



**Transportes
Metropolitanos
do Porto**



	SUMÁRIO EXECUTIVO	08
CAPÍTULOS		
1	A TMP – TRANSPORTES METROPOLITANOS DO PORTO	10
	1.1 Enquadramento Político e Institucional	12
	1.1.1 Ficha de Identificação Institucional	12
	1.1.2 Objeto Social e Âmbito de Atuação	12
	1.1.3 Origem e Enquadramento Legal	12
	1.2 Cronologia Institucional	13
	1.3 Missão, Visão e Valores	14
	1.3.1 Atribuições da TMP	14
	1.4 Estrutura Acionista	15
	1.5 Órgãos Sociais	15
2	CONTEXTO DE ATUAÇÃO EM 2025	16
	2.1 Enquadramento Territorial	18
	2.1.1 Caracterização do Território	18
	2.1.2 Importância Económica	19
	2.1.3 População	19
	2.2 Contexto Macroeconómico e Sectorial	20
	2.2.1 Desafios de Mobilidade	20
	2.3 Enquadramento Regulatório	21
	2.3.1 Regulamentação Europeia	22
	2.3.2 Legislação Nacional	22
	2.4 Relação da TMP com o seu Acionista AMP	23
	2.5 Principais Desafios do Exercício	23
3	TMP ENQUANTO AUTORIDADE DE TRANSPORTES	24
	3.1 Enquadramento Legal	26
	3.2 Funções da TMP enquanto Entidade Gestora e Reguladora	26
	3.3 O Ecossistema de Operadores na AMP	27
	3.4 Articulação Inter-Regional	28
4	REDE UNIR	30
	4.1 Caracterização da Rede	32
	4.2 Estrutura de Lotes e Operadores	34
	4.3 Oferta de Transporte	35
	4.4 Procura Registada	35
	4.5 Modelo Contratual e Compensações	37
	4.5.1 Modelo de Atribuição do Serviço	37
	4.5.2 Objetivos Estratégicos do Serviço	37
	4.6 Gestão Contratual da Rede UNIR	41
	4.7 Características e Imagem Gráfica da Frota	44
	4.8 Infraestrutura de Paragens e Abrigos	47
	4.9 Informação ao Público e Canais Digitais	48

5	SISTEMA INTERMODAL ANDANTE	56
	5.1 Caracterização	58
	5.2 Estrutura Tarifária	58
	5.3 Canais de Venda	59
	5.4 Atividade Comercial	61
	5.5 Apoios Tarifários	63
	5.6 Compensação Tarifária aos Operadores	65
6	INICIATIVAS DE PROMOÇÃO DA MOBILIDADE	66
	6.1 Infraestruturas e Instalações	68
	6.2 Comunicação e Imagem Corporativa	68
	6.3 Programa Incentiva+TP	78
	6.4 Protocolos e Parcerias Institucionais	79
	6.5 Inovação e Tecnologia	80
7	GOVERNAÇÃO E SUPORTE INSTITUCIONAL	82
	7.1 Recursos Humanos	84
	7.2 Contratações com Procedimento	88
	7.3 Proteção de Dados e Segurança da Informação	91
	7.4 Governo Societário	91
8	ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA	92
	8.1 Situação Patrimonial	94
	8.2 Resultados	95
	8.3 Gestão de Risco e Liquidez	96
	8.4 Objetivos de Gestão e Plano de Atividades e Orçamento	96
	8.5 Prazo Médio de Pagamento a Fornecedores e Pagamentos em Atraso	97
9	SATISFAÇÃO DOS CLIENTES E QUALIDADE DO SERVIÇO	98
	9.1 Inquérito de Satisfação UNIR 2025	100
	9.2 LinhANDANTE	101
	9.3 Acessibilidade e Inclusão	102
	9.4 Sustentabilidade e Descarbonização	105
10	PERSPETIVAS PARA 2026	106
	ANEXOS	
	Anexo I – Demonstrações Financeiras e Anexo	114
	Anexo II – Certificação Legal de Contas e Parecer do Fiscal Único	140

Índice de Siglas e Abreviaturas

ACE	Agrupamento Complementar de Empresas
AMIM	Atestado Médico de Incapacidade Multiuso
AMP	Área Metropolitana do Porto
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
CIBO	Check-In-Be-Out
CIM	Comunidade Intermunicipal
CMVM	Comissão do Mercado de Valores Mobiliários
CP	Comboios de Portugal
CRM	Customer Relationship Management
CSI	Complemento Solidário para Idosos
DGTF	Direção-Geral do Tesouro e Finanças
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INE	Instituto Nacional de Estatística
Incentiva + TP	Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros
IP	Infraestruturas de Portugal
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MaaS	Mobility as a Service
MeSS	Merchant Secure Server
MVA	Máquinas de Venda Automática
OE	Orçamento de Estado
OSP	Obrigações de Serviço Público
PAMUS	Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da Área Metropolitana do Porto
PAO	Plano de Atividades e Orçamento
PART	Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos
PROTransP	Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público
PGIA	Plataforma de Gestão Intermodal ANDANTE
PIIM	Plano Integrado de Intervenção nos Municípios
PMMUS	Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
RSI	Rendimento Social de Inserção
SIG	Sistema de Informação Geográfica
TML	Transportes Metropolitanos de Lisboa
TMP	Transportes Metropolitanos do Porto
TAT	Taxa de Atualização Tarifária
TIP	Transportes Intermodais do Porto
TSA	Tarifário Social Andante
UE	União Europeia

