

# Relatório de Sustentabilidade 2023

Aprovado em Conselho de Administração em 29 de fevereiro 2024



# ÍNDICE

|   |    |
|---|----|
| ÍNDICE .....  | 2  |
| MENSAGEM DO PRESIDENTE .....                        | 3  |
| DESCRIÇÃO DO RELATÓRIO.....                         | 5  |
| 1. APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO .....               | 7  |
| 1.1. A Empresa.....                                 | 7  |
| 1.2. Missão, Valores e Princípios.....              | 10 |
| 1.3. Síntese Histórica.....                         | 13 |
| 1.4. Modelo de Governo .....                        | 16 |
| 1.5. Partes Interessadas.....                       | 17 |
| 2. AMBIÇÃO E ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO .....    | 20 |
| 2.1. Estratégia de Sustentabilidade .....           | 23 |
| 2.2. Objetivos de Sustentabilidade.....             | 25 |
| 3. RISCOS E OPORTUNIDADES.....                      | 27 |
| 4. DESEMPENHO AMBIENTAL DA EMPRESA .....            | 28 |
| 5. DESENVOLVIMENTO E QUALIDADE DE VIDA LOCAIS ..... | 30 |
| 6. DESEMPENHO FUNCIONAL DA EMPRESA.....             | 32 |
| 7. PROMOÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS.....               | 34 |
| 8. SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA DA EMPRESA.....       | 42 |
| 9. SEGURANÇA DO SISTEMA .....                       | 45 |
| 10. ÍNDICE GRI .....                                | 49 |



## Mensagem do Presidente

A Metro Mondego define no seu Plano de Atividades e Orçamento objetivos de sustentabilidade económica e financeira, mas também ambiental, empresarial e social que traduzem a ambição da empresa nestes domínios.

Num esforço de transparência e como testemunho da importância que se confere à matriz de sustentabilidade, que enquadra toda a atuação da empresa, a Metro Mondego elabora, desde 2021, um relatório autónomo com o balanço do progresso alcançado através da adoção das medidas definidas para o ano anterior, o qual permite delinear os ajustamentos a introduzir no ano seguinte. Acreditamos que este processo incremental, melhorando permanentemente as suas práticas, sejam os seus procedimentos internos, seja a sua relação com o exterior, nos permitirá chegar à fase de operação como uma empresa cada vez mais comprometida com objetivos de sustentabilidade.

De facto, a Metro Mondego, que tem focado a sua atividade essencialmente na coordenação dos investimentos necessários à colocação em serviço do Sistema de Mobilidade do Mondego, está agora em vias de se transformar na empresa que assumirá a sua exploração. A primeira fase de operação, o troço Serpins – Portagem, está programada para o final de 2024, o que faz deste um ano crítico para a empresa, desde logo porque o início da exploração irá coincidir com uma fase ainda intensa de conclusão das infraestruturas nos restantes troços.

É neste quadro que o contínuo esforço que desenvolvemos para moldar as práticas de gestão de acordo com os princípios da ESG - *Environmental, social, and corporate governance* (práticas ambientais, sociais e de boa governação das empresas que se preocupam com o bem-estar dos seus colaboradores, das comunidades em que se inserem e com a proteção do planeta) permitirá que a evolução da empresa demonstre um cada vez maior alinhamento com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável definidos pela Organização das Nações Unidas [ONU].

# Descrição do Relatório

O presente Relatório de Sustentabilidade diz respeito à atividade desenvolvida entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, pela Metro-Mondego, S.A. [MM], empresa com sede na Rua de Olivença, n.º 11 – 1.º andar, na cidade de Coimbra, cujas operações ocorrem em Portugal, com incidência nos territórios dos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

A MM não detém quaisquer participações no capital de outras empresas, pelo que as demonstrações financeiras apresentadas no Relatório e Contas se reportam ao perímetro da organização.

O Relatório de Sustentabilidade agora apresentado descreve as informações não financeiras, procurando demonstrar a evolução, o desempenho e o impacto das atividades da empresa, com particular enfoque nas questões ambientais, sociais e éticas, cujos aspetos materiais mais relevantes se apresentam em 2.2.

A elaboração deste documento foi efetuada por forma a responder ao disposto nas “Instruções sobre o processo de prestação de contas referente a 2023”, circuladas pela DGTF através do ofício SAI\_DGTF/2024/269 de 06 de fevereiro, no que concerne à elaboração de um relatório autónomo de sustentabilidade organizado de acordo com as boas práticas da *Global Reporting Initiative* [GRI]. A MM prepara este relatório “em conformidade com as Normas GRI: opção Essencial”<sup>1</sup>, não tendo sido efetuada uma verificação externa.

Sublinha-se que, fundamentalmente, neste documento procede-se a uma atualização do Relatório de Sustentabilidade de 2022, realizado pela empresa, prática que se justifica nomeadamente porque não existem:

- mudanças significativas na organização e na sua cadeia de fornecedores;
- reformulação de informações face a períodos prévios;
- alterações no relato face a exercícios anteriores.

---

<sup>1</sup> Cf. Norma GRI 101, Tabela 1, página 34.

Para qualquer esclarecimento adicional relativamente ao presente documento deverá ser contactada:

Metro-Mondego, S. A.

Rua de Olivença, 11 – 1º andar | 3000-306 Coimbra

(+351) 239 488 100

metro@metromondego.pt



# 1. Apresentação e Enquadramento

## 1.1. A Empresa

A Metro-Mondego, S.A. [MM] é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, constituída por escritura pública a 20/05/1996. De acordo com os Estatutos, constantes do anexo II ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, as participações dos acionistas da Metro-Mondego no seu Capital Social<sup>2</sup> compreendem o Estado, que detém a maioria (53%), e ainda os Municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã (com 14% cada), a Infraestruturas de Portugal, S.A. [IP] (2,5%) e a CP - Comboios de Portugal, E.P.E. [CP] (2,5%).

Através do Decreto-Lei n.º 10/2002, alterado pelos Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de dezembro, e do Decreto-Lei n.º 21/2022, de 4 de fevereiro “o Estado atribuiu à MM, em exclusivo, a concessão, em regime de serviço público: a) Da implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura de um sistema de transporte público de passageiros em modo rodoviário em sítio próprio, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, designado sistema “Metrobus”, pelo prazo de 40 anos, contados a partir de 7 de dezembro de 2004, o qual pode ser prorrogado nos termos previstos nas bases da concessão; b) Da exploração do sistema Metrobus, pelo prazo de 10 anos, a contar do início da entrada em serviço do referido sistema, prorrogável por cinco anos, uma única vez, nos termos previstos no contrato de serviço público.”

Segundo o mesmo diploma, compete à IP o desenvolvimento dos procedimentos necessários à realização de projetos técnicos e assessoria à gestão e coordenação, de expropriações, de empreitadas (infraestrutura base do troços entre Coimbra B e Serpins e Linha do Hospital entre a avenida Aeminium e o Hospital Pediátrico, em Coimbra), sistemas de telemática e de apoio à exploração e de paragens, sinalética e mobiliário urbano), de fiscalização das mesmas e ainda da candidatura a financiamento de fundos europeus estruturais e de investimento. À MM passou a caber supervisionar o SMM e assegurar a sua exploração comercial.

A solução de transporte adotada pela MM, o Metrobus, em infraestrutura dedicada e assegurada por veículos elétricos adaptados a essa infraestrutura, sendo económica e socialmente mais vantajosa, permite o aproveitamento dos projetos e investimentos já

---

<sup>2</sup> O capital social da Metro-Mondego, S.A. é de 1 075 000€ (um milhão e setenta e cinco mil euros).

realizados, dos quais se poderá destacar o aproveitamento racional do canal ferroviário existente.

Durante a fase de construção das infraestruturas a MM é também responsável pelos Serviços Rodoviários Alternativos ao Ramal da Lousã, adiante designados por Serviços Alternativos, os quais consistem num transporte coletivo, em modo rodoviário, que serve as antigas estações e apeadeiros do ramal ferroviário referido.

Quer na atual fase de preparação, na qual são oferecidos os Serviços Alternativos, quer na fase de operação do SMM, a atividade da empresa ocorre, em termos geográficos, no território dos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, sendo beneficiários diretos atuais os passageiros que se deslocam entre os locais citados, alargando-se no futuro esse universo aos passageiros que utilizem a rede do SMM, a qual irá ser ampliada no concelho de Coimbra com ligações da Portagem até à Estação Coimbra B e desde as margens do rio Mondego (Avenida Aeminuim) até ao Hospital Pediátrico.

**Figura 1 – Rede do SMM em Execução**

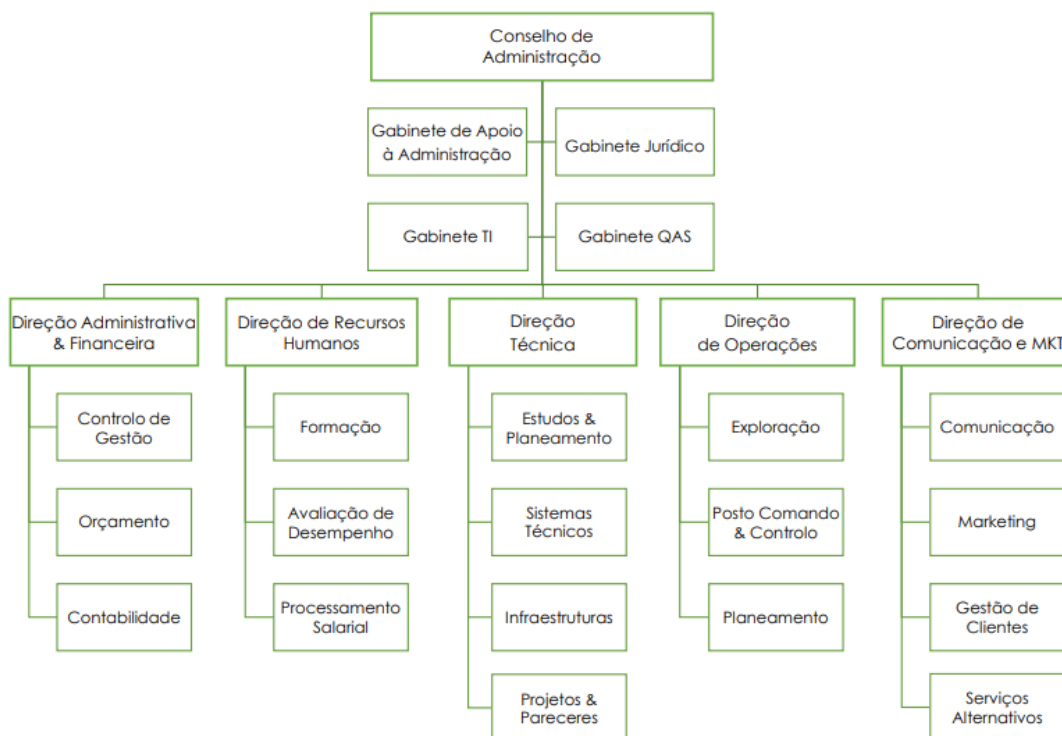


Não se encontrando em operação o SMM, mas apenas os Serviços Alternativos, cujo contrato é gerido diretamente pela MM, a empresa não tem ainda receitas relevantes para além das subvenções através do Orçamento de Estado, as quais ascenderam a 3,5 M€ em 2023.

A estrutura orgânica da MM apresenta-se na Figura 2, indicando as diversas funções exercidas em cada área funcional.



**Figura 2 – Organigrama da Empresa**



A evolução do efetivo da empresa é apresentada no Quadro 1.

**Quadro 1 – Evolução do efetivo**

| Descrição                             | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Efetivo Total <sup>1</sup>            | 22   | 18   | 17   | 13   | 11   | 11   |
| Excluindo administração não executiva | 19   | 15   | 14   | 10   | 8    | 9    |
| Idade Média                           | 46   | 45   | 46   | 49   | 49   | 50   |
| Média Trabalhadores                   | 21   | 15   | 13   | 10   | 10   | 11   |
| Contratados a termo                   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| Quadros Técnicos                      | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

<sup>1</sup> - inclui Conselho de Administração (3 membros)

No final de 2023, a empresa empregava 19 colaboradores (importa, referir que este valor inclui a existência de um colaborador que se encontra em licença sem vencimento desde 2018), representando um incremento de 22%, face ao ano anterior. Em relação à idade média dos colaboradores, observa-se um acréscimo de 2% face ao ano anterior. Apesar deste ligeiro aumento face a 2022, há um esforço de revitalizar os quadros efetivos da MM através da contratação de quadros mais jovens, conforme a evolução registada desde 2018 permite perceber.

Em termos de repartição dos colaboradores por género, em 31 de dezembro, a MM tinha no seu efetivo 8 mulheres e 11 homens, a que corresponde uma representação de 42% e 58%, respetivamente. i.e., a estrutura do efetivo é composta maioritariamente por trabalhadores do sexo masculino. No que concerne aos membros do Conselho de Administração, essa repartição era de 1/3 de mulheres e 2/3 de homens.

As únicas atividades relevantes que se encontram terceirizadas em contratos de prestação de serviços externos são a limpeza das instalações e o apoio informático, as quais, no conjunto, equivaleriam a menos do que um trabalhador a tempo integral, caso fossem internalizadas.

Os principais fornecedores de serviços externos [FSE] da empresa, em 2023, são os relacionados com a empreitada a decorrer na Baixa de Coimbra, ou seja, o empreiteiro contratado para a desconstrução dos edifícios existentes e construção dos edifícios do canal de atravessamento, a empresa que realiza a respetiva fiscalização, bem como a empresa responsável pela elaboração e revisão dos projetos de arquitetura desta intervenção.

