representando em 2025 cerca de 66% da frota (1 063 veículos).

A tipologia Interurbano – Standard, cujo número de veículos em 2024 era de 272, passou em 2025 para 288, representando um acréscimo de 6%. Em 2025 estes veículos representaram 17,8% da frota global.

A tipologia “Urbano / Interurbano – Articulado”, que passou de 8 veículos em 2024 para 2 veículos em 2025, com redução de -75%, tem um peso muito reduzido na frota (0,1%).

A tipologia Urbano-Midi registou um decréscimo de 4% relativamente a 2024, passando de 81 veículos para 78 em 2025.

A tipologia Urbano-Mini teve representações idênticas na frota em 2024 (11,3%) e 2025 (11,6%).

Tipologia do veículo	N.º de veículos por Tipologia, com percentagem de veículos da frota [%], e variação 2025/2024 [%]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Urbano – Mini	181 (11,3%)	187 (11,6%)	3%
Urbano – Midi	81 (5,0%)	78 (4,8%)	-4%
Urbano – Standard	1063 (66,2%)	1063 (65,7%)	0%

Tipologia do veículo	N.º de veículos por Tipologia, com percentagem de veículos da frota [%], e variação 2025/2024 [%]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Urbano / Interurbano – Articulado	8 (0,5%)	2 (0,1%)	-75%
Interurbano – Standard	272 (16,9%)	288 (17,8%)	6%
Total	1 605 (100%)	1 618 (100%)	1%

Tabela 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia e variação
(Fonte: TML e Operadores)

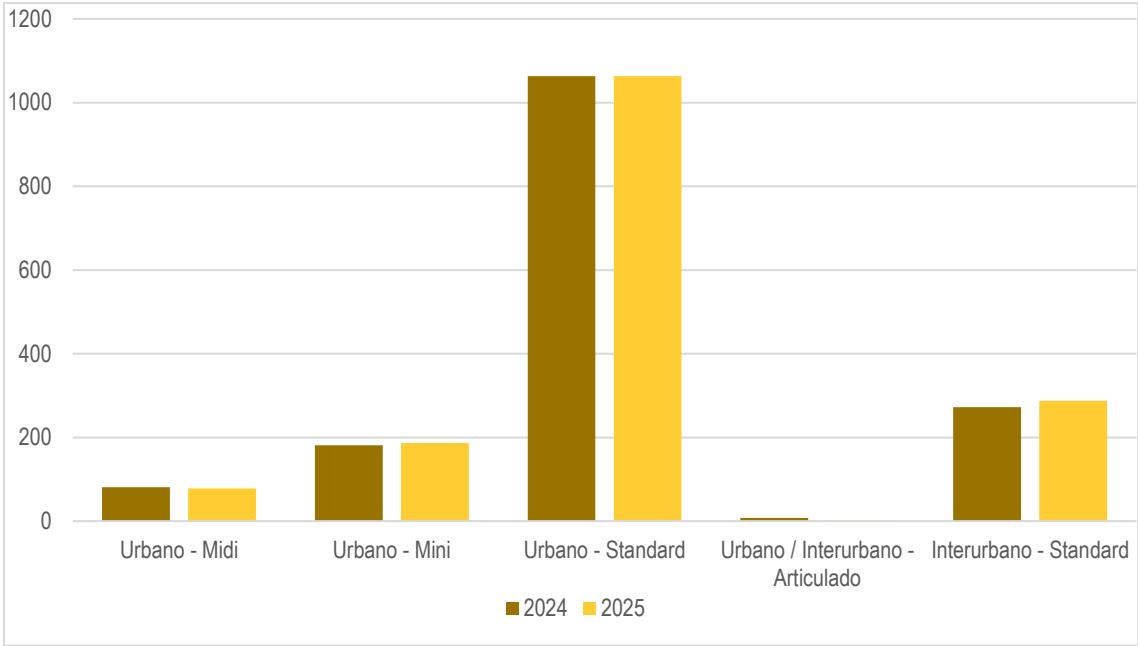


Figura 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia
(Fonte: TML e Operadores)

3.5. Indicadores Económico-Financeiros

No presente capítulo são apresentados os rendimentos, gastos e investimentos da TML, enquanto autoridade de transportes, associados ao SPTRP da área metropolitana de Lisboa e identificam-se os montantes pagos aos operadores, segundo cada uma das rubricas referidas na dimensão “indicadores económico-financeiros”, constante do Anexo (informação mínima a constar no relatório anual relativo ao SPTP previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007).

Assim, tendo em conta o Regulamento n.º 278-A/2019 de 19 de março, na sua redação atual, que define as regras relativas à titularidade das receitas tarifárias e ao cálculo e repartição das compensações financeiras devidas aos operadores pelo cumprimento das OSP tarifárias inerentes ao sistema metropolitano, devem ser reportados no presente relatório os valores pagos no âmbito das respetivas competências, ainda que referentes a operadores que, nos termos do RJSPTP, não estejam referenciados como estando no seu âmbito de jurisdição.

Recordar que foi publicada em 27 de dezembro de 2023 a 6.ª alteração ao Regulamento n.º 278-A/2019, Regulamento n.º 1362-C/2023, com alteração da metodologia de pagamento. São fixadas novas regras considerando apenas os títulos Navegante e com um critério de distribuição, que passou a ter em conta o cálculo dinâmico dos passageiros.km por título e operador.

Há que referir que em 2022, a TML passou a assumir a posição de contraente público nos Contratos da Carris Metropolitana, passando a possuir a titularidade da receita da operação destes contratos, assim como a obrigatoriedade do pagamento de um valor fixo por km de serviço de transporte prestado no âmbito desses contratos. É, ainda, sobre a TML que recaem não só as obrigações adstritas aos operadores ao abrigo dos contratos em vigor pelo cumprimento do Regulamento, como também o défice resultante da não cobertura dos gastos operacionais de serviços de transportes essenciais através das receitas de vendas de títulos de transporte.

Desta forma, no caso dos serviços explorados ao abrigo dos Contratos da Carris Metropolitana, nos quais se atribui a titularidade das receitas à TML, é esta a destinatária do pagamento das compensações financeiras, pois é igualmente sobre ela que impendem as obrigações adstritas aos operadores ao abrigo dos contratos em vigor pelo cumprimento do Regulamento.

Importa ainda mencionar que os montantes pagos por outras entidades, e cujos cálculos para pagamento foram efetuados pela TML, são, igualmente, incluídos no presente relatório.

Em 2024, foi criado o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP), pelo Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, o qual contempla os objetivos dos programas PART, PROTransP e verbas extraordinárias (Extra PART), e que passou a financiar outro tipo de medidas de promoção do transporte público coletivo, para além do tarifário e da oferta, nomeadamente investimentos em sistemas de bilhética, modernização e melhoria dos transportes,

informação ao público, apoio a estudos e outros serviços essenciais no âmbito das competências das AT.

3.5.1. **Receitas tarifárias anuais por título de transporte**

3.5.1.1. **Proveniente das vendas**

Na tabela seguinte são apresentados os valores das receitas tarifárias anuais provenientes da venda dos títulos, excluindo compensações tarifárias, por operador da competência da TML, e por título (tipo passe, simples e venda de cartões de suporte de títulos), para os anos de 2024 e 2025. Alerta-se, no entanto, que estas podem ser distintas das receitas finais apuradas no âmbito do Regulamento n.º 278-A/2019, uma vez que o procedimento de fecho de contas de 2025 ainda se encontra em fase de conclusão e o momento de apuramento do fecho do ano contabilístico exige a estimativa dos montantes relativos aos últimos meses do ano.

Operador	Receitas tarifárias anuais por título de transporte [10³ €(euro)] sem IVA										
	2024				2025				Variação 2025 / 2024		
	Títulos tipo passe/assin atura	Títulos simples	Suportes de Títulos	Total	Títulos tipo passe/assin atura	Títulos simples	Suportes de Títulos	Total	Passe/ assinatura	Títulos simples	Suportes
Scotturb		5 578,82		5 578,82		1 370,64		1 370,64	-	-75,4%	-
TML-CM1	25 795,86	3 958,92	962,78	30 717,57	26 140,79	4 116,16	958,03	31 214,98	1,3%	4,0%	-0,5%
TML-CM2	23 640,47	4 572,92	483,71	28 697,10	23 756,82	3 899,20	496,76	28 152,78	0,5%	-14,7%	2,7%
TML-CM3	10 242,38	3 598,16	517,25	14 357,79	10 177,60	3 247,38	509,85	13 934,83	-0,6%	-9,7%	-1,4%
TML-CM4	14 172,97	3 992,50	416,48	18 581,94	15 088,17	3 807,04	409,63	19 304,84	6,5%	-4,6%	-1,6%
Oper. AML Norte	49 436,33	14 110,66	1 446,49	64 993,49	49 897,61	9 386,00	1 454,79	60 738,40	0,9%	-33,5%	0,6%
Oper. AML Sul	24 415,35	7 590,66	933,73	32 939,73	25 265,77	7 054,42	919,48	33 239,67	3,5%	-7,1%	-1,5%
Total	73 851,68	21 701,32	2 380,22	97 933,22	75 163,38	16 440,42	2 374,27	93 978,07	1,8%	-24,2%	-0,2%

* Operação até 30 de abril de 2025.

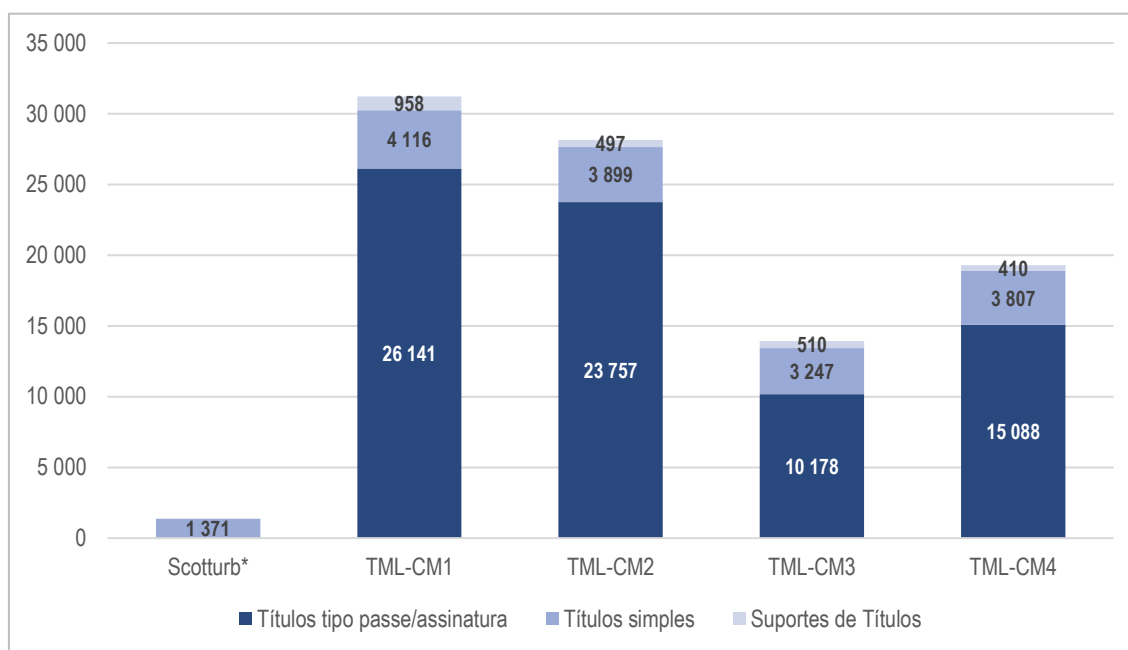
Tabela 3.5.1.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador, por título de transporte
(Fonte: Operadores e TML)

Segundo a metodologia de repartição de receitas de passes Navegante, resultante da última alteração ao Regulamento, aplicada nos anos de 2024 e 2025, a receita de passes atribuída ao operador é repartida tendo por base a efetiva utilização dos títulos de transporte nos serviços de cada operador.