Sumário Executivo

Andante^o

+ 210 milhões de validações

Crescimento +5,62%

Outubro 2025
recorde de validações:
20 milhões

87,6% das validações
utilizadores frequentes

Z2 – bilhete mais
utilizado 13 milhões

+ 12 mil
paragens + 430 linhas

Unir^o

36,6 milhões
de validações

Crescimento
+15,3%

Canais de venda –
Top Up cresce +126%

68,4 milhões
de validações

STCP^o

74 linhas

503 kms

12,3 milhões
de validações

87 estações

Crescimento
+15,3%

+ 92 milhões
de validações

40% das
validações
do sistema

+ 25% de
aumento de
assinaturas
metropolitanas

CP: Urbanos^o
do Porto

Metro do^o
Porto

1

T — M — P

Transportes
Metropolitanos
do Porto

A TMP –
TRANSPORTES
METROPOLITANOS
DO PORTO

1.1 Enquadramento Político e Institucional

1.1.1 Ficha de Identificação Institucional

A Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A. (TMP) é uma empresa local de mobilidade e transportes, constituída ao abrigo do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, que estabelece o regime das empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. A sociedade encontra-se constituída sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, integrando o setor empresarial local e regendo-se pelo disposto no Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, pelos seus Estatutos, bem como pela legislação aplicável às empresas locais, pela lei comercial e pela legislação aplicável ao setor público empresarial.

A TMP foi constituída com efeitos a 17 de janeiro de 2025 e encontra-se inscrita com o Número de Identificação de Pessoa Coletiva 518 522 458, tendo a sua sede, até outubro de 2025, no Palácio dos Correios – Rua do Estevão, 21, 4000-200, da União de freguesias de Cedofeita, Ildefonso, Sé, Miragaia, Nicolau e Vitória, Porto. Por deliberação do Conselho de Administração, a sede da TMP foi alterada para Alameda das Antas, 283, 4350-158, na freguesia de Campanhã, Porto.

O capital social da sociedade é de 2.000.000 euros, representado por 2.000 ações nominativas, com o valor nominal de 1.000 euros cada, sendo a totalidade do capital social detida pela AMP - Área Metropolitana do Porto, que assume a posição de acionista único da empresa.

1.1.2 Objeto Social e Âmbito de Atuação

No âmbito do seu objeto social, a TMP tem como finalidade o desenvolvimento, disponibilização e gestão de um sistema integrado de bilhética para os operadores do serviço público de transporte de passageiros da AMP, bem como o apoio à AMP na prossecução das competências que esta exerce no domínio da mobilidade e dos transportes, designadamente no que respeita à organização, planeamento e gestão do serviço público de transporte de passageiros.

Para além das atividades previstas, a TMP pode:

- Explorar redes ou linhas do serviço público de transporte de passageiros dentro da respetiva área de jurisdição, nos termos e de acordo com o previsto no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, possuindo, adquirindo ou gerindo para o efeito os meios e infraestruturas necessários, incluindo frotas, equipamentos, parques de máquinas, oficinas, terminais e interfaces de transportes;
- Adquirir ou constituir participações em operadores de serviço público de transporte de passageiros ou outros operadores de atividades no âmbito da mobilidade que operem no respetivo território;
- Prestar serviços de interesse geral no âmbito do desenvolvimento, gestão e exploração de quaisquer soluções de mobilidade urbana;
- Prosseguir quaisquer outras atividades complementares ou subsidiárias do objeto principal, relativas, designadamente, à exploração comercial dos ativos tangíveis e intangíveis da empresa.

A atuação da TMP concretiza, assim, as competências próprias e delegadas nos domínios da mobilidade e transportes, enquanto entidade que exerce funções de autoridade de transportes na Área Metropolitana do Porto. A capacidade jurídica da Sociedade abrange todos os direitos e obrigações necessários ou convenientes à prossecução do seu objeto.

1.1.3 Origem e Enquadramento Legal

A criação da TMP realiza-se ao abrigo do enquadramento normativo constante do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto, **que veio habilitar as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto a constituírem empresas locais de natureza metropolitana**, tendo em vista a prossecução de competências próprias e delegadas nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros explorados nas respetivas áreas territoriais, bem como competências conexas no campo da mobilidade e do transporte.

A criação de uma empresa metropolitana de transportes e mobilidade surge, assim, no contexto do significativo alargamento de competências da Área Metropolitana do Porto no domínio da mobilidade e dos transportes, operado, em primeira linha, pelo RJSPTP, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que acometeu um amplo acervo de novas competências à AMP no domínio dos serviços públicos de transporte de passageiros e que lhe impôs a necessidade de contratualização do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no espaço geográfico metropolitano, em linha com o regime previsto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007

1.2 Cronologia Institucional

A constituição e operacionalização da TMP resultam de um processo institucional desenvolvido ao longo dos últimos anos, no contexto da reorganização do sistema de transportes públicos na Área Metropolitana do Porto.

Neste contexto, a TMP foi constituída por escritura pública celebrada a 13 de janeiro de 2025, tendo a empresa iniciado formalmente a sua atividade a 17 de janeiro de 2025.

Posteriormente, através de contrato interadministrativo celebrado entre a Área Metropolitana do Porto e a TMP em 31 de janeiro de 2025, foi delegado na empresa um conjunto alargado de competências de autoridade de transportes, incluindo funções de planeamento e articulação das redes de transporte público, gestão do sistema de bilhética interoperável, monitorização da operação e apoio à gestão dos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, em conformidade com o RJSPTP.

A 18 de março de 2025, em reunião da Assembleia Geral da TMP, foram aprovadas as orientações estratégicas da TMP bem como o seu Plano de Atividades e Orçamento para 2025. A 28 de março de 2025 foi celebrado o Contrato-Programa entre a AMP e a TMP, que tem como finalidade a criação das condições necessárias para que a TMP prossiga, de forma cabal e nos termos dos seus Estatutos, as competências nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente das competências de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros explorados na área metropolitana do Porto, bem como de competências conexas na área da mobilidade e transportes. Na mesma data foi celebrada a primeira Adenda ao Contrato Interadministrativo de delegação e subdelegação de competências, através da qual se previu, adicionalmente, a inclusão, enquanto competência da TMP, do pagamento aos operadores de serviço público, de que o Estado é autoridade de transportes, das compensações devidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público definidas no âmbito do sistema tarifário, também em linha com o quadro jurídico do RJSPTP.