## **1.2. Missão, Valores e Princípios**

A missão da MM é subsidiária da ambição que presidiu à sua criação e que, genericamente, pode ser enunciada pela importância de suprir necessidades de mobilidade na área geográfica dos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã afirmando-se, por esta via, como um instrumento decisivo para melhorar a qualidade de vida das populações abrangidas. Em concreto, a missão da empresa agrega os seguintes compromissos:

- Implementar e explorar o SMM na área geográfica dos concelhos de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo, otimizando a utilização dos recursos afetos ao projeto;
- Promover a mobilidade sustentável, colocando os meios disponíveis e o conhecimento acumulado ao serviço da região, dos seus habitantes e visitantes, incentivando ativamente a implementação de soluções inovadoras em matéria de mobilidade, de oferta de serviços urbanos integrados e de proteção do ambiente;
- Assegurar a manutenção e renovação da infraestrutura, com elevadas condições de segurança, interoperabilidade e de continuidade do serviço público;

- Contribuir para a inclusão social e para a igualdade entre mulheres e homens de forma eficaz e coerente.

A visão da MM pondera o impacto da sua atividade num horizonte de longo prazo e projeta três perspetivas entendidas como necessárias para que esse futuro possa ser alcançado:

- Ser uma organização inovadora, interagindo com as populações e assegurando de modo eficaz a implementação e a exploração do SMM, visando alcançar elevados padrões de qualidade de serviço público;
- Ser um parceiro das autarquias e dos demais agentes no desenvolvimento de um sistema de transportes integrado, que contribua para a melhoria das acessibilidades e do desenvolvimento económico e social, bem como para as condições de coesão territorial e de qualificação urbana;
- Participar, juntamente com os diversos atores económicos, sociais e académicos, no desenvolvimento sustentável, na melhoria da qualidade de vida e no aumento da atratividade da região.

A MM pauta as suas ações tendo como referência os seguintes valores:

- Serviço público de elevada qualidade com foco nas pessoas e salvaguarda da igualdade e não discriminação entre mulheres e homens;
- Transparência e integridade em todas as intervenções e relações com partes interessadas;
- Rigor e responsabilidade no cumprimento das tarefas profissionais;
- Espírito de equipa, procurando a orientação para objetivos comuns, valorizando a partilha de conhecimento, o mérito e a equidade;
- Sustentabilidade, promovendo a mobilidade ecológica e a qualidade de vida através da adoção das melhores práticas do setor e da consciencialização ambiental interna e externa;
- Inclusão, desenvolvendo soluções de mobilidade que permitam a todos deslocarem-se conforme as suas necessidades, independentemente da sua condição física, social ou género.

Para além das normas legais aplicáveis, nomeadamente a Constituição da República Portuguesa, o Código do Procedimento Administrativo, o Estatuto do Gestor Público, o Regime do Exercício de Funções por Titulares de Cargos Políticos e Altos Cargos Públicos e o Código do Trabalho, as atividades desempenhadas no exercício de funções públicas assentam num conjunto de princípios, valores e deveres específicos vertidos no Código de Ética e de Conduta em vigor.

O referido Código de Ética e de Conduta, publicado no *website* da empresa<sup>3</sup>, tem como finalidade principal enquadrar os seus princípios e valores fundamentais num conjunto de recomendações que se impõem à consciência coletiva como modelo comportamental e que são observadas na ação quotidiana como instrumento de melhoria de desempenho corporativo e dos seus colaboradores.

---

<sup>3</sup> Cf. [https://metromondego.pt/api/download/1655893295\\_mrEzPkXIVwBMZBIQm0r0](https://metromondego.pt/api/download/1655893295_mrEzPkXIVwBMZBIQm0r0).

## Síntese Histórica

O Decreto-Lei n.º 70/94, de 3 de março, estabeleceu o primeiro regime jurídico de exploração do metropolitano ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã que, essencialmente, consagrava a atribuição da exploração desse sistema, em exclusivo, a uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, a qual veio a ser constituída no dia 20 de maio de 1996, sob a firma Metro-Mondego, S.A., cujo capital social era maioritariamente detido pelos referidos municípios. À data, os outros acionistas eram a CP (29%) e o Metropolitano de Lisboa (5%). Posteriormente, com o objetivo de impulsionar a concretização do projeto de transportes, designadamente através da participação do Estado e da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E.P.E. no capital social da sociedade, foi alterado o Decreto-Lei n.º 70/94, de 3 de março, através do Decreto-Lei n.º 179-A/2001, de 18 de junho, com a concordância dos municípios envolvidos. Logo depois, foi publicado o Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, que estabeleceu o novo regime jurídico de exploração do metropolitano ligeiro de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

Em 2002, procedeu-se a uma revisão de todo o projeto, tendo sido elaborado um estudo de viabilidade económica e avaliadas alternativas ao traçado no centro da cidade. Na sequência dessa revisão, foi decidido proceder ao lançamento de um concurso público para adjudicação de duas subconcessões, respetivamente para implementação e exploração do sistema de transportes, o que implicou a alteração das bases da concessão do Estado à Metro-Mondego, S.A., concretizada pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de dezembro.

Em fevereiro de 2005, o referido concurso público foi lançado tendo-se iniciado, pouco depois, os trabalhos de demolição na baixa da cidade de Coimbra que permitiriam a abertura de um corredor para o metro ligeiro, entre a Avenida Aeminum (marginal) e a Rua da Sofia, cruzando ainda a Avenida Fernão Magalhães. Porém, a falta de acordo entre os municípios levou ao fim precoce do referido procedimento concursal, não tendo sido criadas as condições para a concretização do projeto como ele vinha sendo delineado.

Em 2006, o projeto foi alvo de uma nova revisão, passando a ter a designação de Sistema de Mobilidade do Mondego, e contemplando duas fases. A primeira colocava a cargo da Rede Ferroviária Nacional — REFER, E.P.E.<sup>4</sup> a execução das infraestruturas, e correspondia à modernização do Ramal da Lousã, designadamente, ao nível dos equipamentos de sinalização, do encerramento de algumas pontes ferroviárias, da migração para a bitola europeia, e da construção das interfaces nas estações de Ceira, Miranda do Corvo e Lousã (interfaces que foram efetivamente concluídas). A segunda compreendia a construção da Linha do Hospital, entre Coimbra-B e os Hospitais da Universidade de Coimbra, e a eletrificação da Linha da Lousã.

No final do ano 2009, as obras no Ramal da Lousã determinaram o encerramento do serviço ferroviário de transportes de passageiros pela CP, tendo-se iniciado os Serviços Alternativos, em transporte rodoviário de passageiros, nos termos previstos no regime transitório estabelecido no citado Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de dezembro.

As dificuldades económicas e financeiras sentidas em Portugal, a partir de 2010, levaram à suspensão da execução do plano delineado para o SMM tendo, porém, continuado, até à data, a operação dos Serviços Alternativos.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 20 de agosto, que aprovou o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas - PETI3+, para o horizonte 2014-2020, definiu a importância de se estudarem outras soluções para a concretização do projeto do SMM, com vista à redução do investimento e custos de funcionamento. Considerando que a análise custo-benefício desenvolvida para o sistema de metro ligeiro de superfície não evidenciava a viabilidade económica do projeto, não foi possível a sua concretização com recurso a fundos europeus do Portugal 2020, no Programa Operacional Regional do Centro.

---

<sup>4</sup> À qual sucedeu a Infraestruturas de Portugal, S.A..

Assim, em 2017, foi delineada uma solução alternativa ao sistema de metropolitano ligeiro, designada por Metrobus, que se configura como um sistema de transporte integrado por uma exploração rodoviária em infraestrutura dedicada e assegurada por veículos elétricos adaptados a essa infraestrutura, com aproveitamento parcial dos projetos e investimentos já realizados.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/2019, de 31 de janeiro, foram definidos os termos da execução do SMM no troço do antigo Ramal da Lousã, entre as estações de Coimbra B e Serpins, e na Linha do Hospital, cabendo à IP o desenvolvimento dos procedimentos necessários à realização de projetos técnicos e assessoria à gestão e coordenação, de expropriações, de empreitadas (infraestrutura base, sistemas de telemática e de apoio à exploração e de paragens, sinalética e mobiliário urbano), de fiscalização destas empreitadas e ainda da candidatura a financiamento através de fundos europeus. À MM cabe proceder à supervisão do SMM e assegurar a sua exploração comercial.

Finalmente, em janeiro de 2021, a Comissão Europeia aprovou a contribuição financeira comunitária ao SMM, no âmbito do PO SEUR - Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, cujo investimento ascendia a 89 Milhões de euros, estando previsto um financiamento comunitário de 60 Milhões de euros.

Em 4 de fevereiro de 2022, foi publicado o Decreto-Lei n.º 21/2022 que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 10/2002, de 24 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 226/2004, de 6 de dezembro.

De acordo com a nova redação das bases da concessão, o Estado atribuiu à Metro-Mondego, S. A., em exclusivo, a concessão em regime de serviço público: a) Da implementação, supervisão e manutenção da infraestrutura de um sistema de transporte público de passageiros em modo rodoviário em sítio próprio, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, designado sistema “Metrobus”, pelo prazo de 40 anos, contados a partir de 7 de dezembro de 2004, o qual pode ser prorrogado nos termos previstos nas bases da concessão; b) Da exploração do sistema Metrobus, pelo prazo de 10 anos, a contar do início da entrada em serviço do referido sistema, prorrogável por cinco anos, uma única vez, nos termos previstos no contrato de serviço público.

### 1.3. Modelo de Governo

O modelo de governo da MM, conforme determinado pelos seus estatutos<sup>5</sup>, corresponde à aplicação do modelo clássico composto por Assembleia Geral [AG], CA e Fiscal Único.

Na AG estão representados os acionistas da empresa (cf. ponto 1.1), nomeadamente o Estado, que detém a maioria do Capital Social, os Municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, a IP - Infraestruturas de Portugal e a CP- Comboios de Portugal.

Compete à AG<sup>6</sup>, entre outras atribuições, a designação dos restantes órgãos da empresa, deliberar sobre os relatórios e planos de atividade, aprovar balanços e contas, deliberar sobre a aplicação de resultados, aprovar quaisquer alterações estatutárias, emissão de capital ou obrigações, bem como deliberar sobre as remunerações dos membros dos órgãos sociais.

O Conselho de Administração, designado pela Assembleia Geral em 24 de julho de 2019 para o triénio 2019-2021, integrava 3 membros: o Presidente executivo, um Administrador Executivo e uma Administradora não executiva.

#### Quadro 2 – Composição do Conselho de Administração até 2023.15.09

| Presidente  | Vogal<br>(executivo)                           | Vogal<br>(não executiva)                   |
|---|--|--|
| Eng.º João Rui de Sousa<br>Simões Fernandes Marrana | Prof. Doutor Eduardo Jorge<br>Gonçalves Barata | Dr.ª Paula Maria Rodrigues<br>Mariana Pêgo |

Em 15 de setembro de 2023, por Declaração Social Unânime por Escrito, foi eleito para o mandato do triénio 2023 a 2025 o Conselho de Administração atual, composto por um Presidente, e dois Vogais com funções executivas.

#### Quadro 2A – Composição atual do Conselho de Administração

| Presidente  | Vogal<br>(executivo)                           | Vogal<br>(executiva)                                  |
|---|--|---|
| Eng.º João Rui de Sousa<br>Simões Fernandes Marrana | Prof. Doutor Eduardo Jorge<br>Gonçalves Barata | Dr.ª Teresa Margarida Ferreira<br>Mateus Pratas Jorge |

O CA é o órgão executivo de topo da empresa, assumindo todas as competências relativas à gestão dos negócios sociais e à prática de todos os atos e operações (que incluem representar

<sup>5</sup> Os estatutos da MM podem ser consultados no site da empresa, através do endereço: <https://metromondego.pt/pt/documentos>.

<sup>6</sup> Para uma descrição mais detalhada ver artigo 12º dos Estatutos.



a sociedade, adquirir, vender ou alienar bens, estabelecer a organização técnico-administrativa da empresa, definir as suas normas de funcionamento), bem como de nomeação de diretores e de constituição de mandatários<sup>7</sup>.

Aos membros executivos do CA, Presidente<sup>8</sup> e Administradores Executivos, estão acometidas especificamente as competências<sup>9</sup> de execução, acompanhamento e controlo das prestações de contratos celebrados pela sociedade, a elaboração do plano de atividades e orçamento, a apresentação das contas, a seleção e contratação de pessoal, assim como a supervisão dos departamentos e serviços.

A organização interna da empresa encontra-se graficamente descrita nos Quadros 2 e 2A, anteriormente apresentados.

## 1.4. Partes Interessadas

Os principais grupos de partes interessadas envolvidos na atividade da empresa são os seguintes:

- Colaboradores da empresa;
- População dos concelhos servidos pelo SMM e suas estruturas representativas;
- Estado Português, representado pelo Governo, na sua múltipla qualidade de acionista maioritário, concedente, autoridade de transportes, financiador do sistema e, futuramente, outorgante do Contrato de Obrigações de Serviço Público;
- Câmaras Municipais de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, quer enquanto acionistas da empresa, quer na qualidade de representantes democraticamente eleitos das populações locais;
- CP e IP, ambas na qualidade de acionistas e de entidades que prestam à MM intensa colaboração institucional, com destaque para esta última, não só porque é a atual

---

<sup>7</sup> Para uma descrição exaustiva das competências do CA, ver artigo 17º dos Estatutos.

<sup>8</sup> O Presidente do CA exerce funções executivas, situação ditada pelos estatutos e pela reduzida dimensão deste órgão.