A receita da venda de passes associada aos Contratos da Carris Metropolitana (contratos TML-CM), sofreu um ligeiro aumento médio (+1,8%) de 2024 para 2025, enquanto os títulos simples (ocasionais), que correspondem às receitas provenientes da venda direta de bilhetes a bordo da TML-CM e da repartição do título pré-comprado, registaram uma redução média face a 2024 (7%). Entre outros

motivos, esta perda é possivelmente reflexo da migração de utilizadores para títulos do tipo passe, designadamente jovens para o passe jovem gratuito.

De uma forma geral, apesar do aumento dos títulos carregados, a evolução da receita total resultante da venda de títulos em 2025 foi condicionada negativamente pela implementação do passe gratuito para jovens e positivamente pelo crescimento da oferta e da procura da TML-CM.



* Operação até 30 de abril de 2025.

Figura 3.5.1.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador (10³ euro) sem IVA – 2025
(Fonte: TML e Operadores)

No Anexo VI ao presente relatório, apresentam-se todas as receitas tarifárias anuais de 2025, provenientes da venda de títulos, por título de transporte, para cada um dos operadores da competência da AML/TML – Scotturb até 30 de abril de 2025 e TML-CM.

3.5.1.2. Compensação tarifária

Para apurar a receita tarifária total de cada operador, deve ser adicionada à receita proveniente dos canais de venda, a compensação tarifária atribuída a cada um pelas seguintes obrigações de serviço público:

- (i) disponibilização dos passes Navegante, conforme Regulamento n.º 278-A/2019 e financiada pelo Estado e pelos Municípios por via do Incentiva +TP;

- (ii) manutenção do preço dos passes Navegante imposta pela Lei que aprova o Orçamento de Estado em 2024 e pela AML em 2025 e financiada através do Incentiva +TP;
- (iii) disponibilização de passes bonificados Social+/- Circula PT, Passe Jovem e Passe Antigo Combatente, impostas pelas Portarias em vigor e financiadas pelo Estado;
- (iv) descontos/bonificações impostos e financiados pelos municípios.

O apuramento e o pagamento desses montantes são realizados pela TML, no exercício das competências delegadas e subdelegadas pela AML, e no papel de AT responsável pelo apuramento e pagamento de compensações de OSP tarifárias impostas por si e pelo Estado, de acordo com regras especificadas em legislação própria. O financiamento destas compensações advém quer do Estado (através do Fundo Ambiental, atual Agência para o Clima, da Direção-Geral do Tesouro e das Finanças (DGTf), agora Entidade do Tesouro e Finanças (ETF) e da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN)), quer dos Municípios.

Apesar do fluxo financeiro envolvido, do ponto de vista contabilístico, nem as verbas recebidas para efetuar o pagamento destas compensações se consideram receitas, nem os pagamentos se consideram gastos da TML. No entanto, enquanto AT, considera-se relevante que sejam reportados, neste relatório, os montantes anuais apurados de compensação financeira realizados pela TML.

As tabelas seguintes resumem os valores apurados relativos aos anos de 2024 e 2025. Quanto ao ano de 2024, importa sublinhar que o processo de apuramento de fecho de contas foi, entretanto, concluído, sendo finais os valores reportados referentes a este ano. Contudo, importa referir, que por este motivo poderão existir diferenças entre estes valores e os que constam no Relatório do desempenho sumário relativo ao SPTP na Área Metropolitana de Lisboa de 2024, publicado na página de internet da TML.

No que concerne ao ano de 2025, os valores apresentados são de carácter provisório, uma vez que se aguarda pela conclusão do procedimento de fecho de contas e pela validação do apuramento das compensações pela disponibilização dos passes Antigo Combatente.

(i) Compensação pela disponibilização dos passes Navegante, conforme Regulamento n.º 278-A/2019 e compensação pelo congelamento do preço dos passes Navegante

As compensações pela disponibilização dos passes Navegante foram determinadas de acordo com a metodologia definida no Regulamento n.º 278-A/2019, na redação dada pelo Regulamento n.º 1362-C/2023, publicado a 27 de dezembro de 2023, como já referido.

Em 2023 e 2024 o Estado²² impôs o congelamento do preço dos passes, tendo para o efeito reforçado as verbas do Incentiva +TP para o pagamento das compensações devidas aos operadores por esta OSP imposta. Em 2025 mantiveram-se inalterados os preços dos passes Navegante, por deliberação da AML.

No ano de 2025, os valores apurados relativos a compensações tarifárias pela disponibilização de passes Navegante e pelo congelamento do preço dos passes totalizaram 148,0 milhões de euros, líquidos sem IVA, o que representa um aumento de 9% face ao total de 2024.

Incentiva +TP	Compensação financeira realizados pela AT pela disponibilização de passes Navegante, incluindo compensação pelo congelamento, sem IVA [10 ³ € (euro)]	
	2024	2025
	Incentiva +TP	Incentiva +TP
CP	23 232,39	25 247,40
FT+ SFT	10 559,28	11 821,42
ML	21 295,70	21 626,22
MST	1 454,59	1 554,44
TTSL	5 006,26	5 240,38
Carris	24 898,95	25 188,17
AT Cascais	1 031, 37	1 613,68
TCB	2 288,06	2 460,02
TML-CM	45 933,85	53 040,98
BT	298,49	344,22
Total	135 998,94	148 136,94

Tabela 3.5.1.2-1 – Compensação financeira do sistema tarifário Navegante realizados pela TML
(Fonte: TML)

(ii) Compensação pela disponibilização dos passes bonificados Social+/ Circula PT, Passe Jovem e Passe Antigo Combatente

As compensações devidas pela disponibilização de passes gratuitos ou bonificados são apuradas tendo em consideração o número de passes carregados ou validados em cada mês, o preço de venda ao público e o preço do título de referência. No caso do passe jovem gratuito, considera-se ainda o número de validações em cada passe.

Conforme referido anteriormente, em 2025 entrou em vigor o título bonificado Circula PT que alarga os benefícios do anterior Passe Social+, nomeadamente a cidadãos com um grau de incapacidade igual

²² Para o ano de 2024, o n.º 2 do artigo 169.º da Lei do Orçamento de Estado para 2024 (Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro) refere: “... de modo a assegurar a manutenção dos preços dos passes de transportes públicos vigentes em 2023 ...”.

ou superior a 60% que passam a ter um desconto de 50% e a desempregados de longa duração que beneficiam de um desconto de 25%.

As compensações Circula PT são apuradas pela TML, à semelhança do que já acontecia com o Passe Social+, enviando a TML os valores apurados ao IMT, que são pagos pela Entidade do Tesouro e Finanças (ETF), que sucedeu à DGTF a partir de 1 de abril de 2025, competindo à TML o pagamento aos operadores da área metropolitana de Lisboa.

Em 2025, a compensação apurada pela disponibilização do título Circula PT foi de 3,3 milhões de euros, o que representou um acréscimo de 25% relativamente às compensações pagas aos operadores pela disponibilização do Passe Social+ em 2024. A TML-CM é a entidade que recebe o maior valor de compensação, seguida da Carris.

Social+ / Circula PT	Compensação financeira realizada pela AT pela disponibilização de passes Social+ e Circula PT, sem IVA [10³ € (euro)]	
	2024	2025
CP	358,68	421,22
FT+SFT	117,89	156,04
ML	433,10	481,81
MTS	31,95	38,11
TTSL	89,64	106,92
Carris	717,82	842,49
AT Cascais	10,32	23,58
TCB	49,74	67,64
TML-CM	803,03	1 128,54
BT	3,56	4,51
Total	2 615,73	3 270,86

Tabela 3.5.1.2-2 – Compensação financeira, Social+
(Fonte: TML)

Quanto ao passe jovem, recorde-se que em 2024 os passes gratuitos para jovens estudantes vieram substituir o Passe 4_18 e o Passe Sub23, que estavam em vigor desde 2009, definindo a Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, as condições de atribuição e de operacionalização destes títulos nas modalidades sub18+TP e sub23+TP. A partir de 1 de dezembro desse mesmo ano, a Portaria n.º 307-A/2024/I, de 28 de novembro, alarga o universo de beneficiários da medida a todos os indivíduos até aos 23 anos, passando a ser designados de 'passes gratuitos para jovens'.

A TML, procede ao cálculo das compensações financeiras a atribuir aos operadores pela disponibilização destes títulos na área metropolitana, remetendo ao IMT o montante da compensação financeira apurada para cada uma das entidades emissoras dos títulos de transporte.

Na Tabela seguinte é apresentado o valor apurado, em 2024 e 2025, pela compensação do passe gratuito jovem, com base no valor da tarifa de venda ao público do título de referência e no número de validações, até se atingir a tarifa de venda ao público do título de referência, que corresponde ao passe Navegante metropolitano.

O valor de compensação financeira do Passe Jovem na área metropolitana de Lisboa em 2025 foi de 130,8 milhões, sem IVA, registando um aumento de 38% face aos 95,1 milhões de 2024. A TML-CM é a entidade que recebe o maior valor de compensação de Passe Jovem, seguida da CP.

Passe Jovem Gratuito	Compensação financeira realizada pela AT pela disponibilização de passes Jovem Gratuito, sem IVA [10³ € (euro)]	
	2024	2025
CP	16 032,22	22 920,07
FT+SFT	7 927,65	11 303,78
ML	13 768,18	17 307,51
MTS	1 210,77	1 480,62
TTSL	2 695,41	3 776,27
Carris	13 671,40	17 566,04
AT Cascais	1 035,06	1 854,31
TCB	1 736,65	2 278,80
TML-CM	36 689,33	51 957,43
BT	287,60	416,65
Total	95 054,27	130 861,49

Tabela 3.5.1.2-3 – Compensação financeira Passe Jovem gratuito
(Fonte: TML)

A TML também procede ao apuramento dos valores de compensação do Passe de Antigo Combatente reportando à Direção Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN), que procede à transferência de verbas para a TML após validação dos dados, cabendo à TML pagar aos operadores.

Os valores apurados para compensação aos operadores pela disponibilização do PAC, em 2024 e 2025, apresentam-se na tabela seguinte. Em 2025, o valor de compensação destes passes atingiu 9,3 milhões de euros, sem IVA, mais 2% do que no ano de 2024. A TML-CM é a entidade com o maior valor de compensação, seguida da Carris.

PAC	Compensação financeira realizada pela AT pela disponibilização de passes Antigo Combatente, sem IVA [10³ € (euro)]	
	2024	2025
CP	953,78	942,69
FT+SFT	415,31	422,11
ML	872,62	867,59
MTS	161,09	163,87

PAC	Compensação financeira realizada pela AT pela disponibilização de passes Antigo Combatente, sem IVA [10³ € (euro)]	
	2024	2025
TTSL	233,53	227,76
Carris	2 685,32	2 651,77
AT Cascais	109,83	157,92
TCB	298,72	299,84
TML-CM	3 568,83	3 748,86
ML	15,33	14,38
Total	9 314,35	9 496,80

Tabela 3.5.1.2-4 – Compensação financeira, PAC
(Fonte: TML)

(iii) Compensação pelos descontos/bonificações impostos e financiados pelos municípios.

Quanto aos descontos municipais, o município de Cascais implementou em 2020 um tarifário que assegura a gratuidade SPTRP dentro do município, tendo sido estabelecido um acordo entre a TML e o Município, que obriga este último a compensar o impacto financeiro da gratuidade ao nível das receitas do sistema tarifário metropolitano.

Em Lisboa, os idosos residentes em Lisboa podem, desde setembro de 2022, adquirir gratuitamente o passe combinado navegante Urbano 3.ª idade, sendo esta gratuidade compensada pelo Município de Lisboa aos operadores que disponibilizam os referidos títulos. A TML, no âmbito do “Acordo sobre a implementação de transporte coletivo gratuito no município de Lisboa para jovens e maiores de 65 anos, com domicílio fiscal em Lisboa”, procede ao apuramento dos montantes a compensar os operadores desde que o mesmo tenha tido pelo menos uma validação no mês correspondente.