Ainda no contexto do início de atividade da TMP e das suas competências, foi celebrado a 31 de março de 2025 o Acordo de Cessão de Posição Contratual no qual a AMP transmite à TMP a sua posição contratual nos cinco contratos de serviço público que operam sob a égide da marca UNIR. A criação da TMP representa, assim, um passo relevante na consolidação do modelo de governação metropolitana da mobilidade, permitindo concentrar numa entidade especializada a gestão de funções operacionais e estratégicas do sistema de transportes públicos da Área Metropolitana do Porto.

do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

Em síntese, a criação da TMP é justificada pelo acréscimo de competências da AMP na área da mobilidade e transportes, determinada pelo RJSPTP, pela necessidade de contratualização dos serviços de transporte rodoviário de passageiros na Área Metropolitana do Porto, para efeitos de cumprimento do Regulamento n.º 1370/2007, pela delegação de competências do Estado e dos municípios na AMP ao abrigo de contratos interadministrativos de delegação e partilha de competências, pela criação do PART (Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos) e do INCENTIVA+TP (Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros) e pela necessidade de assumir a gestão do sistema de bilhética interoperável até então operado pelo TIP - Transportes Intermodais do Porto (TIP).

Neste contexto, e conforme habilitação expressa constante do Decreto-Lei n.º 121/2019, a constituição da TMP implicou nos termos do artigo 12.º, a dissolução do agrupamento complementar de empresas TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.. Em consequência, a prossecução das funções anteriormente desempenhadas pelo TIP integram as competências da TMP, nos termos definidos nos respetivos estatutos. Assim, a gestão do sistema de bilhética intermodal comum aos operadores aderentes ao SIA (Sistema Intermodal Andante), passou a integrar o objeto social da TMP, sucedendo esta ao TIP, dissolvido e liquidado nos termos legais estabelecidos.

A gestão destas competências por um veículo empresarial, de natureza metropolitana permite a criação de sinergias e o acréscimo de eficiência no seu desempenho, bem como uma maior capacidade de resposta e flexibilidade de processos, por comparação com a gestão direta pela AMP. **A TMP tem jurisdição no território dos municípios abrangidos pela Área Metropolitana do Porto**, sem prejuízo da possibilidade da prossecução conjunta de atividades com as autoridades de transportes e operadores dos territórios confinantes, nos termos do RJSPTP.

A gestão da TMP articula-se com os objetivos e princípios orientadores definidos pela Área Metropolitana do Porto, visando, no âmbito do seu objeto, a satisfação das necessidades de interesse geral, assegurar a universalidade e continuidade dos serviços prestados, a satisfação das necessidades da população, reforçar a coesão económica e social e a proteção dos utentes do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto, sem prejuízo da eficiência económica, da sua viabilidade económica e equilíbrio financeiro, no respeito dos princípios da não discriminação e da transparência.

1.3

Missão, Visão e Valores

Missão

A TMP tem como missão exercer as competências de autoridade de transportes da Área Metropolitana do Porto, assegurando a articulação e complementaridade dos diversos modos de transporte e a gestão de sistemas comuns, como a bilhética intermodal. Atua na coordenação, planeamento e gestão integrada da rede metropolitana de transportes, promovendo um serviço público de mobilidade eficiente, sustentável e centrado nas pessoas, que contribua para a integração territorial e a coesão metropolitana.

Visão

Ser reconhecida como motor de referência da mobilidade metropolitana do Porto, liderando a transição para um sistema de transportes integrado, inteligente e sustentável — centrado nas pessoas e na inovação — que aproxima cidadãos, territórios e oportunidades, e no qual os utilizadores depositem confiança pela qualidade e pelo compromisso com uma mobilidade verdadeiramente inclusiva.

Valores

A atuação da TMP assenta num conjunto de valores que refletem o seu compromisso com o interesse público e com a qualidade do serviço prestado, designadamente:

- Orientação para o utilizador do transporte público – colocando as necessidades dos passageiros no centro das decisões operacionais e estratégicas.
- Transparência e responsabilidade na gestão dos recursos públicos e na prestação de contas aos cidadãos e ao acionista.
- Eficiência e rigor na gestão do sistema de mobilidade, assegurando a otimização de recursos e o cumprimento de objetivos.
- Inovação tecnológica e desenvolvimento de soluções inteligentes de mobilidade, incluindo bilhética avançada, plataformas digitais e “Mobility as a Service” (MaaS).
- Sustentabilidade ambiental e promoção da mobilidade sustentável, alinhada com os compromissos climáticos e os objetivos de redução de emissões de gases com efeito de estufa.

1.3.1 Atribuições da TMP

No âmbito das suas atribuições, compete à TMP:

• Desenvolver

No âmbito das suas atribuições, compete à TMP desenvolver uma plataforma integradora dos serviços e sistemas inteligentes de transportes, com vista a promover soluções numa ótica da mobilidade como um serviço, potenciando a criação e disponibilização aos utentes de uma conta da mobilidade. Compete, igualmente, o desenvolvimento de ferramentas e mecanismos para a recolha e tratamento de informação sobre mobilidade e transportes, para a promoção de um observatório da mobilidade e transportes.

Cabe, ainda, à TMP desenvolver ferramentas e mecanismos de suporte à gestão administrativa de processos que lhe sejam atribuídos na área da mobilidade, bem como promover iniciativas de incentivo à mobilidade sustentável. Integra, igualmente, as suas competências o desenvolvimento de experiências piloto no âmbito da aplicação de novas tecnologias, no contexto das suas atividades, bem como o desenvolvimento e implementação de medidas e políticas de mobilidade e transportes.

• Implementar

Incumbe à TMP, a adaptação contínua do sistema de bilhética às novas necessidades, através do desenvolvimento de soluções estratégicas e operacionais. Compete-lhe, ainda, implementar e operacionalizar os serviços de transportes flexíveis, através da adoção de instrumentos de planeamento, organização e gestão destes serviços, podendo eventualmente proceder à sua contratualização em qualquer das suas componentes.