<sup>9</sup> Para uma descrição exaustiva das competências dos administradores executivos, ver artigo 16º dos Estatutos.

gestora da maior parte do canal onde irá operar o SMM, mas, sobretudo, porque foi incumbida pelo Governo Português de promover a execução das infraestruturas do referido sistema;

- Entidades diretamente envolvidas no projeto, sejam atores locais e regionais, sejam nacionais (e.g., Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, I.P. [CCDRC, I.P.], Comunidade Intermunicipal da Região de Coimbra [CIM-RC], Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), Sustentável 2030 - Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade, Unidade Local de Saúde de Coimbra [ULS Coimbra], Universidade de Coimbra [UC], operadores de transporte, outros concessionários de serviços públicos);
- Outros agentes económicos, sociais, culturais e ambientais, públicos ou privados, incluindo instituições de ensino dos diversos níveis.

Os critérios para a seleção dos grupos de partes interessadas acima identificados resulta, quer do cruzamento da relevância e frequência das interações, quer da necessidade de articulação institucional, que se manifestam nos termos da legislação em vigor ou da defesa dos interesses mútuos.

As principais formas de interação com as diversas tipologias de partes interessadas, bem como a frequência dos contactos, são apresentadas no Quadro 3. Como se evidencia nesse quadro, são realizadas interações frequentes com praticamente todos os grupos de partes interessadas identificados, embora de forma mais irregular com as populações residentes dada a dimensão do universo e inexistência de uma metodologia de contactos regulares. Em todo o caso, regista-se a importância dos canais de comunicação disponibilizados para contactos com a empresa, através dos quais se recebem sugestões e reclamações, as quais são invariavelmente objeto de análise e resposta. Constitui preocupação da empresa incrementar as formas de contacto com a população potencialmente servida pelo SMM quando este se encontrar em exploração.

### Quadro 3 – Tipificação das interações entre os principais grupos de partes interessadas

| Parte interessada  | Tipo de interação  | Frequência típica |
|--|--|-------------------|
| Colaboradores  | Auscultação pontual ou estruturada de opiniões, para além das normais relações profissionais                 | Diária            |
| População  | Recolha de sugestões e reclamações, para além de participação em encontros promovidos por associações locais | Irregular         |
| Governo  | Obtenção de orientações, solicitação de autorizações, comunicação de ocorrências relevantes                  | Semanal           |
| Câmaras Municipais de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã    | Solicitação de autorizações, intercâmbio de opiniões, comunicação de ocorrências relevantes                  | Mensal            |
| CP e IP  | Reuniões de articulação das atividades   | Mensal            |
| Entidades diretamente envolvidas no projeto                | Solicitação de autorizações, intercâmbio de opiniões, comunicação de ocorrências relevantes                  | Semanal           |
| Outros agentes económicos, sociais, culturais e ambientais | Auscultação, recolha de sugestões, partilha de informação  | Irregular         |

Neste momento, as principais interações havidas com a população residente centram-se, por um lado, nas condições de operação dos Serviços Alternativos e, por outro, com o desenvolvimento das obras do SMM dentro da cidade de Coimbra, na interação realizada para informar, acompanhar e tratar os assuntos sensíveis para a população e outros agentes locais afetados. Relativamente a todos os restantes grupos de partes interessadas, há interação nos diferentes domínios do projeto do SMM, com exceção dos colaboradores, com os quais são abordadas também questões de natureza laboral.

Admite-se que, numa fase posterior, se revele também importante a inclusão dos fornecedores enquanto parte interessada com influência no desempenho da empresa, o que se justificará pelo facto de estar prevista a realização de algumas tarefas em regime de *outsourcing*, seja integral (e.g., manutenção de veículos, limpeza de veículos e instalações) ou parcial (e.g., venda de títulos de transporte).

## 2. Ambição e Estratégia de Desenvolvimento

No contexto atual, a sustentabilidade do planeta emerge como uma das principais preocupações da humanidade. As recomendações da Comissão Europeia refletem a urgência de agir, considerando um passado marcado pela delapidação de recursos e pela falta de conduta sustentável.

A preservação da biodiversidade e dos ecossistemas é essencial para a nossa própria sobrevivência. Ações concretas, como a conservação de *habitats* naturais, a redução da poluição, o uso responsável dos recursos naturais e a promoção de práticas sustentáveis em todos os setores, são imperativas. Além disso, a educação e a sensibilização da sociedade são fundamentais para criar uma consciência coletiva sobre a importância da sustentabilidade.

As empresas são chamadas a ser pioneiras na implementação de práticas que visam minimizar o impacto ambiental, caminhando para uma “pegada de carbono” neutra. É uma mudança que transcende a esfera corporativa, fomentando uma consciência cívica e social que se dissemina através dos valores e ações dos colaboradores.

O debate sobre soluções energéticas sustentáveis, especialmente no que toca aos combustíveis, destaca-se como um exemplo emblemático da diversidade de caminhos disponíveis para mitigar os impactos ambientais. A transição para fontes de energia alternativas, como a eletricidade, o hidrogénio e os biocombustíveis, não só oferece uma oportunidade para transformar os nossos padrões de mobilidade, como também fomenta uma economia global mais descentralizada e menos dependente de monopólios. Esta diversificação energética é benéfica não só do ponto de vista económico, mas também para a autonomia energética dos países e a estabilidade política global.

A nível nacional, o Plano de Ação para a Economia Circular [PAEC], preconizado no Programa do XXI Governo Constitucional, encontra-se alinhado e orientado para resposta aos objetivos do Acordo de Paris e Objetivos de Desenvolvimento Sustentável [ODS] da ONU. O plano objetiva a alteração de uma economia assente no paradigma da produção e consumo lineares para um paradigma circular, maximizando a transformação do que hoje desperdiçamos em novos recursos para a economia.

Portugal assumiu compromissos para os quais as medidas do Plano concorrem, como sejam o Acordo de Paris e os ODS 2030 da ONU. O PAEC está também alinhado com as políticas

europeias, designadamente o Plano de Ação da UE para a Economia Circular e a Estratégia de Política Industrial da UE.

Por outro lado, a Comissão Europeia definiu a «Estratégia para uma Mobilidade Sustentável e Inteligente», juntamente com um Plano de Ação com 82 iniciativas, que traçam o rumo para uma mobilidade ecológica, inteligente e a preços acessíveis. A estratégia vem estabelecer as bases para um sistema de transportes da UE capaz de concretizar a sua transformação ecológica e digital e de se tornar mais resiliente a futuras crises. Os diferentes modos de transporte devem tornar-se mais sustentáveis sendo para isso necessário dispor de alternativas ecológicas amplamente disponíveis e incentivos adequados para impulsionar a transição.

Em termos genéricos, a estratégia da MM consiste na promoção da mobilidade sustentável na sua área de intervenção, ou seja, “criar as condições para que [a mobilidade] se possa exercer através de modos de transporte sustentáveis, isto é, cuja produção tenha os menores impactes possíveis sobre o ambiente, recorra a energias renováveis ou cada vez menos dependentes de recursos naturais esgotáveis [...], com custos social e economicamente aceitáveis pela sociedade, e que garantam uma relativa equidade de acesso a toda a população”<sup>10</sup>.

Esta orientação da atividade da MM enquadra-se, naturalmente, nas estratégias estabelecidas nas escalas europeia, nacional e regional para a mobilidade. De facto, a orientação antes referida está claramente definida no plano europeu, cuja estratégia estabelece que a “mobilidade com baixo nível de emissões é uma componente essencial da grande transição para a economia circular hipocarbónica, necessária para a Europa manter a sua competitividade”.

No plano nacional, já no programa do XXII Governo Constitucional se integra a mobilidade sustentável como parte do 1.º Desafio Estratégico, relativo às Alterações Climáticas<sup>11</sup>, para cujo resultado se definem vários eixos de atuação, entre os quais se contam a descarbonização do setor dos transportes, a promoção do transporte público urbano e a transição para a mobilidade elétrica<sup>12</sup>.

Na dimensão regional, o Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável [PAMUS] da Comunidade Intermunicipal Região de Coimbra [CIM RC] estabelece como objetivos

---

<sup>10</sup> Cf. APA – Agência Portuguesa do Ambiente (2010): Projeto Mobilidade Sustentável, Volume II, página 11.

<sup>11</sup> Programa do XXII Governo Constitucional: “1.º DESAFIO ESTRATÉGICO: ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS – Enfrentar as alterações climáticas garantindo uma transição justa”, página 56 e seguintes.

<sup>12</sup> Cf. páginas 64 a 68, op. cit..

estratégicos, entre outros, a “promoção de uma transferência para modos de transporte mais limpos e eficientes, [a] garantia de um sistema de acessibilidades e transporte mais inclusivo, [e a] redução da poluição atmosférica, do ruído, das emissões de gases com efeito estufa e do consumo de energia”<sup>13</sup>.

Tal como foi anteriormente referido, a MM continua em processo de transformação, com o propósito de evoluir de uma empresa que tem focado a sua atividade essencialmente na coordenação dos investimentos necessários à colocação em serviço do SMM para o de operador de um sistema de transporte público rodoviário de elevada *performance*, que se convencionou designar por Metrobus.

Esta transição, que se irá prolongar pelo tempo necessário para colocar em serviço toda a rede em construção ou projetada, associa-se a um crescimento quer da dimensão da empresa, quer da escala da sua atividade, bem como das suas responsabilidades perante todas as partes interessadas.

A atividade da empresa assume três dimensões complementares:

- I. Disponibilizar a infraestrutura do SMM, tão brevemente quanto possível, em articulação com a Infraestruturas de Portugal, S.A. [IP];
- II. Preparar a operação do sistema em modo rodoviário elétrico;
- III. Contribuir para um ecossistema de colaboração regional, por forma a permitir integração do SMM com os restantes modos e operadores de transporte público.

Como objetivo principal, a MM pretende disponibilizar, dentro dos prazos estabelecidos, um sistema de transporte coletivo [TC] de elevada qualidade que permita aumentar expressivamente a quota do transporte público [TP] nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã.

A concretização deste desiderato envolverá necessariamente vários objetivos parcelares, dos quais se sublinham:

---

<sup>13</sup> Cf. CIM RC (2018): Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável (PAMUS) na Comunidade Intermunicipal Região de Coimbra; página 23.

- Contribuir para uma valorização da imagem do TC, frequentemente visto como um modo de transporte destinado a estratos de menores rendimentos, para um sistema de transporte universal, inclusivo, ecológico e capaz de atrair e servir utilizadores independentemente do estrato social e/ou condições económicas;
- Promover condições de trabalho adequadas para todos os colaboradores e prestadores de serviços da MM, componente essencial para otimizar a eficiência da empresa;
- Desenvolver uma cultura de cooperação com os principais agentes envolvidos, entre os quais se destacam o Estado, os municípios que serão abrangidos, a CIM RC e os operadores de transporte deste espaço geográfico.

Neste contexto, a Administração da empresa tem adotado uma ótica de gestão mais abrangente, não limitada os aspetos associados à sua eficiência técnica e económica, mas que tenha igualmente em consideração outras dimensões, nomeadamente na ambiental e social.

A solução de transporte adotada pela MM, o Metrobus, que se configura como um sistema de transporte rodoviário em infraestrutura dedicada e assegurada por veículos elétricos adaptados a essa infraestrutura, sendo económica e socialmente mais vantajosa, assegura o aproveitamento racional do canal ferroviário existente, para além de permitir uma integração sustentável em meio urbano.

O exercício de planeamento estratégico que a seguir se apresenta tem por referência não apenas a situação presente da MM, mas, sobretudo, o que se considera que a empresa deverá ser numa ótica de médio prazo, i.e., já numa fase de operação do sistema.

## **2.1. Estratégia de Sustentabilidade**

Os objetivos genéricos da MM consistem em ter um desempenho de excelência nas dimensões económica, ambiental e social, maximizando dessa forma o aproveitamento dos recursos utilizados e minimizando os custos externos gerados pela mobilidade dos cidadãos. Para o efeito, a empresa elabora e divulga o seu Relatório de Sustentabilidade, reportado a 2023, como forma de contribuir, com redobrado empenho, para a aplicação de boas práticas que possam contribuir para esse desiderato.

A estratégia de sustentabilidade da MM foi desenvolvida através da elaboração da matriz de materialidade da empresa, envolvendo nesse processo os seus colaboradores.

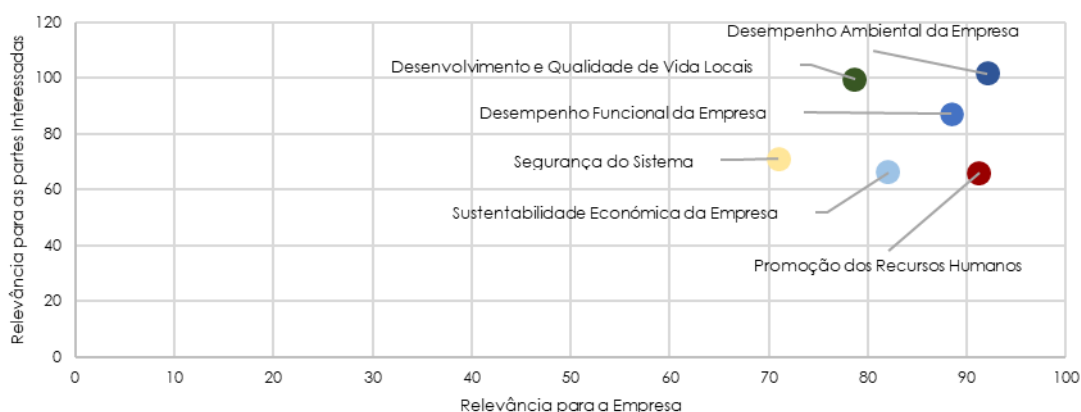
Para o efeito, foi efetuada uma apresentação dos objetivos do referido relatório e do conceito da materialidade dos tópicos, solicitando a cada trabalhador a indicação de 5 temas considerados prioritários, bem como a atribuição a cada um deles de uma classificação entre 0 e 10, segundo duas dimensões: da importância para a empresa e da importância para as partes interessadas.