Em 2023, o Município de Setúbal acordou com os operadores, por intermédio da TML, a aplicação de um desconto de 10 euros por cada venda de passes Navegante Municipal Setúbal. Este desconto é financiado na totalidade pelo Município de Setúbal e a compensação é atribuída ao operador que vende, quando a venda é efetuada em canais próprios do operador ou aplicando a quota de ATM quando a venda é efetuada neste canal partilhado.

Os Municípios de Loures e Odivelas implementaram igualmente, desde janeiro de 2023, um desconto para que o preço de bordo seja igual ao valor do pré-comprado, por cada tarifa de bordo vendida nas linhas que tinham contratos com os municípios, Rodinhas (linhas 2029, 2030 e 2031) e Voltas (linhas 2212, 2220 e 2222), procedendo à devida compensação à TML.

A Tabela seguinte sintetiza os valores apurados pela AT, em 2024 e 2025, relativos à compensação pelos descontos municipais. Em 2025, a compensação pela Gratuidade de Lisboa apresentou uma

redução de 1% face a 2024, a bonificação em Setúbal cresceu 7% e as outras bonificações (Loures, Odivelas e Sesimbra) reduziram 14%.

Bonificações e Descontos municipais	Compensação financeira pelas bonificações/ descontos municipais, sem IVA [10³ € (euro)]	
	2024	2025
Gratuidade de Lisboa	7 270,91	7 198,74
Gratuidade de Cascais	2 252,40	2 252,40
Bonificação passes Setúbal	267,82	285,91
Bonificação Loures, Odivelas, Sesimbra	109,20	93,53
TOTAL	9 900,33	9 830,58

Tabela 3.5.1.2-5 – Compensação financeira de Bonificações e Descontos municipais
(Fonte: TML)

Em resumo, a Tabela 3.5.1.2-6 apresenta os valores de compensação tarifária inscritos na contabilidade para os anos de 2024 e 2025, apenas para os operadores relativamente aos quais a TML é AT no âmbito do RJSPTP. Estes valores podem diferir dos anteriormente apresentados, uma vez que o momento de apuramento do fecho do ano contabilístico exige a estimativa dos montantes relativos aos últimos meses do ano. A TML no âmbito dos contratos da Carris Metropolitana apresentou um aumento no valor das compensações tarifárias de 24,1%, sendo o Passe Jovem aquele que registou uma subida maior (+40,5%).

Na Tabela 3.5.1.2-7 é apresentada a comparação entre as receitas totais de 2024 e 2025 nestes operadores. No seu conjunto, esta receita na TML, no âmbito dos contratos TML-CM, aumentou 11,7% face a 2024.

Operador	Compensações Tarifárias [10³ €(euro)] sem IVA																	
	2024						2025						Variação 2025/ 2024*					
	Incentiva +TP (disp. Passe navegante + congelamento	Social +	Passe Jovem Gratuito	PAC	Bonificações Municipais	Total	Incentiva +TP (disp. Passe navegante + congelamento	Circula PT	Passe Jovem Gratuito	PAC	Bonificações Municipais	Total	Incentiva +TP	Social +/-Circula PT	Passe Jovem Gratuito	PAC	Bonificações Municipais	TOTAL
TML–CM	42 988,51	858,14	37 841,33	3 586,26	391,29	85 665,52	47 725,86	1 100,36	53 176,12	3 874,31	406,25	106 282,90	11,0%	28,2%	40,5%	8,0%	3,8%	24,1%

Tabela 3.5.1.2-6 – Compensações tarifárias e financeiras de Bonificações e Descontos municipais aos operadores Carris Metropolitana
(Fonte: TML)

Operador	Receita Tarifária Total [10³ €(euro)] sem IVA								
	2024			2025			Variação 2025/ 2024*		
	Receitas tarifárias de vendas	Compensações tarifárias	Total	Receitas tarifárias de vendas	Compensações tarifárias	Total	Receitas tarifárias de vendas	Compensações tarifárias	TOTAL
Scotturb	5 578,82	-	5 578,82	1 370,64	-	1 370,64*			
TML–CM	92 354,40	85 665,52	178 019,92	92 607,43	106 282,90	198 890,33	0,3%	24,1%	11,7%
Total	97 933,22	85 665,52	183 598,74	93 978,07	106 282,90	200 260,97			

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.5.1.2-7 – Receitas tarifárias totais
(Fonte: TML)

3.5.2. Gastos totais da autoridade de transporte com o SPTP

O apuramento dos gastos totais da AT com o SPTP é efetuado por operador, de acordo com as regras especificadas na legislação.

Para os anos de 2024 e 2025, apresentam-se os valores pagos pela TML a cada um dos operadores com quem celebrou os contratos de SPTRP sob a marca Carris Metropolitana: Viação Alvorada (TML-CM1), RL (TML-CM2), TST (TML-CM3) e Alsa Todi (TML-CM4). Os valores apresentados são líquidos de IVA em 10³ € (euro).

Operador	Gastos da Autoridade de Transportes com o SPTP [10 ³ €(euro)] sem IVA								
	2024			2025			Variação 2025 / 2024		
	Contrato de serviço público/prestação de serviços	Outros gastos com o serviço	Total	Contrato de serviço público/prestação de serviços	Outros gastos com o serviço	Total	Contrato de serviço público/prestação de serviços	Outros gastos com o serviço	Total
TML-CM1	75 184,50	242,32	75 426,82	74 131, 21	207,10	74 338,32	-1%	-15%	-1%
TML-CM2	102 639,19	206,97	102 846,16	88 683, 84	107,50	88 791,34	-14%	-48%	-14%
TML-CM3	67 597,42	213,88	67 811,30	58 091, 62	108,05	58 199,67	-14%	-49%	-14%
TML-CM4	45 931,64	155,83	46 087,47	42 394, 31	93,23	42 487,54	-8%	-40%	-8%
Total	291 352,75	819,00	292 171,75	263 300, 98	515,88	263 816,87	-10%	-37%	-10%

Tabela 3.5.2-1 – Gastos da autoridade de transporte com o SPTP prestado pelos operadores Carris Metropolitana
(Fonte: TML)

Os subcontratos associados à prestação do SPTRP, sob a marca Carris Metropolitana, atingiram 263,8 milhões de euros em 2025. De referir que os gastos incluem as estimativas das modificações objetivas dos contratos TML-CM, que se encontram em curso, mas já incluídas no R&C da TML, e ainda os acertos trimestrais à remuneração, bem como as respetivas bonificações e penalizações, previstas contratualmente.

Os outros gastos com o SPTP englobam comissões bancárias, custos com cartões vendidos nos espaços navegante® geridos pelos operadores dos contratos TML-CM e Outros gastos operacionais.

3.5.3. Valor do investimento da autoridade de transporte no âmbito do SPTP

Neste ponto, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o valor do investimento da autoridade de transporte no âmbito do SPTP, líquido de IVA à taxa legal aplicável, em 10³ € (euro), discriminado por:

- (i) Material circulante;
- (ii) Sistemas de Bilhética;
- (iii) Outros investimentos.

De referir que, quanto ao ponto (i), não houve, no período em análise, qualquer investimento da parte da TML.

Relativamente a investimentos em sistemas de bilhética (ii), nos anos de 2024 e 2025, são de mencionar os realizados em: infraestrutura tecnológica de suporte à plataforma central de gestão integrada de bilhética e no seu desenvolvimento; equipamentos para pontos navegante® assistidos; equipamento de suporte à solução de gestão de filas dos Espaços navegante® Carris Metropolitana; e no desenvolvimento dos portais de apoio a escolas, municípios e operadores da Carris Metropolitana.

O investimento realizado em 2025 totalizou cerca de 1,3 milhões de euros, representando uma aumento de 270,6%, face a 2024. Esta variação deve-se essencialmente ao desenvolvimento e conclusão de projetos inicialmente previstos para o ano de 2024, mas que apenas tiveram concretização em 2025, como a aquisição de MUPI interativos e de equipamentos adicionais para a infraestrutura tecnológica ou projetos como o sistema de transporte a pedido, o CUT, o iMultimobil, a Plataforma de Gestão Geográfica e a Plataforma de Informação da Carris Metropolitana.

O investimento realizado foi aplicado principalmente na aquisição de equipamento informático, na infraestrutura tecnológica de suporte à plataforma central de gestão integrada da bilhética, em equipamentos associados aos Painéis de Informação ao Público (PIPs), bem como em mobiliário de escritório.

	Investimento da AT no âmbito do SPTP [10³ € (euro)]	
	2024	2025
Sistema de Bilhética	5,00	-
Outros investimentos	348,31	1 292, 56
Total	353,91	1 292, 56

Tabela 3.5.3-1 – Investimento da AT no âmbito do SPTP
(Fonte: TML)

3.6. Qualidade e segurança

A qualidade e segurança dos serviços de transporte afigura-se como um fator fundamental para a atratividade dos mesmos.

De sublinhar que a monitorização e exigência aos operadores relativamente ao cumprimento de um conjunto de critérios de qualidade se encontra devidamente acautelada nos termos dos contratos TML-CM.

Com efeito, no Anexo VII ao Contrato (Avaliação do desempenho e da qualidade do serviço) refere-se que a avaliação do desempenho e da qualidade do serviço produzido e percebido pelos Passageiros contempla aspetos relacionados com a fiabilidade, a fiscalização e atendimento aos Passageiros, a informação prestada, a limpeza e a satisfação dos Passageiros, sendo referidos os seguintes indicadores do desempenho e da qualidade do serviço: Indicador de regularidade dos serviços (IRS); Indicador de pontualidade dos serviços (IPS); Indicador de reclamações dos Passageiros; Índice de fraude dos passageiros (IFP); Índice de satisfação dos Passageiros (ISP).

No mesmo Anexo é apresentada a metodologia de cálculo das penalizações associadas aos indicadores de desempenho e avaliação da qualidade do serviço, sendo a qualidade do serviço percebida pelos Passageiros avaliada através do Índice de Satisfação Global dos Passageiros (ISGP), medido através de um Inquérito de Satisfação aos Passageiros, aplicado a uma amostra do universo de utilizadores do SPTRP.

Na vertente da fiscalização dos títulos de transporte e terminais de fiscalização, por parte da TML, os anos de 2024 e 2025 foram dedicados ao planeamento do procedimento de fiscalização de títulos de transporte para integração da TML na interface PSTOPERADORES, assegurando a comunicação ao IMT dos autos de notícia lavrados.

Foi adotado na TML um procedimento de aplicação de medidas corretivas em face do incumprimento dos deveres dos passageiros, em vigor em 2024 e 2025.

3.6.1. Índice de regularidade

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o Índice de regularidade, em percentagem.

Verificando-se que existiu alguma confusão na interpretação do indicador, que, de acordo com as orientações do Regulamento n.º 1370/2007, deveria ser apurado conforme a fórmula $IR = (n.º \text{ de serviços suprimidos}) / (n.º \text{ total de serviços programados})$, optou-se por seguir as orientações do “Manual de apoio ao pedido de informação da AMT”, de junho 2024, no âmbito da recolha de dados para o Observatório da AMT, que indica a seguinte expressão:

Índice de Regularidade (IR) médio anual do serviço/contrato em questão reflete a percentagem de serviços de transporte realizados relativamente aos serviços previstos (planeados), cuja fórmula de cálculo é a seguinte:

$$IR = \frac{N^{\circ} \text{ de serviços realizados}}{N^{\circ} \text{ de serviços previstos}}$$

Operador	Índice de Regularidade (IR) [%]	
	2024	2025
Scotturb*	99,80	91,60
TML-CM1	96,85	96,77
TML-CM2	97,02	99,06
TML-CM3	96,50	99,03
TML-CM4	97,62	98,67

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.6.1-1 – Índice de Regularidade
(Fonte: TML e Operadores)

Em 2025 os índices de regularidade apresentaram valores compreendidos entre 91,60% e 99,06%, tendo a TML-CM2, TML-CM3 e TML-CM4 apresentado melhoria face a 2024,

3.6.2. Índice de pontualidade

De acordo com orientações do Regulamento n.º 1370/2007, o índice de pontualidade corresponde à percentagem de serviços realizados sem atraso ou com um atraso no destino inferior ou igual a 5 minutos e deverá ser apurado com base na seguinte fórmula: $IP = (n.º \text{ de serviços com atraso menor ou igual a 5 minutos no destino}) / (n.º \text{ total de serviços})$. O valor transmitido pela Scotturb em 2024 foi calculado de acordo com a referida expressão.