• Definir

Compete à TMP definir, organizar, planear e promover a articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados. Cabe-lhe, igualmente, definir os regimes tarifários.

• Gerir

No exercício das suas competências, incumbe à TMP gerir o financiamento dos sistemas de bilhética interoperável e os pagamentos aos operadores de transportes das compensações devidas pelo cumprimento de obrigações de serviço público, definidos no âmbito do sistema tarifário.

Compete-lhe, ainda, gerir processos administrativos no âmbito das competências que lhe sejam atribuídas, bem como assegurar a gestão dos pagamentos da Área Metropolitana do Porto no âmbito dos contratos de serviço público de transporte de passageiros, incluindo a execução de garantias, e acompanhar a execução desses contratos.

1.4

Estrutura Acionista

A TMP é uma Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, sendo o seu capital social integralmente detido pela Área Metropolitana do Porto, que assume a posição de acionista único da empresa. O capital social inicial da sociedade é de € 2.000.000,00 (dois milhões de euros), sendo representado por 2.000 (duas mil) ações nominativas, assumindo a forma escritural, com o valor nominal de € 1.000,00 (mil euros) cada.

1.5

Órgãos Sociais

Nos termos dos Estatutos da sociedade, a TMP tem como órgãos sociais a Assembleia Geral, o Conselho de Administração e o Fiscal Único. O mandato dos titulares destes órgãos tem, em regra, a duração de quatro anos, mantendo-se os membros em funções até à designação dos respetivos sucessores, salvo nos casos de cessação antecipada do mandato.

Em 2025, o Conselho de Administração da TMP era composto por:

- Marco André dos Santos Martins Lopes, como Presidente do Conselho de Administração
- Luís Miguel Bonifácio Osório, como Vogal do Conselho de Administração
- Carla Alexandra Abreu Maia do Vale, como Vogal do Conselho de Administração

A Assembleia Geral foi designada pelo Conselho Metropolitano do Porto, e iniciou funções na data da celebração da escritura, tendo designado, nesse mesmo dia, o Conselho de Administração. A Assembleia Geral e o Conselho de Administração têm um mandato de 4 anos coincidente, que se iniciou a 17 de janeiro de 2025. Os membros destes órgãos mantiveram-se inalterados durante 2025.

Para efeitos do presente Relatório e Contas, o Fiscal Único da TMP designado pela Área Metropolitana do Porto foi António Magalhães & Carlos Santos – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, sociedade inscrita na respetiva ordem sob o número 53 e com o número de registo 20161396 junto da CMVM (Comissão do Mercado de Valores Mobiliários).

Definido o enquadramento institucional, societário e funcional da TMP, importa agora situar a sua atividade no contexto territorial, regulatório e operacional em que decorreu o exercício de 2025.



2

Transportes
Metropolitanos
do Porto

T — M — P

CONTEXTO
DE ATUAÇÃO
EM 2025

2.1 Enquadramento Territorial

2.1.1 Caracterização do Território

Localizada no Litoral Norte de Portugal, a Área Metropolitana do Porto (AMP) abrange uma superfície de cerca de 2.040 km², constituindo a segunda maior área metropolitana a nível nacional e a sub-região mais relevante da Região Norte de Portugal, destacando-se pela sua dinâmica demográfica e económica.



- Em termos de composição territorial a AMP é composta por 17 municípios:
- **A Norte:** Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Santo Tirso e Trofa.
 - **A Sul e Sudeste:** Espinho, Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Vale de Cambra e Arouca.
 - **A Este:** Paredes.
 - **Na faixa Central e Oeste:** Matosinhos, Porto, Vila Nova de Gaia, Maia, Valongo e Gondomar.

O território da AMP é delimitado pelo Oceano Atlântico a Oeste, pelas Regiões do Cávado e do Ave a Norte, pela Região do Tâmega e do Sousa a Este, a Sudeste pela Região de Viseu Dão-Lafões e a Sul pela Região de Aveiro.

Entre as infraestruturas estratégicas destacam-se o Aeroporto Francisco Sá Carneiro e o Porto de Leixões, que reforçam o papel da AMP como principal *hub* da Região Norte.

2.1.2 Importância Económica

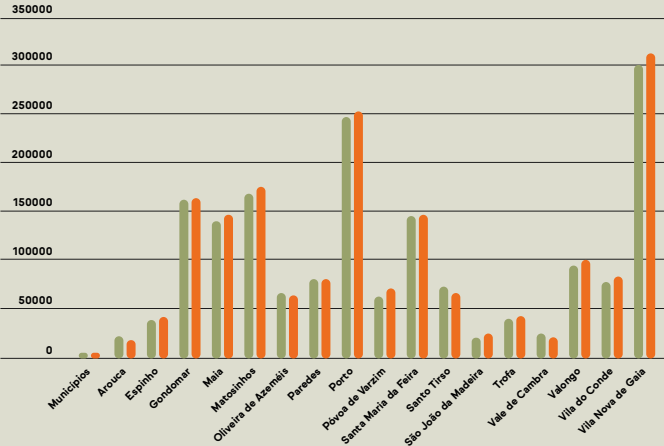
A Área Metropolitana do Porto é a segunda sub-região com maior PIB per capita em Portugal, apenas atrás da sub-região de Lisboa. Como sub-região a AMP tem um PIB anual que ultrapassa os 40 mil milhões de euros, correspondendo a cerca de 16,2% do PIB nacional, e aproximadamente a 54% do PIB de toda a Região Norte. O crescimento económico recente tem sido suportado por uma base industrial competitiva e por um setor terciário dinâmico, com forte peso dos serviços avançados, do turismo e do comércio.

2.1.3 População

Em termos populacionais a AMP cresceu entre 2010 e 2024 cerca de 3,24% para um total de 1.818.217 residentes.