Tendo presente que o somatório das classificações apresentadas variava de forma expressiva, efetuou-se de seguida uma normalização dos valores atribuídos aos tópicos sugeridos, ajustando cada classificação em função da classificação média atribuída pelo conjunto dos colaboradores.

Atendendo à impossibilidade prática de considerar todos os tópicos apresentados, na fase seguinte efetuou-se um processo de agregação desses tópicos em 6 grupos principais (cf. 2.1 Objetivos de Sustentabilidade), dotados de coerência interna, nos quais foram integradas todas as propostas apresentadas.

Por fim, foi efetuada uma validação final dos resultados, quer pela Administração quer em reunião plenária de colaboradores, tendo sido incorporados pequenos ajustamentos aí sugeridos, daí resultando uma lista de temas em que se revêm todos os membros da empresa, e a consequente matriz de materialidade, que se apresenta na Figura 3.

**Figura 3 – Matriz de Materialidade**



Admite-se que, numa fase posterior, este processo possa ser complementado por interações com representantes das partes interessadas, por forma a integrar também uma validação



externa dos resultados obtidos e efetuar os ajustamentos que se revelem adequados para esse efeito.

Adicionalmente, sempre que se justifique, nomeadamente em resultado de mudanças estruturais na organização, deverá ser efetuada a revisão do procedimento aqui apresentado, de modo a garantir um contínuo alinhamento dos objetivos de sustentabilidade com a estratégia da empresa.

## 2.2. Objetivos de Sustentabilidade

O Plano de Atividades e Orçamento [PAO] 2023-2025 da MM concorre positivamente para três dos quatro desafios do Programa do XXIII Governo Constitucional, nomeadamente i) combater as alterações climáticas, ii) responder ao desafio demográfico e iii) reduzir as desigualdades. Constituindo uma prioridade explicitamente assumida neste documento estratégico governamental, o conjunto de investimentos previstos no SMM responde a dois dos seus objetivos fundamentais: em primeiro lugar, reforçar a capacidade de resposta dos serviços públicos e, em segundo lugar, melhorar as infraestruturas que contribuem para o aumento da competitividade da economia portuguesa.

Acrescem, no caso em apreço, os projetados contributos do SMM para a promoção da transferência modal do transporte individual [TI] para o TC e para a descarbonização da economia nacional, contributos determinantes para uma melhor estruturação do território e para o reforço da coesão social, assentes numa rede de transporte público de elevada qualidade, com uma oferta adequada e que permita uma acessibilidade alargada<sup>14</sup>. Com particular relevância para a estratégia corporizada nas opções seguidas no PAO 2023-2025 da MM, sublinham-se as orientações para a “promoção do investimento centrado na melhoria da competitividade e da qualidade dos serviços públicos”<sup>15</sup>, bem como o compromisso do Governo em “assegurar o investimento no sistema de mobilidade ligeira do Mondego (...) e no material circulante”, objetivos e compromisso que a MM aceita e aos quais pretende dar estrito cumprimento.

---

<sup>14</sup> Cf. Programa do XXIII Governo Constitucional: “1.º DESAFIO ESTRATÉGICO: ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS - Enfrentar as alterações climáticas garantindo uma transição justa”, página 72.

<sup>15</sup> Cf. páginas 10 e 25, op. cit..

Os desafios do PAO 2023-2025 confluem para os 6 objetivos de sustentabilidade estabelecidos pela MM, hierarquizados pela soma das classificações segundo a importância para a empresa e a importância para as partes interessadas:

- Desempenho Ambiental da Empresa
- Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais
- Desempenho Funcional da Empresa
- Promoção dos Recursos Humanos
- Sustentabilidade Económica da Empresa
- Segurança do Sistema

Uma descrição mais detalhada de cada um destes objetivos é feita nos pontos 4 a 9, e, para cada caso, justificados os motivos que levaram à consideração do tópico, identificando os limites da abordagem considerada, descrevendo sinteticamente a forma de gestão e apresentando o modo como a mesma é avaliada.

### 3. Riscos e Oportunidades

Em 2023 a MM encontra-se a numa fase de atualização do seu Plano de Prevenção dos Riscos de Gestão (incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas) [PPRG], documento que contará com a participação de todos os colaboradores e membros do Conselho de Administração, e que corresponderá a um alargamento do âmbito e ambição do anterior Plano.

Sublinha-se que o referido PPRG não identificará e avaliará apenas os riscos considerados relevantes para a empresa, como enunciará, para cada risco, as medidas de mitigação consideradas mais adequadas, expondo o estado de execução de cada uma e reavaliando o risco remanescente após a execução das mesmas.

Esse documento, ficará disponível no *website* da empresa<sup>16</sup>, e será objeto de uma avaliação anual e, sempre que se encontre justificação para o efeito, serão realizados os necessários ajustamentos.

De acordo com o Relatório elaborado anualmente respeitante à execução do PPRG, assinala-se uma sistematização de medidas de prevenção, com um reforço das propostas de mitigação anteriormente identificadas bem como a interiorização e aplicação das mesmas. Visando reforçar a eficácia operacional dos mecanismos existentes e fomentar a introdução de outros que continuem a colaborar para prevenir ou mitigar os riscos de gestão, incluindo os riscos de corrupção e infrações conexas, são sugeridas medidas que incluem: a realização de ações de divulgação do Plano e prestação de esclarecimentos a todos os colaboradores, por forma a garantir o seu envolvimento; a manutenção do processo de recolha de sugestões dos colaboradores, tendo em vista a melhoria contínua; a continuação da implementação das medidas identificadas pelos responsáveis das várias áreas; e a manutenção da adoção por todos os colaboradores da empresa, com as devidas adaptações, do Código de Conduta do Governo.

---

<sup>16</sup> [https://metromondego.pt/api/download/1655894422\\_sXRcxJCR9tqQGxVFXv3Y](https://metromondego.pt/api/download/1655894422_sXRcxJCR9tqQGxVFXv3Y).

## 4. Desempenho Ambiental da Empresa

A MM está comprometida em tornar-se uma empresa de referência do setor da mobilidade no que concerne à sustentabilidade.

Embora atualmente a atividade da empresa esteja contida num âmbito bastante restrito, orientada essencialmente para preparar a entrada em serviço do SMM e para a oferta dos Serviços Alternativos, esta situação irá alterar-se a curto prazo. Assim, a operação do SMM, com recurso a veículos de transporte público elétricos de grande capacidade (autocarros articulados), irá conferir à MM uma elevada *performance* ambiental, reduzindo igualmente o impacto ecológico do setor da mobilidade à escala da região de Coimbra, na medida em que se espera que venha a ocorrer um crescimento relevante da quota do transporte coletivo em desfavor do transporte individual.

Sublinha-se que o setor dos transportes constitui um dos maiores geradores de impactos ambientais, nomeadamente em matéria de consumo de energia e de emissões de Gases com Efeito de Estufa [GEE], quer à escala nacional quer à escala mundial, pelo que se reveste da maior importância melhorar o desempenho ambiental no transporte de mercadorias e na mobilidade dos cidadãos.

Este documento foca a análise do desempenho da MM neste domínio em três áreas: energia, água e resíduos. Futuramente, deverá ser alargado o âmbito por forma a incluir as emissões, as quais nesta fase são de dimensão menos expressiva e, sobretudo, estão pouco dependentes da capacidade de gestão da empresa.

Assim, a orientação da empresa centra-se em reduzir a intensidade energética, o consumo de água e a geração de resíduos. Para esse efeito são considerados os seguintes Indicadores chave [KPI]<sup>17</sup>:

**Quadro 4 – Indicadores de Desempenho Ambiental**

|  | Unidades                    | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
|--|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| <b>Consumo final de Energia Elétrica</b> | KWh                         | 33 113 | 33 176 | 21 979 | 28 780 | 42 068 |
| <b>Consumo de Energia/Trabalhador</b>    | Kwh/trabalhador             | 3 679  | 3 686  | 1 686  | 1 799  | 2 103  |
| <b>Consumo de Água</b>                   | m <sup>3</sup>              | 117    | 62     | 55     | 92     | 103    |
| <b>Consumo de Água/Trabalhador</b>       | m <sup>3</sup> /trabalhador | 13     | 7      | 5      | 6      | 5      |
| <b>Consumo de Papel/Trabalhador</b>      | Kg/trabalhador              | 17     | 2      | 2      | 5      | 3      |

<sup>17</sup> Acrónimo da expressão em inglês de *Key Performance Indicators*.

Para conseguir atingir os objetivos estabelecidos, todos os colaboradores da empresa foram sensibilizados no sentido de contribuírem para a redução dos respetivos consumos e desafiados a colaborar ativamente para essa finalidade.

O ano 2023 é o segundo ano integral de funcionamento da atividade nas novas instalações da sede da empresa, uma vez que em 2021 a pandemia condicionou, de modo expressivo, a sua normal utilização, nomeadamente ao nível da presença contínua dos colaboradores que, por largos períodos, desempenharam as funções com recurso a teletrabalho.

Deste modo, em 2023 é possível, pela primeira vez, comparar os consumos de energia elétrica, água e papel nas instalações da sede da empresa, uma vez que se trata do segundo ano em normais condições de funcionamento nas novas instalações da sede da empresa. De destacar a redução dos consumos de água e papel em 2023 por colaborador, fruto das políticas internas de sensibilização. O consumo de energia elétrica por trabalhador não é verdadeiramente comparável devido: (i) ao aumento da frota de veículos elétricos, provocando os respetivos carregamentos um aumento do consumo de energia elétrica; (ii) e à utilização de um maior número de equipamentos de ar condicionado, dado o aumento do número de colaboradores em 2023 que originou a utilização gabinetes que até ao momento não estavam a ser utilizados em permanência.

Em 2023 mantiveram-se locais específicos para serem depositados resíduos suscetíveis de serem reciclados, sendo posteriormente encaminhados para os respetivos ecopontos. A empresa tem igualmente planos para promover e incentivar a prática de hábitos de vida saudável e ecologicamente mais sustentáveis quer junto dos seus colaboradores, quer no contexto da sua atividade, junto dos utentes e sociedade em geral, desenvolvendo campanhas e promovendo a mudança de hábitos.

A MM e os seus colaboradores, ao contribuírem para a redução e racionalização dos consumos de recursos naturais, estão a contribuir para um desenvolvimento sustentável e para o cumprimento das metas nacionais estabelecidas para a agenda 2030.

Aquando da elaboração do seu PAO, a MM identificou 2 medidas de ação climática e 8 ações que contribuem para os seguintes ODS:



## 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais

O SMM propõe um conceito de mobilidade que alia regularidade, frequência e fiabilidade de serviço. Pretende vir a ser reconhecido pelo seu potencial de atração de atuais utilizadores, e captação de novos, para as suas deslocações diárias de trabalho ou de lazer nos concelhos de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, reforçando a proximidade destas populações a pontos determinantes para o desenvolvimento e qualidade de vida locais como o polo da saúde, os polos universitários ou permitindo uma ligação *back to back* à rede ferroviária nacional.

De entre os investimentos em curso, direta e indiretamente associados ao SMM, em 2023 permanece com destaque a intervenção para abertura do “espaço canal” na Baixa da cidade de Coimbra, empreitada essencial para o traçado da Linha do Hospital. Acresce que esta via, ao criar condições únicas de atratividade, irá também facilitar o processo de regeneração urbana da Baixa de Coimbra, pelo potencial de atração de novos agentes económicos (serviços, comércio e habitação) acelerando de modo decisivo o processo de revitalização de um espaço público que se tem caracterizado por ser pouco, ou mal, qualificado. Espera-se, pois, que o investimento venha a desencadear um conjunto de outros benefícios, para além dos impactos positivos na mobilidade nos três concelhos diretamente envolvidos, criando-se uma nova centralidade, gerando desenvolvimento económico com a criação de novas atividades e, assim, contribuindo para melhorar a qualidade de vida local.

A projetada substituição da linha férrea pelo canal do Metrobus, na ligação entre Coimbra Cidade e Coimbra B, apresenta também um elevado potencial para desencadear contributos positivos ao nível da regeneração urbana, esperando-se que esta evolução possa ser acompanhada pela instalação de novos agentes económicos, permitindo a aproximação da cidade ao rio e a existência de mais e melhores acessos a atividades lúdicas e desportivas associadas a essa proximidade, melhorando a qualidade de vida dos residentes e contribuindo para atrair novos visitantes.

Globalmente, a melhoria estrutural da oferta, com qualidade, do transporte público deverá gerar uma dinâmica de crescimento populacional nos concelhos de Miranda do Corvo e Lousã, pelo acesso a habitação a preços mais competitivos, criando condições de instalação de novas famílias e consequentemente novos agentes económicos (serviços e comércio).

Por último, mas igualmente importante, espera-se que com a entrada em serviço do SMM sejam intensificadas as interações da empresa com as comunidades locais, nomeadamente

apoiando a realização de iniciativas que contribuam para o bem-estar e para a melhoria da qualidade de vida, de que poderão ser exemplo a divulgação de iniciativas meritórias ou o apoio a atividades de interesse social ou cultural e artístico.