Para os serviços da TML-CM, e de acordo com as cláusulas contratuais relativas à remuneração, este índice é observado no momento da partida de cada serviço realizado, e não no momento da sua chegada ao destino. Considera-se não haver pontualidade se os serviços partirem antes da hora programada ou se partirem 5 minutos, ou mais, depois daquela hora.

Como apresentado na tabela seguinte, em 2025 o índice de pontualidade variou entre 84,66%, valor registado pela TML-CM3, e 99,00%, indicado pela TML-CM2.

Operador	Índice de Pontualidade (IP) [%]	
	2024	2025
Scotturb*	99,80 a)	n.d.
TML-CM1	95,12 b)	88,47
TML-CM2	96,80 b)	99,00
TML-CM3	88,50 b)	84,66
TML-CM4	87,00 b)	87,40

* Operação até 30 de abril de 2025.

n.d. – Dados não disponibilizados.

a) Apuramento com base na expressão: $IP = n.º \text{ de serviços com atraso } \leq 5 \text{ minutos no destino} / (n.º \text{ total de serviços})$.

b) Apuramento com base na expressão: $IP = n.º \text{ de circulações pontuais na partida (isto é, com atraso } \leq 5 \text{ minutos e sem adiantamento)} / n.º \text{ de circulações realizadas}$.

Tabela 3.6.2-1 – Índice de Pontualidade
(Fonte: TML e Operadores)

3.6.3. Inquéritos de Satisfação

De 23 de setembro a 27 de dezembro de 2025, a TML-CM realizou inquéritos de avaliação de satisfação dos clientes, dirigidos aos passageiros e potenciais passageiros dos serviços prestados pela TML-CM1, TML-CM2, TML-CM3 e TML-CM4.

Os resultados obtidos sintetizam-se no quadro infra, verificando-se que os utilizadores da Carris Metropolitana são, na sua maioria, mulheres, jovens (idades entre 14 e 34 anos), trabalhadores a tempo inteiro e com grau de instrução secundário.

O nível de satisfação global do passageiro atingiu o valor de 7,30 (satisfeito).

Carris Metropolitana	Inquérito de satisfação – 2025				
Método utilizado	Entrevistas presenciais assistidas por Tablet a passageiros a bordo dos veículos da Carris Metropolitana, nas linhas do operador, em dias úteis e não úteis, em 8 períodos ao longo do dia (24h), em linhas selecionadas aleatoriamente de 4 classes de procura (de muito alta até muito baixa procura).				
N.º Inquiridos (amostra)	Total de 3500 entrevistas, cerca de 875 entrevistas por cada uma das quatro áreas. Para um grau de confiança de 95,5%, a dimensão da amostra para a operação da Carris Metropolitana como um todo, traduz-se numa margem de erro de $\pm 1,7\%$ e em cada uma das áreas de $\pm 3,4\%$.				
Escala de avaliação	0 a 10. (0 a 4 - Muito insatisfeito; 5 a 6 - Insatisfeito; 7 a 8 - Satisfeito; 9 a 10 - Muito Satisfeito)				
Caracterização – amostra	Género 63% - Mulher 37% - Homem Idade 44% - 14 a 24 anos 20% - 25 a 34 anos 13% - 35 a 44 anos 10% - 45 a 54 anos 08% - 55 a 64 anos 04% - 65 a 74 anos 01% > 75 anos Ocupação Profissional 50% - Trabalhador a tempo inteiro 29% - Estudante 07% - Estudante-Trabalhador 06% - Trabalhador a tempo parcial 04% - Reformado 04% - Outro Classe Social 02% - Classe Alta (A) 08% - Classe Média Alta (B) 27% - Classe Média (C1) 46% - Classe Média Baixa (C2) 17% - Classe Baixa (D) Regime de deslocação da ocupação profissional 57% - De casa para trabalhar/estudar em local fixo 28% - De casa para trabalhar/estudar em local variável 14% - Alternado entre trabalhar/estudar em casa e outro local 01% - Trabalha/estuda em casa Instrução 47% - Completo Ensino Secundário / 12.º ano 24% - 3.º Ciclo do Ensino Básico/ 9.º ano 12% - Licenciatura 06% - 1.º Ciclo do Ensino Básico 04% - Frequência universitária 03% - Mestrado ou superior 02% - Bacharelato 01% - Pós-Secundário não superior 01% - NS/NR 00% - Pré-primária /Primária incompleta				
Resumo dos principais resultados	Geral	TML-CM1	TML-CM2	TML-CM3	TML-CM4
Satisfação Global do Passageiro:	7,30	7,02	7,30	7,58	7,29
Limpeza e Conservação	8,16	8,05	7,99	8,34	8,28
Atendimento	7,64	7,29	7,65	7,91	7,66
Informação	7,63	7,41	7,53	7,91	7,69
Conforto	7,57	7,16	7,34	8,04	7,74
Rapidez	7,02	6,70	7,09	7,33	6,95
Segurança	6,96	6,92	7,05	7,02	6,88

Carris Metropolitana	Inquérito de satisfação – 2025				
Pontualidade	6,84	6,51	6,93	7,23	6,67
Regularidade	6,54	6,13	6,79	6,85	6,41
Outras métricas:					
Recomendação Média do Passageiro (escala 0 a 10)	8,1	7,8	8	8,3	8,1
% Passageiros Promotores (% de passageiros que atribuem 9 ou 10 de recomendação numa escala de 0 a 10)	46%	38%	47%	50%	49%
Net Promoter Score (escala -100 a +100)	29	18	29	37	33

Tabela 3.6.3-1 – Inquérito de satisfação 2025 – Carris Metropolitana
(Fonte: TML)

A Scotturb realizou também um inquérito de satisfação em 2025, cujos principais resultados se resumem na tabela seguinte, tendo a pontuação média obtida sido de 4 pontos (Bastante satisfeito).

Scotturb*	Inquérito de satisfação – 2025
Método utilizado	Questionário realizado online
N.º Inquiridos (amostra)	758
Escala de avaliação	escala de 1 a 5 (1- Nada Satisfeito; 2- Pouco Satisfeito; 3- Satisfeito; 4- Bastante Satisfeito; 5- Muito Satisfeito)
Caracterização – amostra	n.d.
Satisfação Global do Passageiro:	4
Informação disponível	4
Atendimento	4
Qualidade do Serviço	4
Apreciação Global / índice de Satisfação Global	4

* Operação até 30 de abril de 2025.
n.d. Dados não disponibilizados.

Tabela 3.6.3-2 – Inquérito de satisfação 2025 – Scotturb
(Fonte: Operador)

3.6.4. Reclamações

Nos termos do disposto no artigo 47.º da Lei-quadro das entidades reguladoras, publicada em anexo à Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, cabe às entidades reguladoras a adequada promoção da defesa dos serviços de interesse geral e da proteção dos direitos e interesses dos consumidores nas áreas de atividade económica sobre a qual incide a respetiva atuação. Por outro lado, nos termos dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atualizada, constituem atribuições da AMT, designadamente, “promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores (...)” (cfr. alínea m) do n.º 1 do artigo 5.º), “assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes” (cfr. alínea j) do n.º 2 do

artigo 5.º), bem como “*analisar as reclamações dos utilizadores e conflitos que envolvam os operadores (...), apreciando-os*” (cfr. alínea k) do n.º 2 do artigo 5.º). Assim, a análise, a decisão e o tratamento das reclamações/queixas relativas ao SPTP é matéria da competência da AMT, a quem cabe ainda divulgar, semestralmente, um quadro estatístico sobre as reclamações dos consumidores, os operadores com maior número de reclamações e os resultados decorrentes da sua atuação.

No entanto, é de frisar que a informação sobre as reclamações relativas ao SPTP é essencial para a atuação enquanto AT, permitindo o acesso à informação sobre as condições e eventuais falhas na prestação do serviço de transporte.

Importa salientar que, com a implementação do novo sistema tarifário metropolitano, os operadores devem assegurar o tratamento e resposta célere a todas as reclamações recebidas relativamente ao sistema tarifário, devendo dar conhecimento das mesmas à AML (vd. artigo 21.º, n.º 3, e ponto 21 do Anexo II, ambos do Regulamento).

O presente capítulo divide-se em reclamações recebidas na TML e nos operadores, para os anos em análise.

3.6.4.1 TML

A Tabela 3.6.4.1-I apresenta a síntese das reclamações recebidas na TML nos anos 2024 e 2025. Nos anos em análise, a TML não recebeu reclamações relativas aos serviços da Scotturb no município de Sintra, pelo que se optou por não incluir este operador na análise.

Da análise das reclamações sobre os serviços da TML-CM conclui-se ter havido em 2025 um acréscimo do seu número face a 2024, no valor de 10%.

O principal motivo de reclamações verificado em 2024, “Cancelamento de serviço /supressão” (4613/10429 = 44%), manteve-se em 2025 (3268/11851 = 28%). Como ilustra a Figura 3.6.4.1-I, em 2025, àquela reclamação seguiu-se “Incumprimento do horário” com 19% e “Crítica à conduta de funcionário /colaborador” com 17%.

Importa lembrar que, assumindo a TML a responsabilidade pelo sistema tarifário, pelo sistema de bilhética e pela gestão dos contratos SPTRP TML-CM, foi tomado um conjunto de medidas de apoio ao cliente, descritas no capítulo seguinte.

Assunto	Motivo	N.º de reclamações reportadas à TML, por ano e operador								
		2024					2025			
		TML–CM1	TML–CM2	TML–CM3	TML–CM4	TML a)	TML–CM1	TML–CM2	TML–CM3	TML–CM4
Atendimento	Agressividade do colaborador/motorista									
	Atendimento sem qualidade /demorado				2					
	Crítica à conduta de funcionário /colaborador	10	1	7	2		773	514	377	328
	Discriminação									
	Falta de assistência a pessoas de mobilidade reduzida /recusa de prioridade	16	8	4	5					
	Recusa de emissão de documento comprovativo de atraso									
Cláusulas contratuais/ Alteração cláusulas contratuais	Cláusulas contratuais gerais abusivas ou desconformes com a legislação em vigor									
Cumprimento defeituoso/ não conforme o contrato/ incumprimento	Baixa frequência do transporte	42	71	29	53	11				
	Cancelamento de serviço /supressão	1969	680	909	959	96	1270	652	550	796
	Excesso de lotação de veículos	235	222	52	403	16	58	179	87	239
	Incumprimento de paragem /tempo insuficiente para entrada ou saída	450	337	202	237	30	389	313	256	236
	Incumprimento do horário	818	406	416	662	77	700	442	419	642
	Percurso/paragem alterados	158	71	60	55	13	120	93	51	81
	Recusa de transporte de animais /bicicletas /outros		2	1	3	6				
Exercício da atividade	Condições de transporte									
	Exercício da atividade sem licença									
Faturação/ faturação incorreta	Faturação incorreta									
	Não emissão de fatura/recibo no ato da venda do título									
Higiene e segurança	Acidentes pessoais de utentes	178	63	44	24	18	122	61	31	20
	Falta de condições de higiene	3	1	1	2	148	28	27	17	31
	Falta de condições de segurança									
Horários de funcionamento	Incumprimento de horários nos locais de atendimento									
	Serviço urgente indisponível									
Informação/ Informação pré-contratual	Falta /erro de informação por funcionário									
	Falta /erro na informação afixada	3	4		1		33	25	12	9
Infraestruturas	Infraestruturas auxiliares (rampas /escadas /elevadores /outros)									
	Infraestruturas inexistentes /fora de serviço /com pagamento									
	Não disponibilização de meios a pessoas com deficiência /mobilidade reduzida	2	1				17	39	14	29
Irregularidades no Livro de Reclamações	Falta de resposta do operador									
	Reclamação anulada									
	Recusa de Livro de Reclamações /Não disponibilização dos elementos de identificação									
Meio ambiente	Poluição de veículos /ruído									
Pagamentos/ Títulos	Máquinas de venda de títulos /compras online /multibanco /validadores /outros					130				
Bilheteiras	Pagamentos									
	Pedido de reembolso /Indemnização									
	Substituição de título de transporte sem custos									
	Títulos de transporte /todos os tipos de passe /multas									
Proteção de dados pessoais	Problemas com documentação /fotocópias /fotografias									
	Utilização indevida de dados pessoais									
Práticas comerciais/ Publicidade	Publicidade Enganosa									
Tarifário	Tarifário									
Outros	Falta de urbanidade /agressividade de passageiros									
	Greves									
	Objetos perdidos /danificados /roubo						213	221	173	203
	Outros						271	322	181	187
Subtotal por operador		3 884	1 867	1 725	2 408	545	3994	2888	2168	2801
Total		10 429					11 851			

a) Reclamações que o/a reclamante não relacionou diretamente com os serviços prestados pela TML no âmbito dos contratos n.º 24/2020, 25/2020, 26/2020 ou 27/2020 (Lotes 1, 2, 3 ou 4).