Municípios	Anos	
	2010	2024
Arouca	22.380	20.826
Espinho	31.817	32.736
Gondomar	168.168	169.388
Maia	135.330	144.664
Matosinhos	175.600	181.046
Oliveira de Azeméis	68.700	67.471
Paredes	86.849	86.560
Porto	238.046	252.687
Póvoa de Varzim	63.483	68.459
Santa Maria da Feira	139.404	140.568
Santo Tirso	71.612	67.713
São João da Madeira	21.723	24.247
Trofa	39.033	40.294
Vale de Cambra	22.906	21.239
Valongo	93.901	101.464
Vila do Conde	79.582	85.871
Vila Nova de Gaia	302.541	312.984
Área Metropolitana do Porto	1.761.075	1.818.217

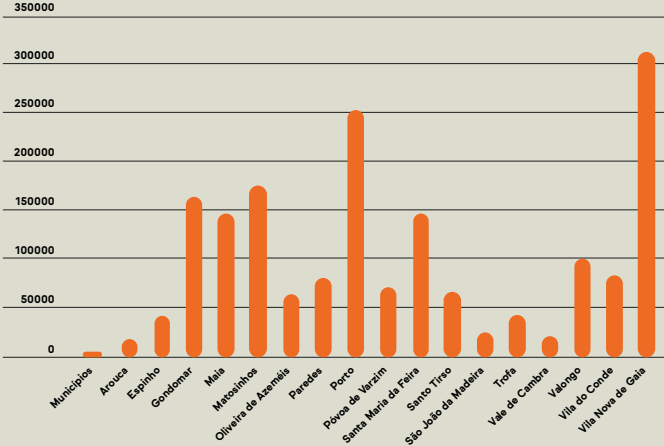
Fonte: PORDATA / INE
<https://www.pordata.pt/db/municipios/ambiente+de+consulta/tabela>



A distribuição da população é heterogénea entre municípios, concentrando-se nos maiores centros urbanos (Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Gondomar e Santa Maria da Feira), enquanto municípios de menor dimensão territorial mantêm densidades mais reduzidas:

Municípios	2024	
	População	% da AMP
Arouca	20.826	1,15%
Espinho	32.736	1,80%
Gondomar	169.388	9,32%
Maia	144.664	7,96%
Matosinhos	181.046	9,96%
Oliveira de Azeméis	67.471	3,71%
Paredes	86.560	4,76%
Porto	252.687	13,90%
Póvoa de Varzim	68.459	3,77%
Santa Maria da Feira	140.568	7,73%
Santo Tirso	67.713	3,72%
São João da Madeira	24.247	1,33%
Trofa	40.294	2,22%
Vale de Cambra	21.239	1,17%
Valongo	101.464	5,58%
Vila do Conde	85.871	4,72%
Vila Nova de Gaia	312.984	17,21%

Fonte: PORDATA / INE
<https://www.pordata.pt/db/municipios/ambiente+de+consulta/tabela>



2.2 Contexto Macroeconómico e Setorial

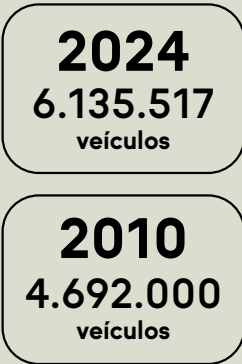
O setor dos transportes públicos tem vindo a assumir um papel cada vez mais relevante no contexto das políticas públicas de mobilidade sustentável, tanto a nível europeu como nacional, no quadro dos objetivos de descarbonização e transição energética definidos no **Pacto Ecológico Europeu e na Estratégia Europeia para a Mobilidade Sustentável**. Estes instrumentos assumem metas ambiciosas para a transferência modal do transporte individual para soluções de transporte público sustentável, com redução significativa das emissões de gases com efeito de estufa.

Neste enquadramento, os sistemas de transporte público enfrentam desafios associados à sustentabilidade financeira, à modernização das frotas e infraestruturas e à melhoria da qualidade do serviço, bem como oportunidades decorrentes da digitalização, da integração modal e do reforço do investimento público no setor da mobilidade.

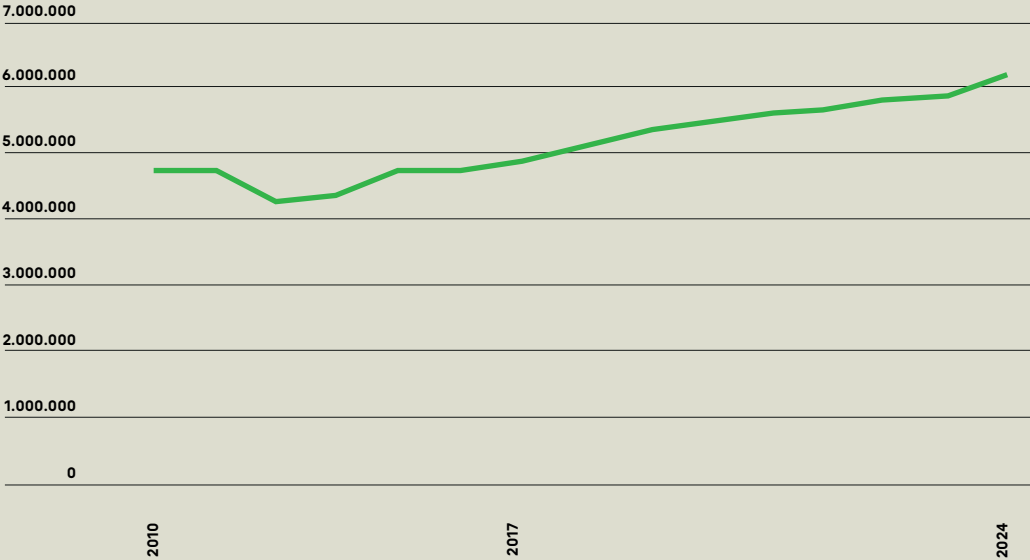
2.2.1 Desafios de Mobilidade

Em Portugal, a quota dos veículos automóveis ligeiros de passageiros tem vindo a aumentar de forma contínua e constante. Se nos basearmos nos dados do último Censos 2021 realizado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), em termos nacionais, entre 2011 e 2021, a quota do automóvel aumentou para os 66%, subindo dos anteriores 61,6%, e a quota dos transportes públicos desceu para os 16,2%, quando dez anos antes se situava nos 20%. Isto representou um forte retrocesso nas políticas de mobilidade que se querem assentes nos transportes públicos de passageiros.