Associadas a uma estratégia de aproximação entre a MM e o meio social e cultural envolvente, aproveitando o potencial de inclusão normalmente reconhecido aos sistemas de transporte público e contribuindo para a promoção das atividades culturais existentes na área envolvente, foram desenvolvidas algumas ações com a participação dos colaboradores. Em 2023, do conjunto das ações desenvolvidas destaca-se a participação no evento Sons da Cidade, promovido pela Associação RUAS, que incluiu um concerto de música clássica oferecido à cidade de Coimbra no Túnel das Carvalhosas, junto à futura estação do Alto de São João.

Importa assinalar que, na fase atual de preparação da entrada em serviço do SMM, estes contributos da MM para o desenvolvimento e para a qualidade de vida locais são naturalmente ainda bastante limitados, quando comparados com a sua dimensão esperada na fase de operação. Em conformidade, os indicadores chave atualmente considerados são o número de empregados da empresa, o número de protocolos de colaboração em vigor e o investimento efetuado. Estes indicadores deverão ser progressivamente alargados, considerando também o número de passageiros, com destaque para a Baixa de Coimbra enquanto *proxy* de medição do contributo do sistema para a revitalização daquela área, o número de ações de apoio às comunidades locais e o número de estágios proporcionados.

#### Quadro 5 – Indicadores de Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais

| Descrição   | Unidades         | 2023  | 2022  | 2021 | 2020 |
|---|------------------|-------|-------|------|------|
| Empregados efetivos                               | n.º              | 22    | 18    | 17   | 13   |
| Protocolos em vigor                               | n.º              | 28    | 24    | 21   | 19   |
| Investimento efetuado no exercício <sup>(1)</sup> | Milhões de euros | 81,43 | 17,58 | 9,21 | 4,07 |
| Passageiros embarcados na Baixa                   | n.º              | (*)   | (*)   | (*)  | (*)  |
| Passageiros embarcados na Beira Rio               | n.º              | (*)   | (*)   | (*)  | (*)  |
| Estágios Oferecidos                               | n.º              | (*)   | (*)   | (*)  | (*)  |
| Ações de apoio às comunidades locais              | n.º              | (*)   | (*)   | (*)  | (*)  |

<sup>(1)</sup> - inclui investimento a cargo da IP nas empreitadas a afetar ao SMM

(\*) - a apresentar em relatórios posteriores

## 6. Desempenho Funcional da Empresa

O tópico do desempenho funcional aborda elementos da atividade operacional da empresa ligados diretamente à prestação do serviço de transporte, ou ligados aos seus processos internos, tendo, neste âmbito, sido identificados os seguintes elementos como os mais relevantes para a sustentabilidade da atividade da MM:

- Procura e oferta de transporte
- Inovação
- Combate à corrupção

O desempenho do serviço de transporte é, naturalmente, central para a sustentabilidade da atividade da MM. Para avaliar este desempenho, a MM considera relevante aferir os volumes de procura e de oferta, a qualidade de serviço e o nível de integração na rede multimodal de transporte coletivo. Este último aspeto tem particular relevância porque o SMM pretende afirmar-se como um modo estruturante do transporte coletivo na Região de Coimbra, potenciando a eficiência e a integração física, tarifária e de bilhética das redes dos vários operadores.

A empresa considera que a inovação é uma condição necessária para garantir soluções de mobilidade atrativas para os passageiros, capazes de promover a transferência do transporte individual para o coletivo. O SMM tem, à partida, caráter inovador por ser o primeiro sistema do tipo *Bus Rapid Transit* [BRT] em Portugal, e um dos primeiros sistemas BRT com veículos integralmente elétricos na Europa. Além deste princípio estruturante, a MM pretende ser agente de inovação na promoção e adoção de novas tecnologias ligadas à prestação do serviço de transporte, particularmente de bilhética e informação ao público, suportadas em dispositivos móveis, e de novas soluções de mobilidade integrada (*mobility-as-a-service*).

No âmbito da gestão dos seus processos internos, a MM atribui elevada importância à adoção de boas práticas de prevenção e combate à corrupção, o que é manifestamente relevante durante a fase de concretização do investimento e de operacionalização do SMM, em que a empresa vai alargando progressivamente o leque e a dimensão das suas responsabilidades. A atuação da MM integra ativamente práticas de prevenção dos riscos de corrupção, através da sensibilização dos colaboradores para o reconhecimento das situações potenciadoras de riscos e para o cumprimento de medidas mitigadoras, conforme é elencado no PPRG, difundido



internamente e publicado no *website* da MM<sup>18</sup>. No que concerne ao combate à corrupção, importa referir que a MM prevê constituir no futuro um órgão de auditoria interna, o qual será responsável pela condução de processos de auditoria, permitindo coligir dados adicionais para a avaliação de desempenho neste domínio.

No que se refere ao desempenho da procura e oferta de serviço de transporte, o presente relatório foca a sua análise nos atuais Serviços Alternativos. Futuramente, esta análise será alargada ao SMM, quando este entrar em serviço.

Assim, na dimensão da atividade operacional, a orientação da empresa centra-se no aumento da procura, da taxa de ocupação da capacidade oferecida e da qualidade de serviço. Na dimensão de combate à corrupção, a orientação da empresa centra-se na redução dos riscos de corrupção ligados à sua atividade. Para esse efeito são considerados os indicadores chave apresentados no quadro seguinte.

#### Quadro 6 – Indicadores de Desempenho Funcional

|   | Unidades | 2023       | 2022       | 2021       | 2020       | 2019       |
|---|----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Procura e oferta</b>   |          |            |            |            |            |            |
| Passageiros transportados   | n.º      | 718 300    | 664 711    | 491 000    | 467 556    | 680 270    |
| Passageiros.km transportados  | km       | 12 713 910 | 11 765 385 | 8 696 866  | 8 391 816  | 12 169 309 |
| Veículos.km   | km       | 906 255    | 892 899    | 845 650    | 842 029    | 843 085    |
| Lugares.km  | km       | 46 219 005 | 45 537 849 | 43 128 150 | 42 943 479 | 42 997 335 |
| Taxa de ocupação  | %        | 27,6       | 25,8       | 20,1       | 19,5       | 28,3       |
| <b>Qualidade de serviço</b>   |          |            |            |            |            |            |
| Serviços programados realizados   | %        | 99,9       | 99,9       | 99,9       | 99,9       | 99,9       |
| Reclamações recebidas   | n.º      | 36         | 35         | 16         | 21         | 23         |
| <b>Integração com outras redes</b>  |          |            |            |            |            |            |
| Proporção de passageiros que faz transbordo com outro modo de transporte coletivo   | %        | (*)        | (*)        | (*)        | (*)        | (*)        |
| <b>Combate à corrupção</b>  |          |            |            |            |            |            |
| Proporção de colaboradores aos quais foram comunicadas as políticas e os procedimentos de combate à corrupção adotados pela organização | %        | 100        | 100        | 100        | 100        | 100        |
| Processos auditados   | n.º      | (*)        | (*)        | (*)        | (*)        | (*)        |

(\*) A apresentar em relatórios posteriores

Finalmente, para conseguir atingir estes objetivos, todos os colaboradores da empresa foram sensibilizados sobre a importância da sua colaboração ativa para essa finalidade, no âmbito do desempenho das suas funções.

<sup>18</sup> Cf. ponto 3 deste Relatório.

## 7. Promoção dos Recursos Humanos

As pessoas são o ativo mais importante e, por isso, a atuação da MM visa promover o seu desenvolvimento, a sua retenção e progressão, enquanto peças-chave para o futuro e a sustentabilidade da empresa.

O sucesso dependerá sempre das pessoas, do seu desenvolvimento e qualificação. Pelo nível de especialização e conhecimentos técnicos que a área de atuação da MM requer, reconhece - se o papel decisivo dos colaboradores e valoriza-se ativamente a meritocracia, o crescimento interno e o desenvolvimento contínuo de competências ao longo da carreira.

A MM ambiciona ser uma referência no seu setor de atividade, pelo que pretende continuar a dispor de recursos humanos de excelência e, para isso, procura consolidar uma cultura de recursos humanos sólida, capaz de atrair, desenvolver e reter os melhores talentos.

O tópico relativo à promoção dos recursos humanos encontra-se estruturado em torno de dois eixos em que se congregam, respetivamente, indicadores com uma leitura essencialmente descritiva (como o número de colaboradores, antiguidade ou distribuição por sexo) e indicadores relacionados com a importância da formação. O Quadro 7 apresenta os Indicadores chave considerados para estes dois eixos.

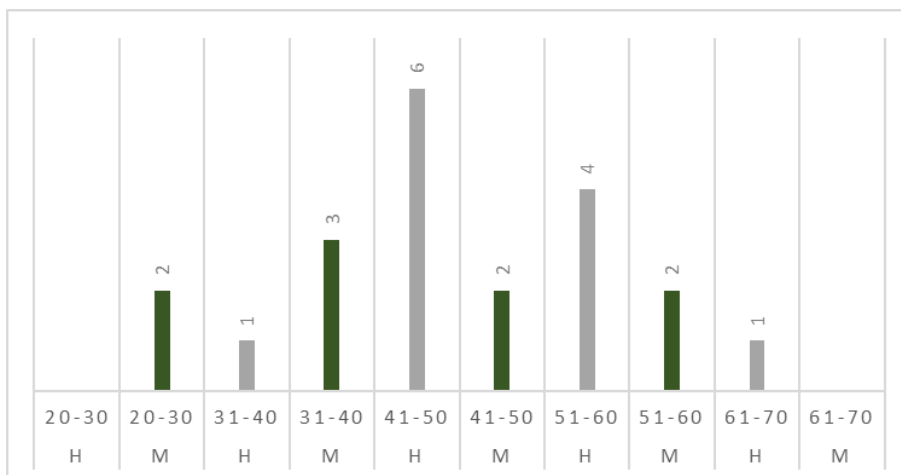
**Quadro 7 – Indicadores de Promoção de Recursos Humanos**

|  | Unidades | 2023 | 2022 | 2021  | 2020 | 2019 |
|--|----------|------|------|-------|------|------|
| <b>Colaboradores a 31 de dezembro</b>              | n.º      | 22   | 16   | 15    | 11   | 9    |
| <b>Antiguidade média dos contratos</b>             | anos     | 8    | 9    | 8     | 12   | 14,5 |
| <b>Idade média dos colaboradores</b>               | anos     | 46   | 45   | 45,29 | 48,4 | 48,7 |
| <b>Rácio Homens vs. Mulheres</b>                   | n.º      | 2    | 2    | 2     | 5    | 8    |
| <b>Rácio salário base Homens vs. Mulheres</b>      | n.º      | 1.78 | 1.86 | 1,34  | 1,2  | 1,1  |
| <b>Horas de Formação</b>                           | n.º      | 395  | 188  | 90    | 79   | 0    |
| <b>Colaboradores abrangidos por ações formação</b> | %        | 22   | 16   | 15    | 11   | 0    |

Desde a sua constituição, a MM foi objeto de diversas redefinições, impasses de natureza política, restrições económicas e financeiras, procura e implementação de soluções alternativas (cf. ponto 1.3) até à sua atual condição. No final de 2023, o número total de colaboradores da entidade, incluindo os três elementos do CA com funções executivas, ascendia a 22 pessoas, mais seis do que no final de 2022. Importa, ainda, assinalar a existência de um colaborador que se encontra em licença sem vencimento desde 2018 (ponderado apenas nos números apresentados no Quadro 7, não constando nos quadros seguintes). Na Figura 4 apresenta-se a

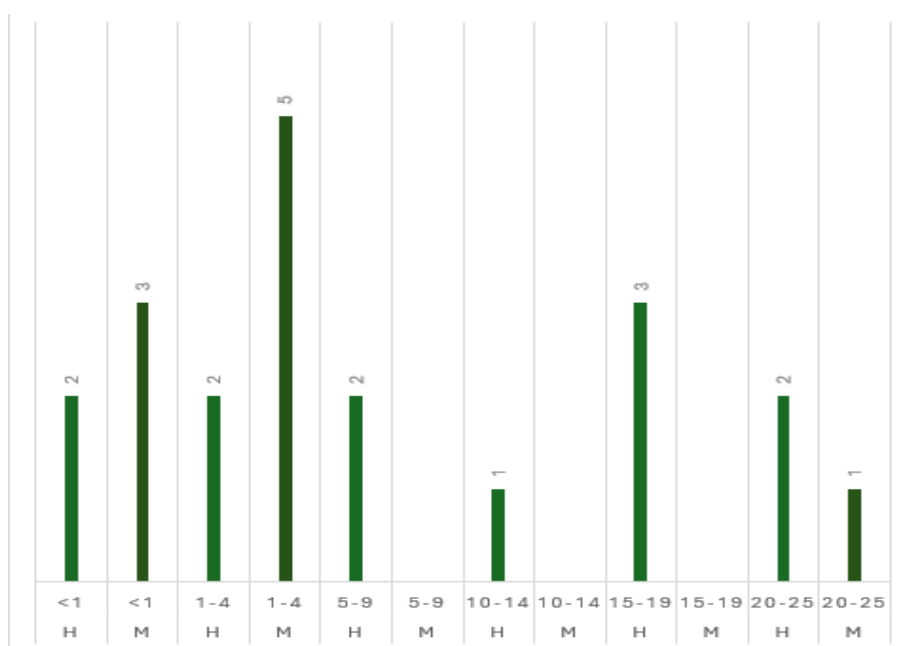
distribuição dos colaboradores da MM por idade, permitindo concluir que a idade média dos colaboradores da empresa é de 46 anos.

**Figura 4 – Distribuição dos colaboradores da Metro Mondego, por idade**



A Figura 5 ilustra a evolução das entradas de colaboradores na MM, identificando a antiguidade das admissões dos atuais colaboradores. Verifica-se que a MM possui sete colaboradores que se encontram na empresa há mais de dez anos, e onze colaboradores há menos de quatro anos. Esta dualidade deve-se à aproximação da fase de início de operação e, como tal, a empresa tem reforçado os seus quadros, tendência que se irá manter (e reforçar) nos próximos anos.