Tabela 3.6.4.1-1 – Número de reclamações reportadas à TML, por motivo
(Fonte: TML)

Apresenta-se na Figura 3.6.4.1-I a percentagem de reclamações reportadas à TML, por assunto, tendo o total de 10 429 reportado em 2024 passado para 11 851 em 2025.

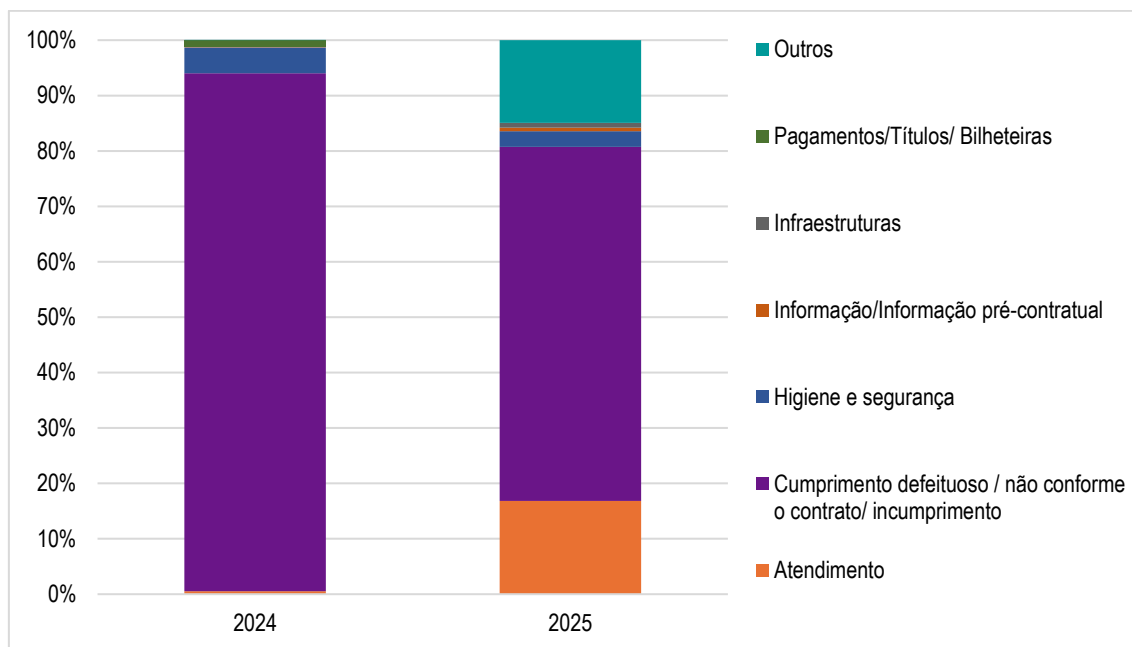


Figura 3.6.4.1-1 - Percentagem de reclamações reportadas à TML, por assunto
(Fonte: TML)

Destaca-se como principal motivo de reclamação o “cumprimento defeituoso ou não cumprimento do contrato”, relacionado com a prestação do serviço de transportes. Face a 2024, em 2025 registou-se um aumento significativo de reclamações relativas a “atendimento”, que foi o segundo motivo verificado nesse ano, e uma diminuição relativa a “higiene e segurança”.

3.6.4.2 Operadores de transporte

Foi solicitado aos operadores com Contratos da TML-CM (nas colunas TML-CM1, TML-CM2, TML-CM3 e TML-CM4 da * Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.6.4.2-1) e ao operador com AP emitidas (Scotturb) que identificassem as reclamações recebidas, por ano e assunto.

Na tabela seguinte apresenta-se para cada um dos operadores e para os anos de 2024 e 2025 o número de reclamações reportadas, em unidades, por motivo.

O operador TML-CM4 foi o único que registou um aumento das reclamações recebidas em 2025, face a 2024, com uma variação de 108%. Os restantes operadores Carris Metropolitana - TML-CM1,

TML-CM2 e TML-CM3 - apresentaram uma redução no número de reclamações recebidas, com variações de -3%, -2% e -4%, respetivamente.

Tendo a operação da Scotturb terminado a 30 de abril de 2025, não é possível realizar uma análise comparativa deste indicador.

Os principais motivos de reclamação em 2025, face a 2024, por operador foram:

- A TML-CM1, com uma variação relativa de -3% do número total de reclamações, teve mais reclamações em valor absoluto na reclamação "Cancelamento de serviço/supressão" (variação de -6%), seguida de "Crítica à conduta de funcionário/colaborador" (variação de -3%);
- A TML-CM2, com uma diminuição de 2% do número total de reclamações, registou mais reclamações em valor absoluto na reclamação "Incumprimento do horário" (variação de -13%), seguida de "Crítica à conduta de funcionário/colaborador" (variação de 11%);
- A TML-CM3, com uma variação relativa de -4% do número total de reclamações, teve mais reclamações em valor absoluto na reclamação "Crítica à conduta de funcionário/colaborador" (com variação negativa, de -10%), seguida de "Cancelamento de serviço/supressão" (variação de -38%);
- A TML-CM4, com um aumento significativo do número total de reclamações (+108%), registou um forte aumento na reclamação "Incumprimento do horário" (variação de +395%), seguida de "Crítica à conduta de funcionário/colaborador" (variação de +280%).



Assunto	Motivo	N.º de reclamações reportadas ao operador									
		Scotturb		TML-CM1		TML-CM2		TML-CM3		TML-CM4	
		2024	2025*	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Atendimento	Agressividade do colaborador/motorista	1	5	12	12	38	47	30	22	8	5
	Atendimento sem qualidade/demorado	8		61	56	3	4	50	21	3	6
	Crítica à conduta de funcionário/colaborador	2	6	1120	1089	612	678	622	562	153	581
	Discriminação	0		1		0	2	1	0	1	1
	Falta de assistência a pessoas de mobilidade reduzida/recusa de prioridade	0		1	1	8	4	5	1	1	1
	Recusa de emissão de documento comprovativo de atraso	0		0		0	0	3	0	1	3
Cláusulas Contratuais/Alteração Cláusulas Contratuais	Cláusulas contratuais gerais abusivas ou desconformes com a legislação em vigor	0		0		0	0	0		0	0
Cumprimento defeituoso / não conforme o contrato/ incumprimento	Baixa frequência do transporte	3	1	46	42	21	7	14	16	103	36
	Cancelamento de serviço/supressão	49	18	1488	1400	31	33	771	475	141	76
	Excesso de lotação de veículos	3	1	33	34	81	46	31	41	142	334
	Incumprimento de paragem/tempo insuficiente para entrada ou saída	2	1	290	258	273	263	243	346	49	53
	Incumprimento do horário	35	5	1002	1026	1187	1037	620	642	281	1391
	Percurso/paragem alterados	0	1	71	77	142	166	75	89	28	232
	Recusa de transporte de animais/bicicletas/outros	0		0		8	6	0	3	2	3
Exercício da atividade	Condições de transporte	0		29	26	23	29	48	46	29	18
	Exercício da atividade sem licença	0		0		0	0	0	0	1	0
Faturação/faturação incorreta	Faturação incorreta	0		0		0	0	4	4	1	0
	Não emissão de fatura/recibo no ato da venda do título	0		1	1	1	0	3	1	0	0
Higiene e segurança	Acidentes pessoais de utentes	0		49	55	27	59	4	21	10	10
	Falta de condições de higiene	1		6	6	0	1	17	11	1	21
	Falta de condições de segurança	0		5	5	1	4	1	2	7	9
Horários de Funcionamento	Incumprimento de horários nos locais de atendimento	0		0	1	0	0	0	0	0	0
	Serviço urgente indisponível	0		0		0	0	0	0	2	0
Informação/Informação pré-contratual	Falta/erro de informação por funcionário	0	10	1	2	0	0	3	1	1	1
	Falta/erro na informação afixada	1		77	82	28	21	21	13	8	4
Infraestruturas	Infraestruturas auxiliares (rampas/escadas/elevadores/outros)	0		1	1	0	3	0	0	0	1
	Infraestruturas inexistentes/fora de serviço/com pagamento	0		0		0	0	1	0	0	10
	Não disponibilização de meios a pessoas com deficiência/mobilidade reduzida	0		0		5	0	0	0	1	0
Irregularidades no Livro de Reclamações	Falta de resposta do operador	0		0		2	0	0	0	1	0
	Reclamação anulada	1		0		0	0	0	0	43	13
	Recusa de Livro de Reclamações/Não disponibilização dos elementos de identificação	0		0		0	0	0	0	3	4
Meio ambiente	Poluição de veículos/ruído	0		3	4	0	0	2	0	1	0
Pagamentos/Títulos/Bilhetes	Máquinas de venda de títulos/compras online/multibanco/validadores/outros	8		19	17	3	5	16	18	23	8
	Pagamentos	0		0		1	0	2	1	1	4
	Pedido de reembolso/Indemnização	29	27	39	30	11	31	20	4	44	19
	Substituição de título de transporte sem custos	0		10	9	0	2	9	3	6	6
	Títulos de transporte/todos os tipos de passe/multas	10		20	24	7	5	2	9	5	17
Proteção de dados pessoais	Problemas com documentação/fotocópias/fotografias	0		0	2	0	0	1	1	0	0
	Utilização indevida de dados pessoais	0		0		0	0	0	0	0	0
Práticas comerciais/Publicidade	Publicidade Enganosa	0		2		0	0	2	0	1	0
Tarifário	Tarifário	0		0		1	0	0	0	1	0
Outros	Falta de urbanidade/agressividade de passageiros	0		2		0	0	0	0	1	3
	Greves	0		0		0	0	62	0	1	86
	Objetos perdidos/danificados/roubo	0		30	25	0	0	9	10	904	1228
	Outros	0		0	0	0		0	221	0	0
TOTAL		153	75	4 419	4285	2 514	2 453	2 692	2 584	2 009	2 956

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.6.4.2-1 – Número de reclamações reportadas ao operador, por motivo – Operadores
(Fonte: AML)

A operação da TML-CM, realizada em 2025, foi alvo de um total de 13 506 reclamações reportadas aos operadores, constatando-se que os serviços realizados na margem norte superaram ligeiramente a operação realizada na margem sul. A operação realizada ao abrigo dos contratos TML-CM1 e TML-CM2 registou um total de 6 813 reclamações, com mais incidência sobre os serviços prestados pelo operador ao serviço da TML-CM1. A operação realizada ao abrigo dos contratos TML-CM3 e TML-CM4 foi alvo de um total de 6 768 reclamações, com mais incidência sobre os serviços prestados pelo operador ao serviço da TML-CM4.