Entre 2010 e 2024 o número de veículos automóveis ligeiros de passageiros cresceu 30,77%, o que significou o aumento de mais de 1,4 milhões de veículos em circulação, tendo atingido, em 2024, o impressionante número de 6.135.517 veículos automóveis ligeiros de passageiros nas estradas nacionais. Esta tendência tem vindo a manter-se constante, colocando cada vez mais pressão ao nível das condições de mobilidade das populações, com especial ênfase nas duas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.



Passageiros

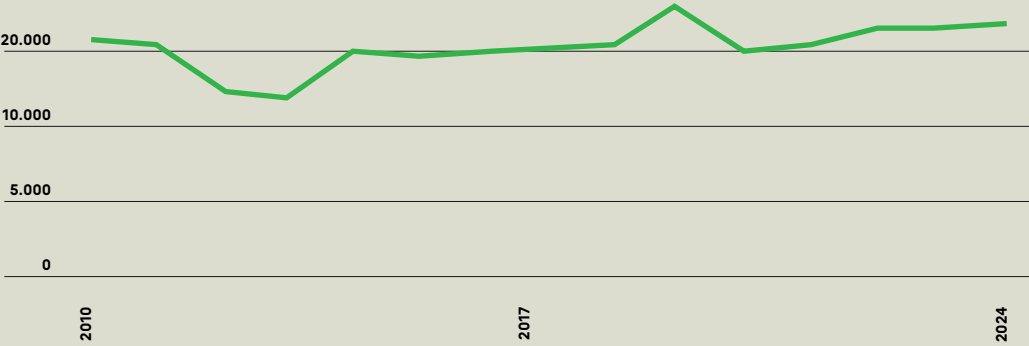


Fonte: PORDATA / INE
<https://www.pordata.pt/portugal/veiculos+rodoviaros+motorizados+em+circulacao+total+e+por+tipo+de+veiculos-3100-262483>

Por outro lado, e no mesmo período de tempo, entre 2010 e 2024, o número de veículos pesados de passageiros, em Portugal, aumentou apenas em valor absoluto em 1.512 veículos, para um total de 16.937 veículos pesados de passageiros, ou seja, um crescimento de apenas 9,8%.



Passageiros



Fonte: PORDATA / INE
<https://www.pordata.pt/portugal/veiculos+rodoviaros+motorizados+em+circulacao+total+e+por+tipo+de+veiculos-3100-262487>

Novamente, com base nos resultados dos Censos 2021, divulgados pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), a mobilidade na AMP é marcada por uma forte dependência do transporte individual, com os transportes públicos a representarem uma parcela menor das deslocações casa-trabalho/estudo.

Ainda de acordo com estes dados do Censos 2021, mais de dois terços, cerca de 68%, dos residentes na Área Metropolitana do Porto utilizavam o automóvel (ligeiro) como principal meio de transporte para ir trabalhar ou estudar, enquanto que a utilização dos transportes públicos de passageiros representava apenas cerca de 14,6% das deslocações registadas.

A TMP surge, assim, neste contexto adverso, assumindo um papel central na inversão desta tendência. Através da sua atividade, pretende dar um contributo relevante para a transferência modal do transporte individual para o transporte público, criando condições que permitam aos cidadãos satisfazer as suas necessidades de mobilidade, optando cada vez mais pela utilização dos transportes públicos nas suas deslocações diárias.

2.3 Enquadramento Regulatório

O enquadramento regulatório do setor dos transportes públicos em Portugal consolidou-se, nos últimos anos, assente num modelo de organização e planeamento que reforça o papel das Autoridades de Transportes supramunicipais e promove serviços públicos de mobilidade mais eficientes, integrados e sustentáveis.

Neste contexto, assume particular relevância a Lei n.º 52/2015, que estabeleceu o regime jurídico aplicável à organização, planeamento, financiamento e fiscalização dos serviços públicos de transporte de passageiros, transpondo para o ordenamento jurídico nacional os princípios definidos no Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

Paralelamente, foram criados instrumentos de política pública destinados a promover a utilização do transporte público e a reforçar a sua sustentabilidade económica e ambiental, entre as quais se destacam programas de apoio como o **PART** (Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos) e o **Incentiva+TP** (Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros), que visam apoiar financeiramente as autoridades de transporte na redução tarifária e na melhoria da oferta, entre outras competências das Autoridades de Transportes, contribuindo para o aumento da acessibilidade económica das populações ao transporte público, com resultados no aumento da procura, sobretudo nas áreas metropolitanas.

Neste contexto, destaca-se a medida de gratuidade dos passes para todos os jovens até aos 23 anos que visa reduzir as barreiras económicas ao acesso à mobilidade, promover hábitos de utilização do transporte coletivo entre as gerações mais jovens e contribuir para a redução da dependência do transporte individual.

2.3.1 A regulamentação Europeia

O setor dos Transportes Públicos de Passageiros na Europa obedece às determinações estabelecidas no regulamento (CE) nº 1370/2007, da Comissão Europeia, que é a legislação europeia que estabelece as regras relativas às Obrigações de Serviço Público (OSP) e que define as normas para a celebração de Contratos de Serviço Público entre as diversas Autoridades de Transportes e os múltiplos Operadores, nos diferentes territórios, assegurando também as condições de compensação dos Operadores por essa prestação do Serviço Público de Transporte Pesado de Passageiros, quando estas operações se revelem deficitárias ou não comercialmente viáveis.