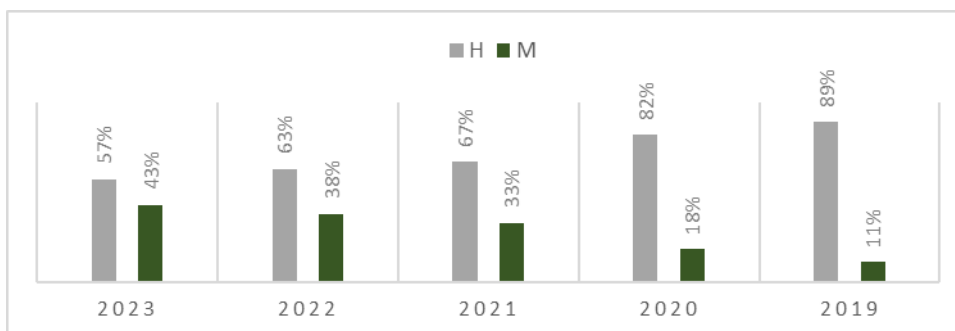
**Figura 5 – Antiguidade das admissões dos colaboradores da Metro Mondego**



A distribuição dos colaboradores da MM por sexo é apresentada na Figura 6. Atualmente, o universo dos colaboradores da empresa conta com nove elementos do sexo feminino, que

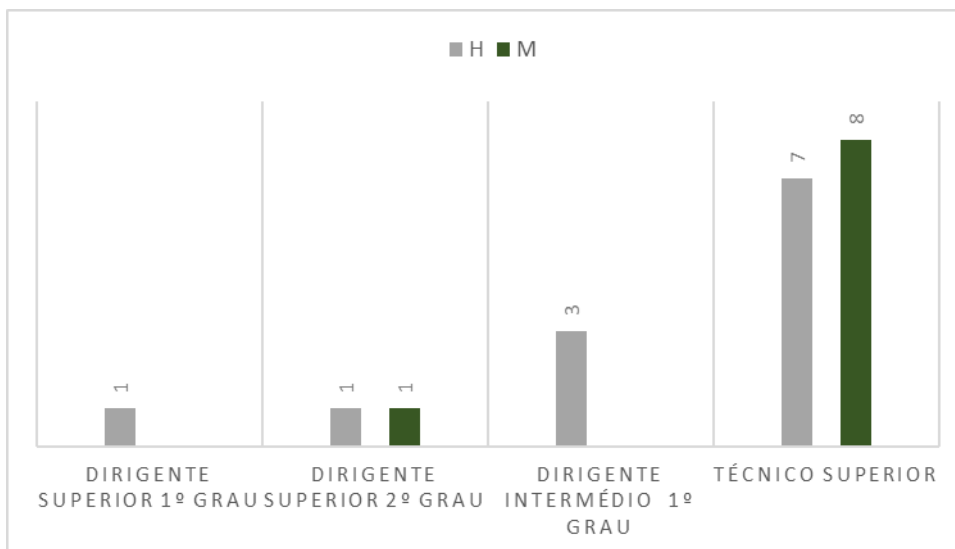
correspondem a 43% do efetivo total (por comparação com apenas 38% em 2022). Importa destacar que o desequilíbrio entre Homens e Mulheres, que a Figura 6 reproduz, não resulta de uma qualquer prática discriminatória, tendo a MM aumentado o número de quadros femininos nos últimos anos.

**Figura 6 – Distribuição dos colaboradores da Metro Mondego, por sexo**



Em 2023, os colaboradores da MM encontravam-se distribuídos segundo as categorias apresentadas na Figura 7.

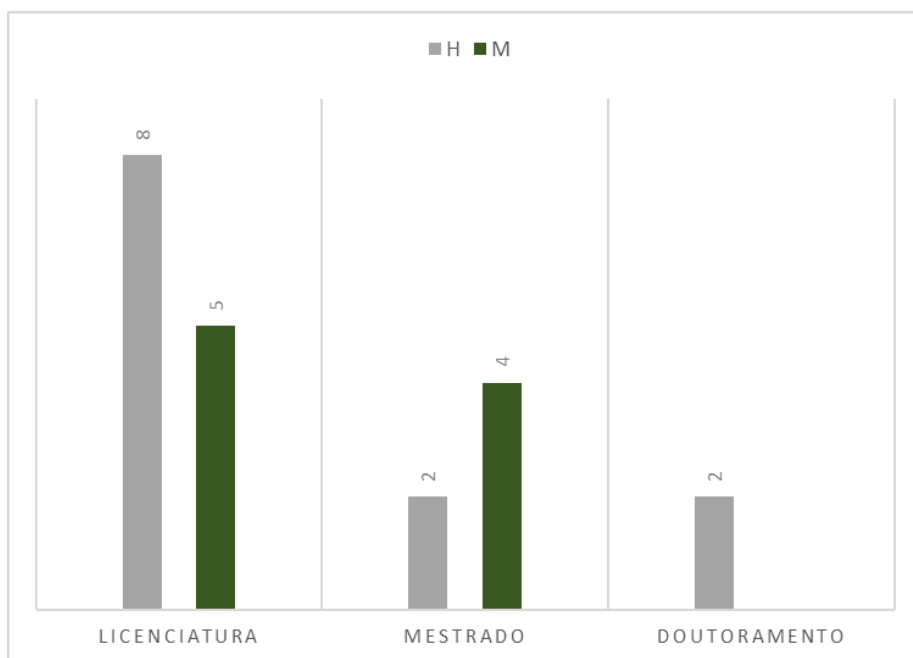
**Figura 7 – Distribuição dos colaboradores da Metro Mondego, por categoria**



Finalmente, como se apresenta na Figura 8, a equipa da MM é uma equipa altamente especializada, em que todos os colaboradores possuem formação superior, destacando-se a existência de dois que possuem o grau de doutoramento. A formação dos colaboradores é um dos pilares da política de recursos humanos, pelo que a empresa adota várias medidas de incentivo à frequência de formação, quer académica, quer *on job*, nomeadamente a dispensa de tempo de trabalho e o recurso ao teletrabalho, sempre que necessário. As áreas de

formação vão desde a engenharia (mecânica, eletrotécnica e civil) a domínios tão diversos como a economia, a contabilidade, o direito e as letras.

**Figura 8** – Distribuição dos colaboradores da Metro Mondego, por níveis de escolaridade



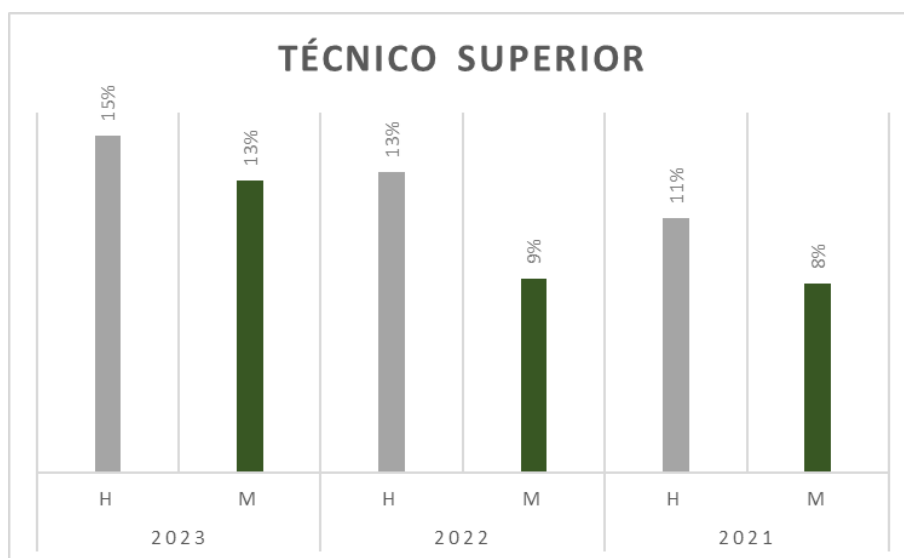
De acordo com o planeamento dos investimentos e o projetado início da operação do SMM, antecipa-se um reforço da dotação de recursos humanos da empresa, que se destaca como uma componente fundamental para o sucesso do projeto do SMM e prossecução da missão da MM. As admissões de novos colaboradores permitirão um fortalecimento das políticas de gestão de recursos humanos atualmente em vigor, com ampla promoção da igualdade de oportunidades, rejeitando qualquer prática discriminatória, designadamente em função do género, ideologia, religião ou raça, e promovendo, da mesma forma, a igualdade de oportunidades quer ao nível do recrutamento, quer ao nível da evolução profissional.

A MM possui um Plano de Ação para a Igualdade de Género (disponível para consulta no website da empresa em <https://www.metromondego.pt/pt/documentos>), que permite à empresa prosseguir com o seu contributo ativo para os ODS, nomeadamente ao nível da promoção da igualdade de oportunidades e conciliação da vida profissional, familiar e pessoal.

Com a Figura 9 é possível avaliar a igualdade de tratamento ao nível da remuneração base dentro da mesma categoria profissional, de acordo com o sexo do colaborador. Não existe diferenciação remuneratória em função do género: a MM possuiu uma política remuneratória transparente, assente na avaliação das componentes das funções, com base em critérios objetivos, comuns a homens e mulheres. A diferenciação, evidenciada na figura, deve-se ao

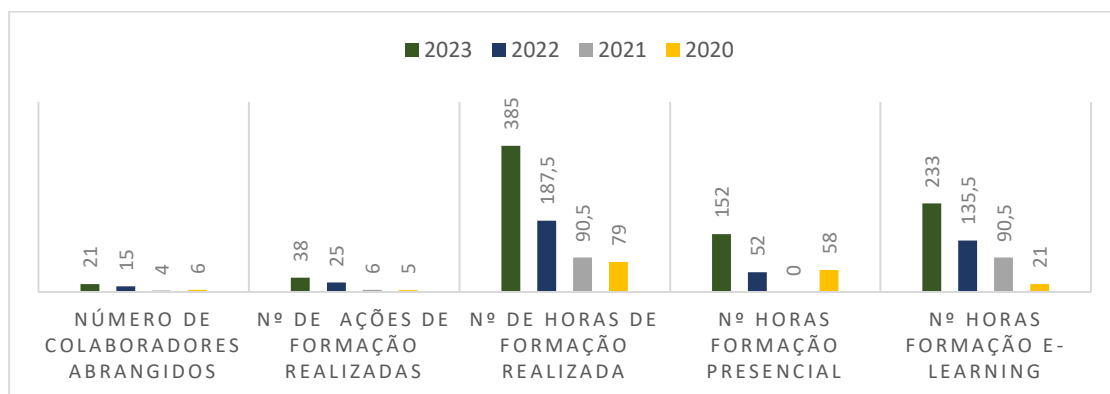
facto de a equipa possuir um maior número de colaboradores de género masculino, estando esta tendência a ser invertida com as novas contratações. Importa, ainda, salientar que existe uma grande disparidade em termos de antiguidade, sendo este um fator que altera a análise dos dados, uma vez que os colaboradores mais antigos são maioritariamente colaboradores do género masculino, com um escalão de remuneração superior. E, por último, temos a introdução de colaboradores mais jovens, que se encontram posicionados nos primeiros escalões remuneratórios.

**Figura 9** – Diferenciação relativa das remunerações dos colaboradores da MM, por sexo



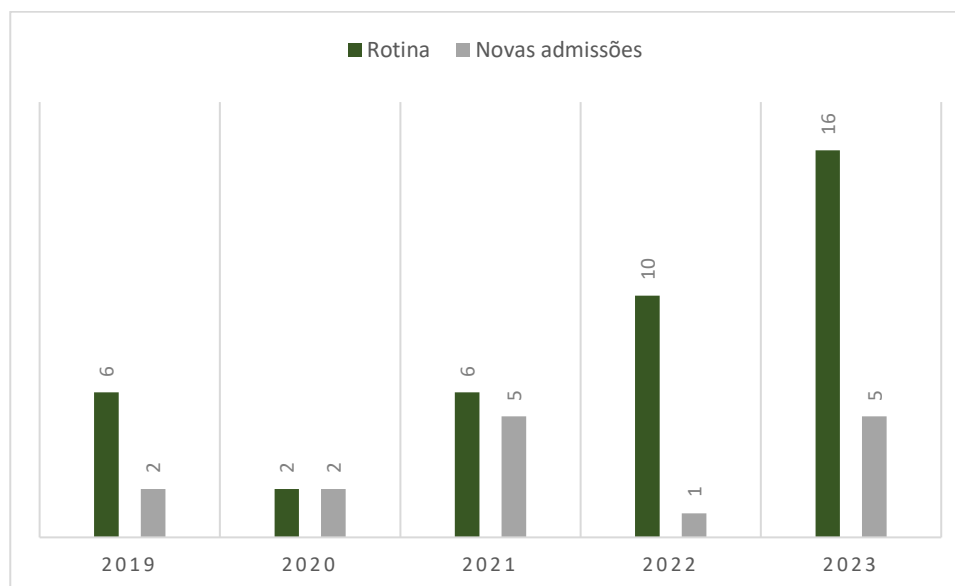
As competências e o profissionalismo da equipa de colaboradores da MM são essenciais para o desenvolvimento da atividade. Acredita-se que a MM dispõe de uma excelente equipa cujo crescimento, tanto a nível pessoal como profissional, é fundamental para o desenvolvimento e para o sucesso. A equipa está fortemente focada na melhoria contínua. A MM promove a procura constante por níveis superiores de especialização e eficiência, através da oferta de oportunidades de carreira e planos de formação contínua coordenados e especificamente desenhados. A estratégia de formação contínua centra-se na divulgação das melhores práticas e promove a transferência de conhecimento dentro da organização. Nesse sentido, em 2023 promoveu-se, à semelhança dos anos anteriores, a realização de ações formação dos colaboradores, sendo que todos estiveram envolvidos em ações de formação. A formação decorreu quer em regime presencial, quer em regime de *e-learning*, tendo sido realizadas 385 horas de formação, correspondendo a 38 ações de formação.