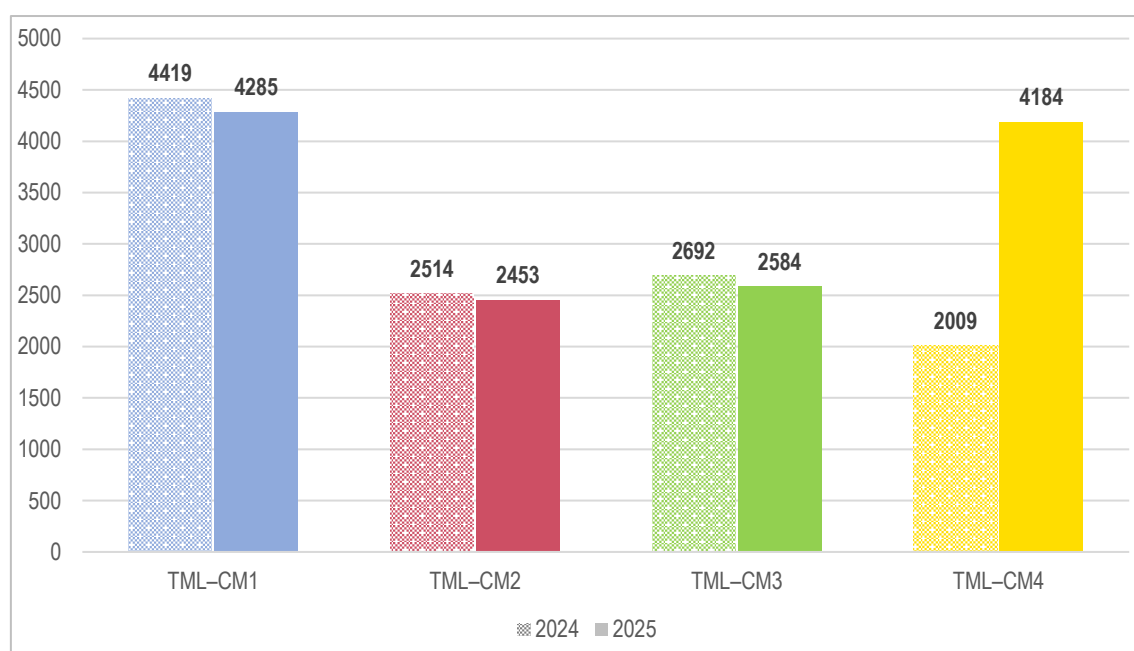


Figura 3.6.4.2-1 – Número de reclamações reportadas ao operador, por operador
(Fonte: TML e Operadores)

Quanto aos motivos de reclamação, conforme pode ser observado nos gráficos seguintes, destaca-se como principal motivo o “cumprimento defeituoso ou não cumprimento do contrato”, relacionado com a prestação do serviço de transportes. O segundo motivo evocado é o “atendimento”.

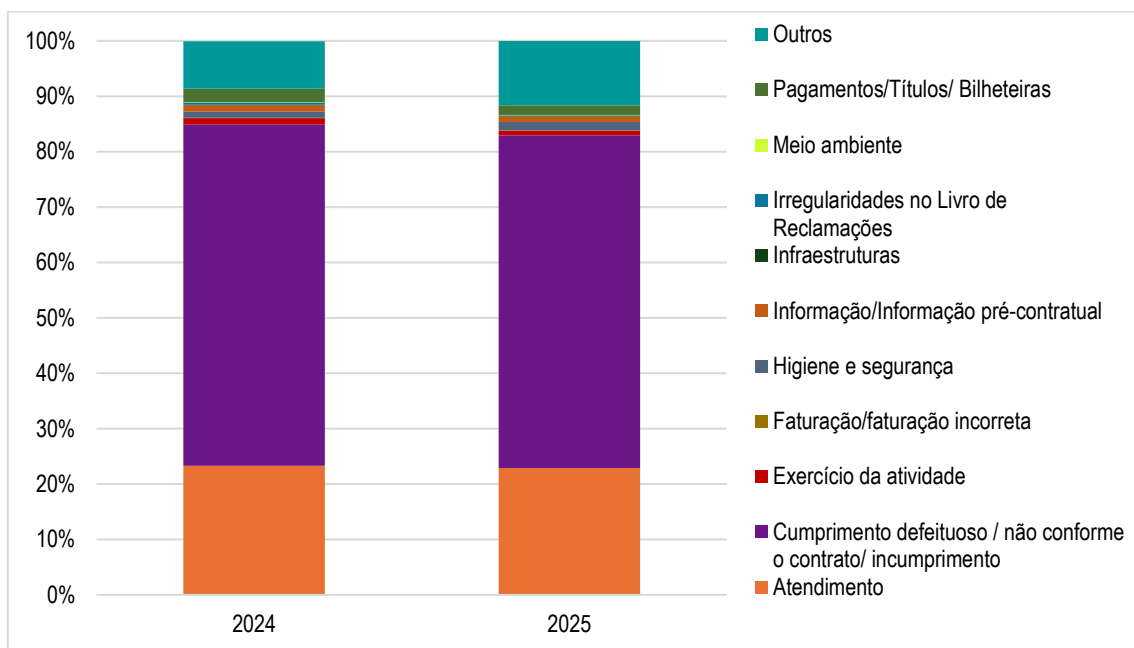


Figura 3.6.4.2-2 – Percentagem de reclamações reportadas ao operador, por assunto, na área metropolitana de Lisboa
(Fonte: TML e Operadores)

As principais causas que, em 2025, motivaram a reclamação pelo não cumprimento do serviço de transporte foram o “Incumprimento de horário”, o “Cancelamento de serviços / supressão (carreiras, percursos e/ou horários)”, segunda reclamação mais reportada, e o “Incumprimento de paragem/tempo insuficiente para entrada ou saída”. Este último, a par da “Baixa frequência do transporte”, foi um dos motivos de incumprimento que decresceram relativamente a 2024.

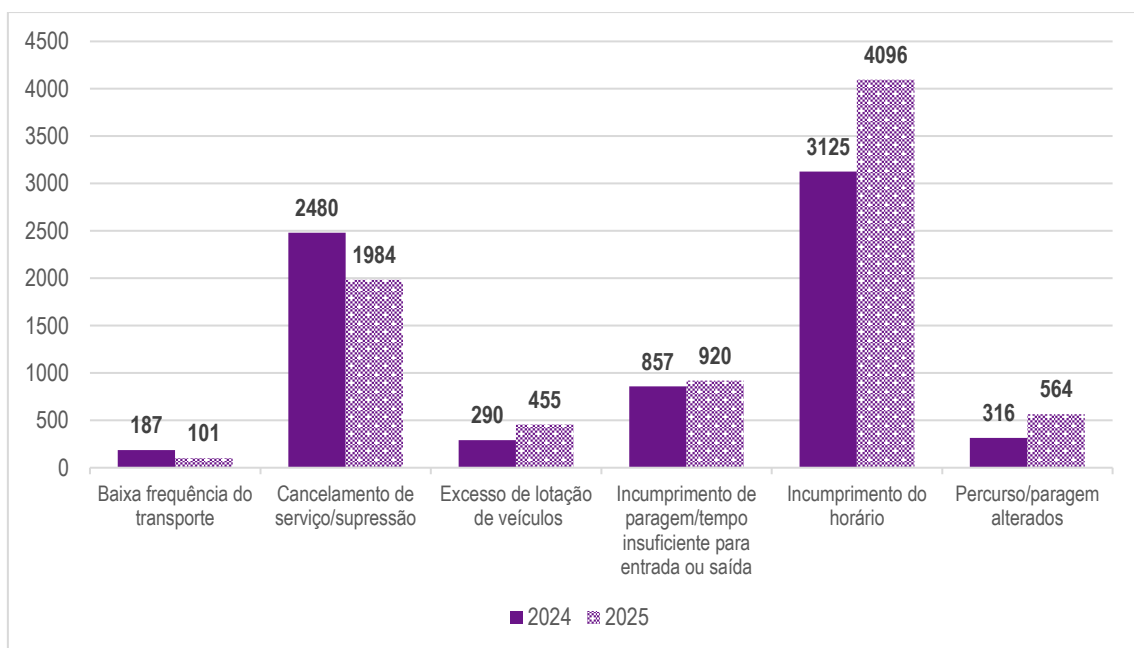


Figura 3.6.4.2-3 – Reclamações de não cumprimento, por motivo
(Fonte: TML e Operadores)

3.6.5. Atendimento ao público

3.6.5.1 TML

São cinco os endereços eletrónicos disponibilizados pela TML:

- contacto@carrismetropolitana.pt
- empresasnavegante@comportamentosustentavel.pt
- contacto@navegante.pt
- empresas@navegante.pt
- gratuitidadejovem@navegante.pt, este último criado especificamente para a implementação da gratuidade jovem.

Em 2025, foram rececionados 53 897 emails nos referidos endereços eletrónicos, com a distribuição apresentada na Tabela 3.6.5.1.1, o que representou um decréscimo de 1,46% face a 2024. De salientar o número significativo de contactos através dos endereços eletrónicos associados ao navegante® Empresas, produto dedicado à mobilidade corporativa que visa estimular a oferta do passe navegante® a trabalhadores e familiares das empresas da área metropolitana de Lisboa.

O número de chamadas telefónicas recebidas em 2025 totalizou 85 414 (47 441 na linha navegante, 30 042 na Linha de apoio ao passageiro da Carris Metropolitana e 909 na linha navegante empresas), o que representou um acréscimo de 5,56% face a 2024.

São 26 os pontos de atendimento e de venda presenciais, designados “Espaços navegante®”, existentes na área metropolitana de Lisboa: 11 na margem Sul (6, abertos em junho de 2022, no território dos serviços da TML–CM4 e 5, desde julho de 2022, no território dos serviços da TML–CM3), e 15 na margem norte (7 no território da TML–CMI e 8 no território da TML–CM2, ambos desde 26 de dezembro de 2022). Em 2025, é possível referir que foram atendidas cerca de 707 mil pessoas nestes espaços.

Os sítios de internet disponíveis são:

- www.tmlmobilidade.pt
- www.carrismetropolitana.pt
- www.navegante.pt

A TML disponibiliza ainda três aplicações informáticas que permitem a simulação de percurso, a consulta de horários e/ou aquisição de títulos de transporte: **App navegante®**; **App navegante® empresas** e **App Carris Metropolitana**.

Na Tabela 3.6.5.1-I sintetiza-se a informação disponibilizada.

TML- CM	Atendimento ao público	N.º de contactos	
		2024	2025
Endereços eletrónicos	contacto@carrismetropolitana.pt	28 240	28 769
	contacto@navegante.pt	21 635	22 095
	empresasnavegante@comportamentosustentavel.pt	0	5038
	empresas@navegante.pt	0	3750
	gratuitidadejovem@navegante.pt	4 826	907
Telefones	Linha navegante®: 218 120 020	28 778	47 441
	Linha de apoio ao passageiro: 210 410 400	52 136	30 042
	Linha navegante® empresas: 218 291 500	0	909
	Linha Carris Metropolitana: 210 418 800	0	0
Presencial	Espaços navegante®	845 697	707 267
Aplicações informáticas	App navegante®	n.d.	n.d.
	App navegante® empresas	n.d.	n.d.
	App Carris Metropolitana	n.d.	n.d.

n.d. – Dados não disponíveis

Tabela 3.6.5.1-1 – Atendimento ao público TML-CM
(Fonte: TML)

3.6.5.2 Operadores e Contratos SPTP

Para cada um dos operadores e contratos em vigor e para os anos de 2024 e 2025, apresentam-se as formas de atendimento ao público, com indicação do número de pontos de atendimento e pontos de venda presencial, aplicações informáticas, contactos telefónicos, endereços eletrónicos e sítios da internet (Tabela 3.6.5.2-1).

No Anexo VII ao presente relatório, são apresentados todos os locais de atendimento físico, pontos de venda de bilhetes, aplicações informáticas, contactos telefónicos, endereços eletrónicos e sítios da internet, para cada operador, no ano de 2025.

A TML, no âmbito dos contratos Carris Metropolitana (TML-CM), disponibiliza dados para a simulação de percurso, posições dos veículos em tempo real e horários nas aplicações informáticas Google Maps, App Moovit, App Citymapper e App Carris Metropolitana.