O principal objetivo deste Regulamento Europeu é garantir aos cidadãos europeus o acesso a serviços de transporte público de passageiros que sejam fiáveis, eficientes, modernos, atraentes, seguros e de elevada qualidade.

Este Regulamento Europeu estabelece a obrigação das Autoridades de Transportes celebrarem Contratos de Serviço Público com Operadores, concedendo-lhes, por esta via, direitos exclusivos, como contrapartida da obrigação que estes assumem em prestar um Serviço Público de Transporte de passageiros, numa determinada área geográfica, através de uma rede específica adstrita a essa mesma área geográfica.

Nesses contratos podem estabelecer-se compensações aos operadores quando estes se obrigam a garantir aos cidadãos o acesso a uma rede de transporte de passageiros e essa mesma rede se revela deficitária. Este regulamento define também as regras de cálculo dessas compensações futuras, devendo ser evitada a sobrecompensação. Nesta legislação europeia estão definidas as formas possíveis de adjudicação por parte das Autoridades de Transportes aos Operadores desses Contratos de Obrigações de Serviço Público, determinando um limite temporal máximo de duração de dez anos para os Contratos, no modo rodoviário.

Os procedimentos de Contratação, de lançamento dos Concursos, de adjudicação e de celebração dos referidos Contratos de Obrigações de Serviço Público (OSP), devem seguir os procedimentos de contratação europeia, e das regras europeias impostas no âmbito contratação pública, nomeadamente através de procedimentos concursais públicos, concorrenciais, transparentes e não discriminatórios. Pode aplicar-se uma exceção quando uma Autoridade de Transportes quiser prestar ela própria o Serviço Público de transporte de passageiros, ora assegurando essas OSP diretamente, ora adjudicando-os a um Operador Interno quando este assenta num organismo distinto de si, mas por si controlado, ou detido por si, enquanto Autoridade de Transportes.

Esta Regulamentação Europeia tornou-se obrigatória de ser aplicada pelos Estados-membros da União Europeia a partir de 3 de dezembro de 2019.

2.3.2 A legislação Nacional

Em Portugal, o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) foi publicado em 2015, através da publicação da Lei nº 52/2015 de 9 de Junho, e que produziu uma profunda reforma do setor dos transportes, estabelecendo a descentralização de competências ao nível da transferência da responsabilidade pela organização dos transportes públicos de passageiros, do Estado Central para as Autoridades de Transportes, sejam elas de índole municipal – os municípios, quer sejam de índole intermunicipal – as Comunidades Intermunicipais.

Esta nova Legislação determinou que, a partir de então, a exploração (operação) dos Serviços Públicos de Transporte de passageiros, em modo rodoviário, deveria ser feita através de Contratualização, assente em Contratos de Serviço Público, geralmente resultantes de Concursos Públicos, acabando assim com o anterior e muito antigo modelo de Concessões, ‘linha a linha’, sem qualquer base concorrencial.

Também nesta lei foram reforçados os poderes da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador deste setor, bem como as suas competências de fiscalização.



2.4
Relação da TMP Com
o Seu Acionista AMP

A atividade da Transportes Metropolitanos do Porto desenvolve-se em estreita articulação com o seu acionista único, a Área Metropolitana do Porto, no âmbito do contrato-programa celebrado entre ambas as entidades. Este instrumento regula a prossecução, pela TMP, das atividades associadas ao seu objeto estatutário e às competências de autoridade de transportes delegadas pela AMP, designadamente:

- Gestão e monitorização dos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros;
- Implementação e gestão do sistema de bilhética integrada;
- Desenvolvimento de estudos e projetos de mobilidade sustentável;
- Promoção da utilização do transporte público.

O Contrato-Programa estabelece, igualmente, os mecanismos de financiamento, os indicadores de desempenho e os instrumentos de monitorização da atividade, assegurando as condições necessárias para o cumprimento das orientações estratégicas definidas pela AMP e para a execução do Plano de Atividades e Orçamento (PAO) da TMP. Estes mecanismos de articulação institucional visam garantir o alinhamento estratégico e político, a transparência na gestão e a adequada supervisão da atividade desenvolvida pela TMP no cumprimento da sua missão de apoio à organização e gestão do sistema de transportes públicos na Área Metropolitana do Porto.

2.5
Principais Desafios
do Exercício

O exercício de 2025 ficou ainda marcado pelo **processo de consolidação do arranque da operação UNIR**, que representou uma mudança estrutural no modelo de organização do transporte público rodoviário na AMP. Este novo modelo veio substituir o anterior regime de concessões históricas (em vigor há várias décadas) por um sistema contratual planeado e gerido pela autoridade de transportes, permitindo reforçar a capacidade de planeamento, coordenação e monitorização do serviço em função das necessidades de mobilidade das populações.

A fase inicial de implementação da Rede UNIR foi acompanhada por um conjunto de desafios operacionais e contratuais, entre os quais se destacam:

- Dificuldades de recrutamento e retenção de motoristas por parte dos operadores, num contexto de escassez generalizada de mão-de-obra qualificada no setor;
- Adoção exclusiva do sistema intermodal ANDANTE em todos os serviços de transporte público, implicando um período de adaptação tecnológica e operacional para operadores e sistemas de suporte;
- Constrangimentos no processo de aquisição de novas viaturas, associados a perturbações nas cadeias de abastecimento internacionais e no mercado de produção automóvel, ainda influenciados pelos efeitos da pandemia de COVID-19 e pelo impacto económico da guerra na Ucrânia.

Paralelamente, a fase inicial de exploração exigiu um reforço dos mecanismos de controlo e monitorização da operação, bem como um esforço acrescido na estabilização dos níveis de oferta de serviço e na resolução de constrangimentos operacionais identificados nos primeiros meses de funcionamento.