**Figura 10** – Atividades de formação dos colaboradores da Metro Mondego



A saúde e a segurança dos colaboradores são uma prioridade, pelo que a MM assegura a vigilância da saúde dos colaboradores através de avaliações de rotina realizadas periodicamente. O conteúdo destes exames tem em atenção o risco profissional inerente às características e especificidades das atividades que os colaboradores desenvolvem no seu local de trabalho. Em 2023, a organização deu continuidade ao cumprimento de todas as normas de Higiene e Segurança no Trabalho aplicáveis, recorrendo a uma entidade externa para a realização das consultas de medicina no trabalho. A Figura 12 ilustra o número de consultas de medicina do trabalho realizadas.

**Figura 12** – Consultas de Medicina no Trabalho dos colaboradores da MM



Importa ainda salientar que a MM proporciona a todos os seus colaboradores, sem distinção de idade, categoria ou sexo, um conjunto de benefícios que se destinam a promover uma melhor qualidade de vida, dos quais se destaca o seguro de saúde como sistema complementar de proteção na doença.

A MM realizou, com recurso a uma empresa externa, uma avaliação de riscos dos postos de trabalho, nomeadamente em termos de luminosidade e ergonomia, tendo sido implementadas as medidas de melhoria sugeridas no respetivo relatório.

Igualmente, não se registaram acidentes de trabalho em 2023. São cumpridas todas as regras de segurança quando existe exposição ao risco. São escrupulosamente cumpridas as orientações de segurança impostas pela legislação em vigor e pelas entidades responsáveis pela Segurança e Fiscalização em obra, nomeadamente, quanto ao uso de equipamentos de proteção individual.

A qualidade de vida e a conciliação da vida profissional e pessoal dos colaboradores é também preocupação da MM e condição para uma efetiva igualdade entre homens e mulheres, assim como para uma cidadania plena que permita a realização de escolhas livres entre todas as esferas da vida. A importância desse equilíbrio é reconhecida no Pilar Europeu dos Direitos Sociais como uma das condições justas de trabalho. Conciliar melhor a vida profissional, pessoal e familiar favorece a diminuição do absentismo, o aumento da produtividade e a retenção de talento, contribuindo, também, para a sustentabilidade demográfica.

Os constrangimentos impostos pela situação de pandemia vivida nos anos 2020 e 2021 vieram evidenciar que, quando o foco é o cumprimento de objetivos, o local e o horário do exercício de funções deixam de ser os aspetos mais relevantes, sendo possível assegurar a conciliação da vida profissional, familiar e pessoal sem comprometer o desempenho da primeira. O recurso ao teletrabalho é uma das medidas utilizadas para incentivar o aumento do índice de bem-estar, uma vez que pode ser um instrumento útil para satisfazer as necessidades de conciliação entre as exigências profissionais e as responsabilidades familiares e pessoais da maioria dos colaboradores, independentemente da sua idade, sexo ou categoria.

O CA da MM privilegia ativamente a participação e envolvimento de todos os colaboradores na reflexão que precede a tomada de decisões estratégicas, nomeadamente promovendo reuniões de trabalho com todos os departamentos e incentivando a participação de todos. Tem sido reiterado o envolvimento de todos os colaboradores em eventos de apresentação ou promoção do projeto, bem como em cerimónias que representam marcos importantes na evolução do SMM.

Faz parte da cultura da MM a comemoração, sem exceção, dos aniversários dos colaboradores. É um momento de homenagem e reconhecimento que proporciona o convívio, ainda que breve. Outras datas são igualmente assinaladas de forma simbólica, de que é exemplo a



realização de um magusto no dia de S. Martinho. O convívio de Natal é habitualmente o momento mais aguardado, incluindo um balanço das atividades do ano e o reconhecimento da participação de todos.

A empresa não tem plano de reformas específico, aplicando-se as regras em vigor do regime de segurança social em que se encontram integrados os colaboradores.

## 8. Sustentabilidade Económica da Empresa

A MM considera a sustentabilidade da empresa como um dos pilares da sua gestão. Em conformidade, promove práticas de boa gestão, quer na vertente financeira, quer na vertente ambiental, e de otimização de recursos, que visam uma melhoria contínua do seu desempenho.

A MM encerrou o ano de 2023 com um resultado líquido positivo de 306 751,07€ (trezentos e seis mil, setecentos e cinquenta e um euros e sete cêntimos), como se apresenta no Quadro 8. Sendo a MM uma “empresa de projeto”, este resultado, à semelhança de 2022, é alcançado, em grande medida, fruto da alienação extraordinária de parcelas de terreno sobrantes das expropriações efetuadas na Baixa de Coimbra. Em todo o caso, é coerente com a estratégia da empresa e está em linha com os objetivos definidos, conforme se detalha amplamente no Relatório e Contas 2023.

### Quadro 8 – Resultados

|  | 2023     | 2022     | 2023/2022    |
|--|----------|----------|--------------|
|  | EXECUÇÃO | EXECUÇÃO | VARIAÇÃO (%) |
| Resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos (EBITDA) (A)  | 456 098  | 374 173  | 21,9         |
| Amortizações/Depreciações (B)  | -45 340  | -59 626  | -24,0        |
| Resultado operacional antes de gastos de financiamento e impostos (EBIT) [(A)-(B)] | 410 758  | 314 547  | 30,6         |
| Resultado antes de impostos (EBIT) (C)   | 410 758  | 314 526  | 30,6         |
| Imposto s/ rendimento do período   | -104 007 | -75 300  | 38,1         |
| Resultado Líquido  | 306 751  | 239 226  | 28,2         |

A natureza da MM determina que a avaliação do seu desempenho e da sua sustentabilidade económica inclua a evolução das diferentes componentes de Investimento. O Quadro 9 reporta essa evolução.

### Quadro 9 – Investimento

|                                       | 2023      | 2022      | 2023/2022    |
|---------------------------------------|-----------|-----------|--------------|
|                                       | EXECUÇÃO  | EXECUÇÃO  | VARIAÇÃO (%) |
| Equipamentos Fixos e de Funcionamento | 16 204    | 71 005    | -77,2        |
| Comunicação e Marketing               | 100       | 10 500    | -99,0        |
| Serviços Alternativos                 | 1 633 926 | 1 588 114 | 2,9          |
| Baixa de Coimbra                      | 1 215 297 | 890 703   | 36,4         |
| Parque de Material e Oficinas         | 2 085 602 | 169 317   | 1 131,8      |
| Bilhética                             | 490 570   | -         | -            |
| Material Circulante                   | 760 146   | 296 719   | 156,2        |
| Assessorias e estudos                 | 182 371   | 95 519    | 90,9         |
| Total                                 | 6 384 215 | 3 121 879 | 104,5        |

Em termos globais, o nível de investimento da MM tem permanecido alinhado com a trajetória de crescimento da atividade da empresa, tendo por horizonte o início da operação do SMM. Em 2023, o investimento ascendeu a 6 384 215 €, ou seja, um crescimento de 104,56 % face ao valor alcançado em 2022. No entanto, importa assinalar que este crescimento equivale a apenas 37,9% do investimento projetado no Plano de Atividades e Orçamento 2023. Para este diferencial muito contribuíram, sobretudo, mas não exclusivamente, duas limitações verificadas em 2023. Em primeiro lugar destacam-se os atrasos verificados na publicação da Resolução do Conselho de Ministros [RCM] que autorizou os investimentos estruturais, o que ajuda a explicar, conseqüentemente, uma dilação muito expressiva na consignação da empreitada de construção do Parque de Materiais e Oficinas [PMO] (empreitada geral), no lançamento do concurso da empreitada complementar e na adjudicação do fornecimento do material circulante, com consequência direta no cronograma de execução. Por outro lado, também contribuíram de forma relevante para os desvios em análise as dificuldades enfrentadas no âmbito das empreitadas de construção das infraestruturas base, da responsabilidade da IP, bem como na execução da empreitada do PMO e da empreitada da Baixa de Coimbra. Estes atrasos nas empreitadas e fornecimentos refletiram-se num adiamento da data prevista para a entrada em serviço do SMM e, em consequência, no adiamento de alguns dos estudos e assessorias relacionados com a operacionalização do sistema (conforme melhor se detalha no Relatório e Contas 2023). Finalmente, com o objetivo de promover a otimização da estrutura de gastos operacionais, a MM tem vindo a considerar a evolução do Indicador de Otimização da Estrutura de Gastos Operacionais [IOEGG]:

$$IOEGG = \frac{\text{Gastos Operacionais}}{\text{Investimento realizado (rubrica económica 07)}}$$

Este indicador da eficiência operacional foi reconhecido<sup>19</sup> como adequado à análise do peso que os gastos operacionais representam no trabalho desenvolvido na empresa (investimento), em cada ano. O Quadro 10 permite uma análise da evolução da eficiência operacional, tendo por base o IOEGG.

---

<sup>19</sup> O recurso ao IOEGG foi aprovado pelo Despacho n.º 1250/19-SET, a 15 de outubro de 2019, em conformidade com o n.º 2 do art.º 158º do DL n.º 84/2019, de 28 de junho (Lei de Execução Orçamental).

## Quadro 10 – Indicador de Otimização da Estrutura de Gastos Operacionais

|   | 2023      | 2022      | 2021      | 2020      |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
|   | EXECUÇÃO  | EXECUÇÃO  | EXECUÇÃO  | EXECUÇÃO  |
| FSE's (1)                                 | 229 406   | 192 006   | 141 958   | 169 739   |
| Pessoal (2)                               | 855 944   | 702 311   | 617 133   | 514 966   |
| Investimento (económica 07) (3)           | 6 384 215 | 3 121 879 | 2 485 286 | 1 900 676 |
| $\Delta$ Pessoal                          | 19,5%     | 35,3%     | -16,4%    | 13,8%     |
| $\Delta$ Fornecimento e Serviços Externos | 21,9%     | 13,8%     | 19,8%     | 18,7%     |
| IOEGG (1+2)/(3)                           | 17,0%     | 28,6%     | 30,5%     | 36,0%     |

A MM encontra-se em fase de investimento acentuado; no entanto, apesar do crescimento das rubricas operacionais (FSE e Pessoal), o IOEGG evidencia uma redução para 17,0%, demonstrando a evolução positiva da eficiência operacional alcançada. Na base da obtenção deste resultado está o incremento do investimento realizado, que regista um aumento em 2023, relativamente à execução em 2022.

## Quadro 11 – Indicadores de Sustentabilidade Económica

|                                       | Unidades | 2023     | 2022     |
|---------------------------------------|----------|----------|----------|
|                                       |          | EXECUÇÃO | EXECUÇÃO |
| Transferências do Orçamento de Estado | M €      | 3,5      | 2,3      |
| EBITDA                                | K €      | 456,1    | 374,1    |
| Resultado Líquido                     | K €      | 306,8    | 239,2    |
| Indicador de Eficiência Económica     | %        | 17,0     | 28,6     |
| Património Líquido                    | M €      | 49,6     | 46,9     |

## 9. Segurança do Sistema

O tópico da segurança do sistema envolve fundamentalmente elementos da atividade operacional da empresa, ligados diretamente à prestação do serviço de transporte ou ligados aos seus processos internos, tendo, neste âmbito, sido classificados e identificadas as seguintes componentes relevantes para a sustentabilidade da atividade da MM:

- Segurança (*security*)
- Segurança da exploração (*safety*)

A segurança dos utilizadores e da operação do SMM, quer na sua componente *security*, como designada em inglês, que pretende evitar a ocorrência de situações de que possam resultar dolo pessoal ou patrimonial, usualmente provocados intencionalmente por terceiros, quer na sua componente *safety*, que envolve os aspetos relacionados com a segurança da operação e manutenção, e a sua interação com a envolvente, nomeadamente rodoviária e urbana, são dois aspetos básicos para garantia da viabilidade e atratividade de um serviço de transporte de passageiros com um elevado nível de serviço.

Assim, na componente *safety*, o projeto do SMM deverá incluir uma série de sistemas de segurança, nos veículos, no sistema de gestão de tráfego, além dos elementos de segurança que estarão também implementados na infraestrutura. Os sistemas adotados correspondem ao que é necessário para oferecer um elevado nível de serviço, bem como para atender às especificidades do sistema como, por exemplo, a existência de circulação num canal em via única.

Os veículos que irão operar no SMM incluem sistemas embarcados de apoio à condução, que fazem com que o nível de segurança em operação aumente consideravelmente.

Os sistemas mais importantes que se encontram no veículo e que vale a pena enumerar são:

- Sistema de controlo de velocidade – *Intelligent Speed Assist (ISA)*, que permite a redução do risco de acidentes relacionados com excesso de velocidade;
- Sistema de guiamento automático ótico (*OGS - Optical Guidance System*), que permite melhorar a trajetória de veículos em casos específicos – atravessamento de túneis, acostagem às estações e alinhamento com postes de carregamento;

- Sistema anticolisão - *Forward Collision Warning (FCW)*, que permite a deteção precoce de potenciais colisões com outros veículos, peões e ciclistas;
- Detetor de fadiga do condutor, que permite monitorizar o estado de atenção do condutor durante a condução;
- Sistema de comunicação de emergência (*SOS/Help Points*), que permite, designadamente, a comunicação entre os passageiros a bordo e o Posto de Comando e Controlo em situações de emergência ou incapacidade do motorista.