Apresenta-se breve descrição, para cada um dos operadores, das formas e locais de atendimento ao público e de pontos de vendas de bilhetes disponíveis em 2025.

- Scotturb - Transportes Urbanos (com operação até 30 de abril de 2025)

O operador dispõe de 5 pontos de atendimento e de venda presencial, 4 localizados no município de Sintra e um na Gare do Oriente, em Lisboa.

Como se apresenta na Tabela 3.6.5.2-1, mantiveram-se os valores dos pontos de venda presencial existentes em 2024 e 2025.

- TML – Contrato Carris Metropolitana Área 1

O operador dispõe de 7 pontos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 7 locais da sua área de atuação, a saber: 2 no município da Amadora (Rua Elias Garcia e Av. Santos Mattos); 2 no município de Oeiras (Oeiras e Carnaxide); e 3 no município de Sintra (Sintra, Queluz e Rio de Mouro).

A TML disponibiliza 204 pontos de venda presencial nesta área (57 no município da Amadora, 41 no município de Cascais, 38 no município de Oeiras e 68 no município de Sintra).

São oferecidos 7 endereços eletrónicos. As 3 aplicações informáticas para uso do cliente, os 4 contactos telefónicos e os 2 sítios da internet disponibilizados pela TML são comuns aos 4 contratos da Carris Metropolitana.

- TML – Contrato Carris Metropolitana Área 2

O operador dispõe de 8 pontos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 8 locais da sua área de atuação, a saber: 3 no município de Loures (Loures, Sacavém e Bucelas); 1 no município de Mafra (Mafra); 2 no município de Odivelas (Odivelas e Caneças); e 2 no município de Vila Franca de Xira (Vila Franca de Xira e Alverca).

A TML disponibiliza ainda 389 pontos de venda presencial nesta área (184 no município de Lisboa, 77 no município de Loures, 31 no município de Mafra, 54 no município de Odivelas e 43 no município de Vila Franca de Xira).

São ainda oferecidos 6 endereços eletrónicos. As 3 aplicações informáticas para uso do cliente, os 4 contactos telefónicos e os 2 sítios da internet disponibilizados pela TML são comuns aos 4 contratos da Carris Metropolitana.

- TML – Contrato Carris Metropolitana Área 3

O operador dispõe de 5 pontos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 5 locais da sua área de atuação, a saber: 2 no município de Almada (Almada e Costa da Caparica); 2 no município do Seixal (Corroios e Amora); e 1 no município de Sesimbra (Sesimbra).

A TML disponibiliza 121 pontos de venda presencial nesta área (51 no município de Almada, 53 no município do Seixal e 17 no município de Sesimbra).

São oferecidos 6 endereços eletrónicos. As 3 aplicações informáticas para uso do cliente, os 4 contactos telefónicos e os 2 sítios da internet disponibilizados pela TML são comuns aos 4 contratos da Carris Metropolitana.

- TML – Contrato Carris Metropolitana Área 4

O operador dispõe de 6 pontos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 6 locais da sua área de atuação, a saber: 1 no município de Alcochete (Alcochete); 1 no município da Moita (Moita); 1 no município do Montijo (Montijo); 1 no município de Palmela (Palmela); e 2 no município de Setúbal (Setúbal e Azeitão).

A TML disponibiliza 161 pontos de venda presencial nesta área (2 no município de Alcochete, 30 no município do Barreiro, 33 no município da Moita, 23 no município do Montijo, 24 no município de Palmela e 49 no município de Setúbal).

São ainda oferecidos 6 endereços eletrónicos. As 3 aplicações informáticas para uso do cliente, os 4 contactos telefónicos e os 2 sítios da internet disponibilizados pela TML abrangem os 4 contratos da Carris Metropolitana.

Apresenta-se na Tabela 3.6.5.2-1 a contabilização dos pontos de atendimento e de venda presencial, das aplicações informáticas, contactos telefónicos, endereços eletrónicos e sítios da internet disponibilizados pelos operadores, em 2024 e 2025.

Na comparação dos reportes de 2024 com os de 2025, verifica-se que em 2025 se manteve o número de pontos de atendimento presencial e houve um acréscimo de 0,2% dos pontos de venda presencial.

Operador		Pontos de atendimento presencial	Pontos de venda presencial	Aplicações informáticas	Contactos telefónicos	Endereços eletrónicos	Sítios da internet
Scotturb	2024	5	5	1	1	1	1
	2025*	5	5	1	1	1	1
TML-CM1	2024	7	202	3	4	7	2
	2025	7	204	3	4	7	2
TML-CM2	2024	8	385	3	4	6	2
	2025	8	389	3	4	6	2
TML-CM3	2024	5	120	3	4	6	2
	2025	5	121	3	4	6	2
TML-CM4	2024	6	166	3	4	6	2
	2025	6	161	3	4	6	2

Operador		Pontos de atendimento presencial	Pontos de venda presencial	Aplicações informáticas	Contactos telefónicos	Endereços eletrónicos	Sítios da internet
Total	2024	31	878	4 a)	5 a)	11 a)	3 a)
	2025	31	880	4 a)	5 a)	11 a)	3 a)

* Operação até 30 de abril de 2025.

a) O total não corresponde ao total das parcelas porque os valores da TML-CM são comuns aos 4 operadores.

Tabela 3.6.5.2-1 – Atendimento ao público
(Fonte: Operadores e TML)

Como é possível observar na Figura 3.6.5.2-1, com o maior número de pontos de atendimento presencial do operador, destacam-se os municípios de Sintra e Loures, com 7 e 3 pontos de atendimento, respetivamente. Destes, 4 pontos são da Scotturb (em Sintra).

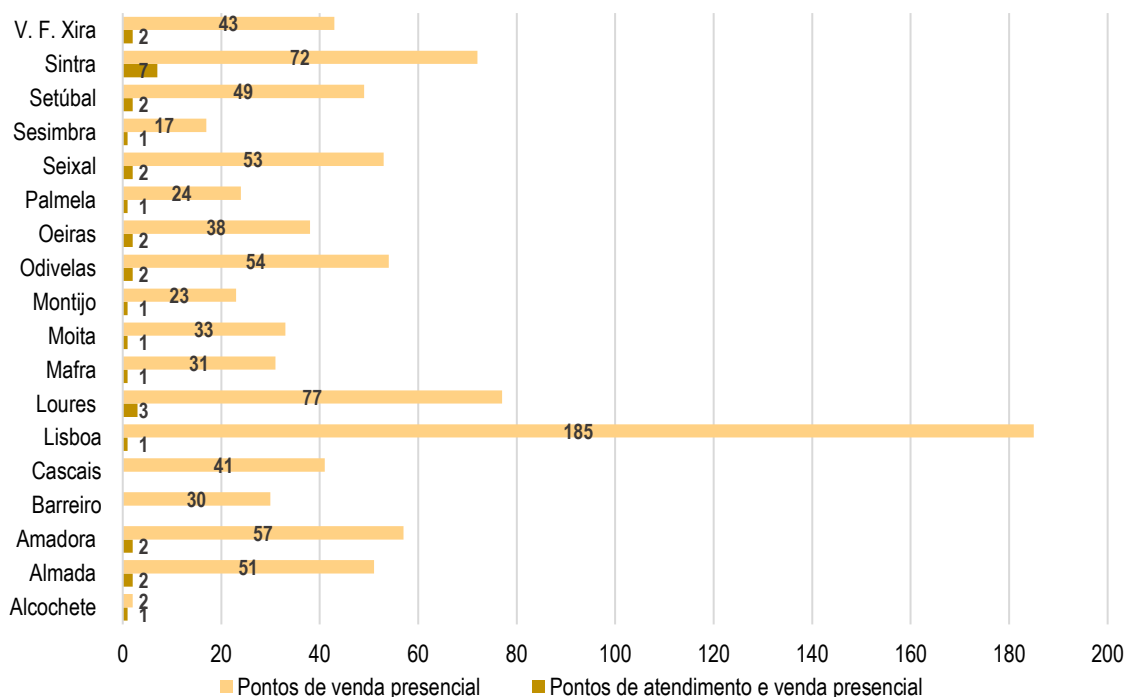


Figura 3.6.5.2-1 – N.º de pontos de atendimento presencial e de venda do operador, por concelho em 2025
(Fonte: TML e Operadores)

3.6.6. Acidentes de viação

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o número de acidentes de viação (*safety*), em unidades, por tipo de acidente, bem como o número de acidentes por veículos.km realizados.

Motivo	N.º de acidentes de viação [Unidades]									
	2024					2025				
	Scotturb	TML–CM1	TML–CM2	TML–CM3	TML–CM4	Scotturb*	TML–CM1	TML–CM2	TML–CM3	TML–CM4
Atropelamento	0	5	14	0	n.d.	0	15	5	0	n.d.
Colisão	0	1 358	1 366	998	n.d.	0	1415	1535	990	n.d.
Despiste	0	0	2	1	n.d.	0	1	2	0	n.d.
Outros	0	303		103	n.d.	2	269	0	198	n.d.
Subtotal	0	1 666	1 382	1 102	189	2	1 700	1 542	1 188	407
Por 1000 V.Km	0,00	0,06	0,05	0,06	0,01	0,02	0,06	0,05	0,06	0,02
TOTAL	4 339					4839				
Por 1000 V.Km	0,05					0,05				

* Operação até 30 de abril de 2025.
n.d. – Dados não disponíveis

Tabela 3.6.6-1 – Número de acidentes de viação
(Fonte: TML e Operadores)

Na figura seguinte apresentam-se, para as margens norte e sul da área metropolitana de Lisboa em 2024 e 2025:

- o número de acidentes, em unidades;
- o número de Veículos.Km, em 10³ Km.

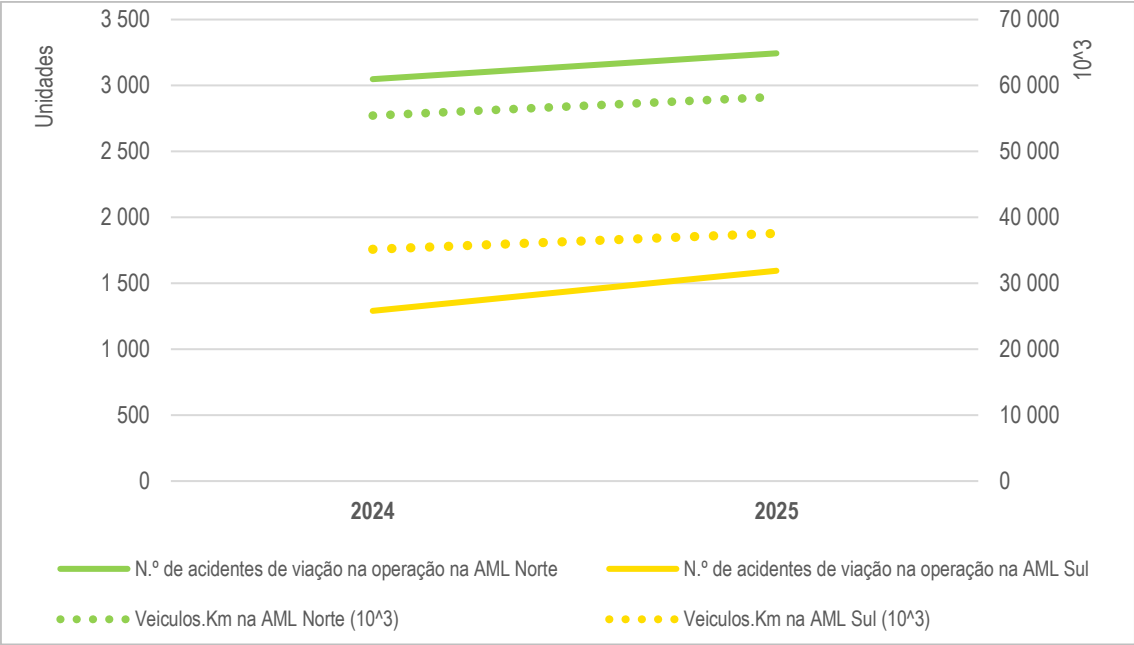


Figura 3.6.6-1 – Número de acidentes
(Fonte: TML e Operadores)

Podemos, assim, observar que se registou um aumento no número de acidentes na operação da Carris Metropolitana de 2024 para 2025, em linha com o aumento dos veículos.km percorridos.

Verificou-se, no entanto, que a variação do número de acidentes na margem sul é superior à variação do número de Veículos.Km percorridos.

A TML CM-4 não distingue o tipo de acidentes de viação.

3.6.7. Incidentes de segurança

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o número de incidentes de segurança (*security*)²³, em unidades.

O número total de incidentes de segurança reportados em 2025 subiu 121% em relação ao reportado no ano anterior, passando de 58 incidentes em 2024, para 128. Na maioria dos operadores que enviaram dados, os incidentes de segurança mantiveram-se, à exceção da operação TML-CM3 que sobe de 3 para 13 ocorrências e da TML-CM2 que sobe de 9 para 69 ocorrências, correspondendo a 54% do total registado). A TML-CM4 não reportou incidentes de segurança

Operador	N.º de incidentes de segurança [Unidades]	
	2024	2025
Scotturb*	0	0
TML-CM1	46	46
TML-CM2	9	69
TML-CM3	3	13
TML-CM4	n.d.	n.d.
Total	58	128

* Operação até 30 de abril de 2025.
n.d. Dados não disponibilizados.

Tabela 3.6.7-1 – Número de incidentes de segurança
(Fonte: TML e Operadores)

3.7. Sustentabilidade

3.7.1. Emissão de gases com efeito de estufa

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se a emissão de gases com efeito de estufa associado à prestação do serviço de transporte de passageiros, em tCO₂ eq, permitindo verificar que está a ser dada resposta aos compromissos assumidos por Portugal no âmbito da Cimeira COP21 de Paris, a qual tem como ambição a diminuição das emissões de CO₂ e de outros poluentes atmosféricos do setor dos transportes.

²³ Os incidentes de segurança estão relacionados com o conceito de *security* (eventos não previsíveis que constituem obstruções ao normal e regular funcionamento do sistema, relacionados com a segurança do património e/ou das pessoas, cuja garantia poderá envolver forças de segurança, por exemplo, furto), enquanto os acidentes de viação estão relacionados com o conceito de *safety* (por exemplo, impacto mecânico).

Em 2025, os operadores com valores mais elevados de emissão de gases com efeito de estufa são a TML-CM1 e a TML-CM2, que também apresentam valores mais elevados de veículos.km. A TML-CM1 apresentou um crescimento de 6%, com aumento na produção de veículos.km de 3,3%. A TML-CM2 apresentou um decréscimo de emissão de gases com efeito de estufa (-16%), apesar do aumento na produção de veículos.km ter sido de 7,9%, o que se justifica pela melhoria da qualidade ambiental dos veículos da frota (em 2025 é composta apenas por veículos Euro VI e elétricos), com redução do consumo de gasóleo e gás e aumento do consumo de eletricidade.

Nos serviços prestados na margem norte da área metropolitana de Lisboa verificou-se um decréscimo da emissão de gases com efeito de estufa (-5%), apesar do número de veículos.km produzidos ter tido um acréscimo (+5,1%). Na margem sul, ambas as variações foram positivas, +2% de gases com efeito de estufa e +6,9% de veículos.km. A qualidade ambiental da frota justifica a evolução destas duas variáveis.

Operador	Emissão de gases com efeito de estufa [tCO ₂ eq]		
	2024	2025	Variação 2025/2024
Scotturb*	659,0	186,5	-
TML-CM1	30 822,1	32 681,8	6%
TML-CM2	30 033,0	25 091,0	-16%
TML-CM3	20 842,8	21 542,7	3%
TML-CM4	14 488,7	14 412,0	-1%
Operadores AML Norte	61 514,1	57 959,3	-5%
Operadores AML Sul	35 331,5	35 954,7	2%
Total	96 845,6	93 914,0	-2%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa
(Fonte: TML e Operadores)

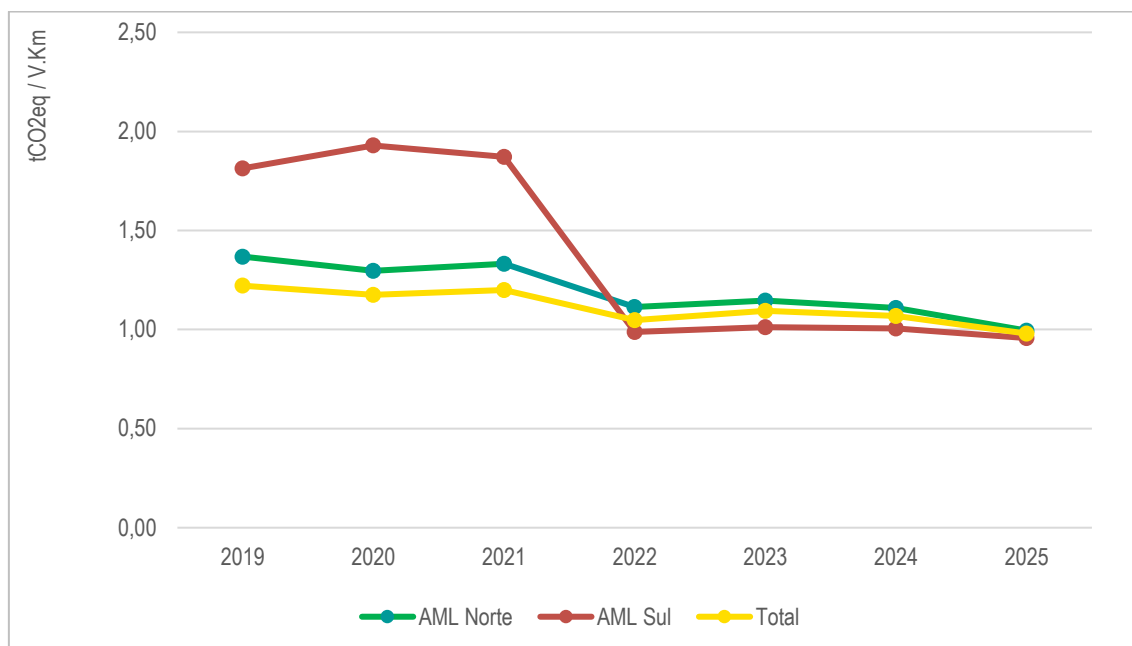


Figura 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa por V.Km produzido
(Fonte: TML e Operadores)

3.7.2. Consumo anual de energia

Para cada um dos operadores de serviço público, e para os anos de 2024 e 2025, apresenta-se o consumo anual de energia, por tipo de fonte (gasóleo, GPL, gás natural, eletricidade e outros), em litros ("L"), quilowatt por hora ("KWh") e metro cúbico ("m³"). Os consumos de energia apresentados estão associados ao serviço público do operador Scotturb, assim como dos operadores que celebraram contratos TML-CM, sendo referentes ao consumo diretamente relacionado com os veículos utilizados no transporte de passageiros.

Tal como nos anos anteriores, em 2025 a maioria dos operadores possuía veículos movidos a gasóleo (85% da frota), sendo a variação do consumo de gasóleo face a 2024 de -2,5%.

Os operadores com maior consumo de gasóleo foram TML-CM1 (6,0%), e TML-CM2 (-16,4%) operadores que apresentam também o maior número de Veículos.Km produzidos. O decréscimo do consumo de gasóleo da CM2 é compensado pelo acréscimo do consumo de eletricidade.

O consumo de gás natural em 2025 teve um decréscimo de -13,0%, face a 2024, tendo havido também o decréscimo do número de veículos movidos a gás natural em 1 unidade, (de 62 em 2024 para 61 em 2025).

O consumo de eletricidade em 2025 teve um acréscimo de 33,1% face a 2024, como reflexo do acréscimo relativo do número de veículos elétricos desde meados de 2023 (97 em 2023, 27 em 2024

e 184 em 2025), o que é um sinal positivo considerando a ambição de diminuição das emissões de CO₂ e de outros poluentes atmosféricos do setor dos transportes.

Nas tabelas seguintes apresentam-se os respetivos consumos anuais por tipo de fonte de energia.

Operador	Consumo anual energia por fonte: Gasóleo [L]		
	2024	2025	variação 2025/2024
Scotturb*	243 779	68 989	-71,7%
TML-CM1	11 511 461	12 198 643	6,0%
TML-CM2	11 261 376	9 412 821	-16,4%
TML-CM3	7 245 157	7 484 204	3,3%
TML-CM4	4 468 498	4 754 745	6,4%
Operação AML Norte	23 016 615	21 680 453	-5,8%
Operação AML Sul	11 713 655	12 238 949	4,5%
TOTAL	34 730 270	33 850 413	-2,5%

* Operação até 30 de abril de 2025.

Tabela 3.7.2-1 – Consumo anual de energia – Gasóleo
(Fonte: TML e Operadores)

Operador	Consumo anual energia por fonte: Gás Natural [m³]		
	2024	2025	variação 2025/2024
TML-CM2	80 809	73 748	-8,7%
TML-CM3	484 716	505 741	4,3%
TML-CM4	1 962 311	1 619 752	-17,5%
Operação AML Norte	80 809	73 748	-8,7%
Operação AML Sul	2 447 027	2 125 493	-13,1%
TOTAL	2 527 836	2 199 241	-13,0%

Tabela 3.7.2-2 – Consumo anual de energia – Gás natural
(Fonte: TML e Operador)

Operador	Consumo anual energia por fonte: Eletricidade [KWh]		
	2024	2025	variação 2025/2024
TML-CM1	2 405 081	3 361 461	39,8%
TML-CM2	2 019 449	2 686 185	33,0%
TML-CM3	-	168 517	-
TML-CM4	4 374 797	5 494 687	25,6%
TOTAL	8 799 327	11 710 850	33,1%

Tabela 3.7.2-3 – Consumo anual de energia – Eletricidade
(Fonte: TML e Operador)

4. Considerações Finais

Pode-se dizer que o ano de 2025 foi um ano de consolidação e melhoria do serviço de transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa, com impacto significativo na vida dos habitantes e território da região.

Com a operação de transporte rodoviário da AML em funcionamento pleno, este foi um ano que apresentou por um lado, um crescimento contínuo de passageiros, garantindo a adaptação da oferta à procura e a novas necessidades, e, por outro, de melhoria da comunicação, da informação em tempo real, da comunicação ao passageiro, mas também de consolidação da digitalização e dos sistemas inteligentes de apoio à monitorização e à informação ao passageiro.

Podemos dizer que o foco no passageiro e a gestão centralizada do sistema de suporte ao cliente por parte da TML é fundamental para garantir a qualidade da resposta ao cidadão.

Realça-se, no que toca à oferta, a criação de uma rede noturna de serviços da Carris Metropolitana em abril de 2025, com uma oferta de serviços 24 horas nos principais percursos.

A nível financeiro, o programa Incentiva+TP veio criar uma estratégia sustentável de promoção do transporte público, pela sua visão e abrangência, incluindo a redução tarifária, o aumento da oferta, mas também a promoção da componente tecnológica e outras.

A nível tarifário, sublinha-se que, por decisão da AML, em 2025 foi assegurada a manutenção dos preços dos passes de transportes públicos, que, no caso dos Navegante, se mantém desde a sua implementação, em 2019. A introdução do passe gratuito jovem teve um impacto significativo no sistema de transportes, já representando cerca de 36% das vendas de passes Navegante, constituindo-se como uma mudança de comportamento face ao transporte público.

Podemos dizer que a qualidade dos serviços de transporte público de passageiros tem um impacto significativo na vida das pessoas e da região, refletido no aumento dos passageiros, da oferta, da qualidade do serviço e da satisfação dos passageiros.

Finalmente, agradece-se a colaboração fundamental de todos os departamentos da TML e dos operadores de transporte público para a produção do presente relatório, dos quais depende a maioria dos dados aqui reportados.