No canal do SMM está implementado um sistema de semaforização que regulará a circulação dos veículos em via única (no troço suburbano) e irá cuidar de todas as interações do Metrobus com atravessamentos rodoviários e pedonais. Para cada atravessamento o sistema dará prioridade ao veículo do SMM. Este sistema protege também o acesso ao canal de viaturas exteriores ao SMM a partir da rede rodoviária banalizada.

Ao nível do sistema de apoio à exploração também existirão subsistemas que alimentam informação no posto de comando e controlo [PCC] e que promovem o aumento da segurança do sistema. Os subsistemas mais importantes de auxílio no PCC são:

- Um sistema de videovigilância que garante o controlo, por meio de câmaras de vídeo, da movimentação de veículos e passageiros nas estações;
- Um sistema que garante a recolha e tratamento de toda a alarmística da infraestrutura;
- Um sistema de informação a passageiros, que se destina a fornecer informações aos utentes do serviço sobre o tráfego através dos terminais de teleindicação e anúncios sonoros;
- Um sistema de comunicação Rádio e localização GPS, que permite localizar os veículos e partilhar esta comunicação e outros dados com o Posto de Comando e Controlo;
- Estações meteorológicas, que permitem monitorizar o estado do tempo, suportando a emissão de alertas no caso de condições extremas;
- Sistema de deteção de queda de blocos.

A MM está a preparar o desenvolvimento de um Sistema Integrado de Segurança, nas duas perspetivas (*security* e *safety*), e um Manual de Operação, de que é parte integrante um

Sistema de Gestão de Segurança, que validará a aptidão do SMM para atingir um elevado nível de segurança operacional e de o manter ao longo da sua vida útil. Paralelamente, está também a articular a gestão de emergência, na fase de operação, com a proteção civil, bombeiros e autoridades policiais, integrando os serviços de vigilância e proteção, os sistemas de videovigilância, a deteção e combate de incêndio, a utilização de viaturas e a manutenção da infraestrutura com níveis adequados para atingir o grau de segurança pretendido.

As prestações de serviço a contratar futuramente, particularmente as que se revestem de alguma especificidade e criticidade, como as referentes a atividades de manutenção de sistemas técnicos ou material circulante, deverão estar informadas e cumprir com todos os procedimentos de qualidade, ambiente e segurança em vigor na MM e demais legislação em vigor, aplicável a cada prestação de serviço.

Durante o ano de 2023 os serviços alternativos foram o serviço de transporte prestado pela MM, entre Serpins e Coimbra. Existem indicadores relevantes para a avaliação da segurança do sistema, já monitorizados no âmbito destes serviços. Com a entrada em funcionamento da operação do SMM serão incorporados indicadores adicionais. Os indicadores atualmente monitorizados encontram-se explicitados no Quadro 12.

**Quadro 12 – Indicadores de Segurança (*security & safety*)**

|   | Unidades | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|---|----------|------|------|------|------|------|
| <b>Segurança (<i>security</i>)</b>  |          |      |      |      |      |      |
| Incidentes de segurança, vandalismo ou furtos a bordo de viaturas, em paragens, terminais ou áreas operacionais                       | nº       | 1    | 4    | 2    | 4    | 3    |
| Percentagem do efetivo de segurança capacitado em políticas ou procedimentos de direitos humanos (com frequência de ação de formação) | %        | (*)  | (*)  | (*)  | (*)  | (*)  |
| <b>Segurança (<i>safety</i>)</b>  |          |      |      |      |      |      |
| Acidentes ou incidentes rodoviários envolvendo viaturas do SMM (com aferição de severidade)   | nº       | 21   | 19   | 13   | 4    | 18   |
| Acidentes com peões (com aferição de severidade)  | nº       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |

(\*) A apresentar em relatórios posteriores

Os colaboradores da MM devem ser sensibilizados para a importância de cumprirem as normas e regulamentos aplicáveis e em vigor e de adotarem comportamentos que permitam a mitigação de riscos. É também importante a sua contribuição individual com sugestões de iniciativas e melhoria de procedimentos. Com a entrada em operação do SMM, a empresa pretende realizar periodicamente ações de divulgação e de atualização de normas e

procedimentos operacionais de segurança junto de todos os trabalhadores, designadamente os que têm funções operacionais.

A definição de equipas internas com responsabilidade pela investigação de todo o tipo de incidentes e acidentes de segurança registados, de identificação das causas diretas ou indiretas que os originaram e de elaboração de propostas de revisão de métodos e procedimentos, constituirá também uma ferramenta fundamental a aplicar para a melhoria contínua das condições de segurança do SMM.

No plano externo, a MM pretende desenvolver campanhas de sensibilização para aspetos de segurança junto dos utilizadores do SMM e da população em geral, nomeadamente no período que antecede a entrada ao serviço do SMM e sempre que tal se justifique, como no caso de registo de um número elevado de acidentes ou de recorrência de acidentes de um determinado tipo.



## 10. Índice GRI

|                             | Conteúdo  | Capítulo   | Página   |
|-----------------------------|---|--|--|
| GRI 102<br>Conteúdos Gerais | 102-1   | Nome da organização  | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-2   | Atividades, marcas, produtos e serviços                                | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-3   | Localização da sede da organização                                     | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-4   | Local de operações   | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-5   | Natureza da propriedade e forma jurídica                               | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-6   | Mercados atendidos   | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-7   | Dimensão da empresa  | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-8   | Informações sobre empregados e outros trabalhadores                    | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-9   | Cadeia de fornecedores   | 1.1 A Empresa<br>7-10  |
|                             | 102-10  | Mudanças significativas na organização e na sua cadeia de fornecedores | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-11  | Princípio ou abordagem da precaução                                    | Plano de prevenção dos riscos de gestão publicado no site da empresa <sup>20</sup>               |
|                             | 102-12  | Iniciativas externas   | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais<br>30-31   |
|                             | 102-13  | Participação em associações  | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais<br>30-31   |
|                             | 102-14  | Declaração do mais alto executivo                                      | Mensagem do Presidente<br>2. Ambição e Estratégia de Desenvolvimento<br>3<br>20-22               |
|                             | 102-15  | Principais impactos, riscos e oportunidades                            | 3. Riscos e Oportunidades<br>27  |
|                             | 102-16  | Valores, princípios, normas e códigos de comportamento                 | 1.2 Missão, Valores e Princípios e Código de Ética e de Conduta publicado <sup>21</sup><br>10-12 |
|                             | 102-17  | Mecanismos, orientações e preocupações referentes a ética              | 10-12  |
|                             | 102-18  | Estrutura de Governo   | 1.4 Modelo de Governo<br>16-17   |
|                             | 102-23  | Presidente do mais alto órgão de governo                               | 1.4 Modelo de Governo<br>16-17   |
|                             | 102-40  | Grupos de partes interessadas  | 1.5 Partes Interessadas<br>17-19   |
|                             | 102-41  | Acordos de negociação coletiva   | 1.1 A empresa<br>7-10  |
|                             | 102-42  | Identificação e seleção de partes interessadas                         | 1.5 Partes Interessadas<br>17-19   |
|                             | 102-43  | Abordagem para envolvimento das partes interessadas                    | 1.5 Partes Interessadas<br>17-19   |
|                             | 102-44  | Principais preocupações e tópicos levantados                           | 1.5 Partes Interessadas<br>17-19   |
|                             | 102-45  | Entidades incluídas nas demonstrações financeiras                      | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-46  | Definição do conteúdo do relatório e dos limites de tópicos            | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-47  | Lista de tópicos materiais   | 2.1 Estratégia de Sustentabilidade<br>23-25  |
|                             | 102-48  | Reformulação de informações  | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-49  | Alterações no relato   | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-50  | Período coberto pelo relatório   | Descrição do Relatório<br>5  |
|                             | 102-51  | Data do relatório mais recente   | Descrição do Relatório<br>5  |
| 102-52                      | Ciclo de emissão de relatórios                          | Descrição do Relatório<br>5  |  |
| 102-53                      | Contato para perguntas sobre o relatório                | Descrição do Relatório<br>5  |  |
| 102-54                      | Declarações de relato em conformidade com as Normas GRI | Descrição do Relatório<br>5  |  |
| 102-55                      | Sumário de conteúdo da GRI                              | 10. Índice GRI<br>49-51  |  |
| 102-56                      | Requisitos de relato                                    | Descrição do Relatório<br>5  |  |

<sup>20</sup> Cf. [https://metromondego.pt/api/download/1655894422\\_sXRcxJCR9tqQGxVFXv3Y](https://metromondego.pt/api/download/1655894422_sXRcxJCR9tqQGxVFXv3Y)

<sup>21</sup> Cf. [https://metromondego.pt/api/download/1655893295\\_mrEzPKXIVvBMZBIQm0r0](https://metromondego.pt/api/download/1655893295_mrEzPKXIVvBMZBIQm0r0)

|   |       | <b>Conteúdo</b>  | <b>Capítulo</b>                               | <b>Página</b> |
|---|-------|--|---|---------------|
| <b>GRI 201</b><br>Desempenho Económico          | 201-1 | Valor económico direto gerado e distribuído  | 8. Sustentabilidade Económica da Empresa      | 42-44         |
|   | 201-3 | Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de aposentadoria   | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 201-4 | Apoio financeiro recebido do governo   | 8. Sustentabilidade Económica da Empresa      | 42-44         |
| <b>GRI 203</b><br>Impactos Económicos indiretos | 203-1 | Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços   | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais | 30-31         |
|   | 203-2 | Impactos económicos indiretos significativos   | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais | 30-31         |
| <b>GRI 205</b><br>Combate à corrupção           | 205-1 | Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção   | 3. Riscos e Oportunidades                     | 27            |
|   | 205-2 | Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção  | 3. Riscos e Oportunidades                     | 27            |
|   | 205-3 | Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas   | 3. Riscos e Oportunidades                     | 27            |
| <b>GRI 302</b><br>Energia                       | 302-1 | Consumo de energia dentro da organização   | 4. Desempenho Ambiental da Empresa            | 28-29         |
|   | 302-3 | Intensidade energética   | 4. Desempenho Ambiental da Empresa            | 28-29         |
|   | 302-5 | Reduções nos requisitos energéticos de produtos e serviços   | (*)   |               |
| <b>GRI 303</b><br>Água                          | 303-1 | Interações com a água como um recurso compartilhado  | (*)   |               |
|   | 303-2 | Gestão de impactos relacionados com o descarte de água   | (*)   |               |
|   | 303-4 | Descarte de Água   | (*)   |               |
|   | 303-5 | Consumo de Água  | 4. Desempenho Ambiental da Empresa            | 28-29         |
| <b>GRI 305</b><br>Emissões                      | 304-1 | Emissões diretas (Âmbito 1) de gases de efeito estufa (GEE)  | (*)   |               |
|   | 304-2 | Emissões indiretas (Âmbito 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia                         | (*)   |               |
|   | 304-4 | Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)  | (*)   |               |
| <b>GRI 306</b><br>Resíduos                      | 306-1 | Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos  | 4. Desempenho Ambiental da Empresa            | 28-29         |
|   | 306-3 | Resíduos Gerados   | 4. Desempenho Ambiental da Empresa            | 28-29         |
| <b>GRI 401</b><br>Emprego                       | 401-1 | Novas contratações e rotatividade de empregados  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 401-2 | Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial | Não existem                                   |               |
|   | 401-3 | Licença maternidade/paternidade  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
| <b>GRI 402</b><br>Relações de Trabalho          | 402-1 | Prazo mínimo de aviso sobre mudanças operacionais  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
| <b>GRI 403</b><br>Saúde e Segurança do Trabalho | 403-1 | Sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho   | (*)   |               |
|   | 403-2 | Identificação de periculosidade, avaliação de riscos e investigação de incidentes  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 403-3 | Serviços de saúde do trabalho  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 403-4 | Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho        | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 403-5 | Capacitação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 403-6 | Promoção da saúde do trabalhador   | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |
|   | 403-7 | Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios         | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41         |

|  |        |   |   |       |
|--|--------|---|---|-------|
|  | 403-8  | Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho                            | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
|  | 403-9  | Acidentes de trabalho   | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
|  | 403-10 | Doenças profissionais   | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
| <b>GRI 405</b><br>Diversidade e Igualdade de Oportunidades | 405-1  | Diversidade em órgãos de governança e empregados  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
|  | 405-2  | Proporção entre o salário-base e a remuneração recebidos pelas mulheres e aqueles recebidos pelos homens    | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
| <b>GRI 406</b><br>Não Discriminação                        | 406-1  | Diversidade em órgãos de governança e empregados  | 7. Promoção dos Recursos Humanos              | 34-41 |
| <b>GRI 410</b><br>Práticas de Segurança (security)         | 410-1  | Pessoal de segurança capacitado em políticas ou procedimentos de direitos humanos                           | 9. Segurança do Sistema                       | 45-48 |
| <b>GRI 413</b><br>Comunidades Locais                       | 413-1  | Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltados à comunidade local | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais | 30-31 |
|  | 413-2  | Operações com impactos negativos significativos – reais e potenciais – nas comunidades locais               | 5. Desenvolvimento e Qualidade de Vida Locais | 30-31 |
| <b>GRI 416</b><br>Segurança da exploração (safety)         | 416-1  | Avaliação dos impactos na saúde e segurança causados por categorias de produtos e serviços                  | 9. Segurança do Sistema                       | 45-48 |
|  | 416-2  | Casos de não conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços     | 9. Segurança do Sistema                       | 45-48 |

(\*) – A considerar em relatórios futuros