Verificaram-se, ainda, desafios associados à infraestrutura de suporte ao serviço, nomeadamente no processo de instalação, adequação e sinalização das paragens e da respetiva informação ao público em diversos pontos da rede, cuja implementação implicou uma articulação estreita entre a TMP, os operadores e os municípios da AMP.

Neste enquadramento, foi assegurado um acompanhamento técnico e operacional contínuo por parte da TMP, com vista à correção progressiva das situações identificadas, à consolidação da oferta operacional e à melhoria gradual da qualidade do serviço prestado aos utilizadores. Neste quadro territorial, regulatório e operacional afirma-se o papel da TMP enquanto Autoridade de Transportes, cuja configuração funcional se detalha no capítulo seguinte.

3

Transportes
Metropolitanos
do Porto

T — M — P

A TMP
ENQUANTO
AUTORIDADE DE
TRANSPORTES

3.1 Enquadramento Legal

O presente enquadramento complementa a caracterização institucional e estratégica apresentada no Capítulo 1, clarificando o regime jurídico específico aplicável à TMP enquanto empresa local de natureza metropolitana responsável pela gestão do sistema de mobilidade da AMP.

A atividade da TMP enquadra-se no regime jurídico aplicável ao serviço público de transporte de passageiros e às empresas locais de mobilidade de natureza metropolitana. Neste contexto, assume particular relevância a Lei n.º 52/2015, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e atribui às Autoridades de Transportes as competências de definição de objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, organização, planeamento, divulgação, financiamento e fiscalização dos serviços públicos de transporte de passageiros.

Complementarmente, o Decreto-Lei n.º 121/2019 estabelece o regime aplicável às empresas locais de natureza metropolitana de mobilidade e transportes nas áreas metropolitanas, enquadrando a constituição e funcionamento da TMP.

Neste âmbito, a TMP exerce as competências previstas na Lei n.º 52/2015 que lhe foram delegadas pela AMP, estando ainda incumbida da gestão e monitorização dos contratos de serviço público de transporte rodoviário, da gestão do sistema de bilhética integrada e do desenvolvimento de estudos e projetos de mobilidade, assegurando o apoio técnico e operacional à implementação das políticas públicas de mobilidade definidas pela AMP.

3.2 Funções da TMP Enquanto Entidade Gestora e Reguladora

A atividade da TMP centra-se em áreas fundamentais para o funcionamento do sistema de mobilidade metropolitano, abrangendo a supervisão e fiscalização da prestação dos serviços, a produção de informação, a análise estratégica e o planeamento a médio e longo prazo.

3.2.1 Gestão e monitorização da Rede UNIR

Por um lado, a TMP assegura a gestão e monitorização dos contratos de serviço público da Rede UNIR, incluindo o acompanhamento da operação realizada, a supervisão e fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais, a verificação da qualidade de serviço, a avaliação de indicadores de desempenho e a produção de informação técnica para apoio à tomada de decisão. A TMP assegura, ainda, o planeamento e ajustamento do plano de oferta à escala metropolitana, bem como a análise estratégica da evolução da procura e da eficiência do sistema.

3.2.2 Gestão do sistema de bilhética intermodal ANDANTE

A TMP é também responsável pela gestão do sistema de bilhética intermodal ANDANTE, assegurando o funcionamento e a evolução do sistema tecnológico de suporte à bilhética integrada, a repartição de receitas entre operadores, a gestão dos canais de venda e da relação com o cliente, contribuindo para a integração tarifária e operacional dos diferentes modos de transporte na Área Metropolitana do Porto.

3.2.3 Conceção e planeamento da rede

A definição da rede de transporte público rodoviário na AMP assenta num conjunto de princípios orientadores destinados a garantir uma oferta de mobilidade mais eficiente, equilibrada e alinhada com as necessidades das populações. O desenho da rede teve como ponto de partida a estrutura do serviço pré-existente, procurando assegurar uma transição gradual e preservar padrões de mobilidade já consolidados, ao mesmo tempo que se promoveu uma melhoria da regularidade, cobertura territorial e temporal do serviço. Entre os principais objetivos destacaram-se o reforço da cobertura populacional da rede, a racionalização da oferta em corredores onde se verificavam sobreposições de serviço, libertando meios para o aumento da oferta noutros eixos, e o aumento da conectividade entre modos de transporte, em particular com o Metro do Porto e serviços urbanos da CP Porto, bem como a criação de interfaces nos principais polos geradores de mobilidade, potenciando um efeito de rede anteriormente inexistente.

O processo de conceção da rede integrou a participação ativa dos municípios da área metropolitana, incorporou o conhecimento local sobre as necessidades de mobilidade e as especificidades do território, e baseou-se numa análise detalhada dos padrões de mobilidade, da oferta existente e dos níveis mínimos de serviço a assegurar. Este conjunto de princípios e metodologias constituiu a base técnica para a definição da rede contratualizada, procurando, simultaneamente, aumentar a atratividade do transporte público, promover a intermodalidade e contribuir para uma melhoria global da acessibilidade e da qualidade do serviço prestado aos cidadãos.

3.2.4 Política tarifária e social

No que respeita à gestão da bilhética e do tarifário intermodal ANDANTE, a Autoridade de Transportes tem vindo a implementar um conjunto de medidas destinadas à simplificação e à redução dos

custos suportados pelos utilizadores, designadamente através da adoção de títulos de transporte intermodais com preços reduzidos, do congelamento do valor destas tarifas ao longo dos últimos anos e da criação de regimes de descontos específicos para determinados segmentos da população, como os destinados aos cidadãos seniores. Esta estratégia é enquadrada por instrumentos nacionais de apoio a determinadas camadas da população, como a gratuidade para os jovens até aos 23 anos, antigos combatentes, e descontos específicos para famílias de baixo rendimento, reforçando a dimensão social do sistema de mobilidade.

3.3 O Ecossistema de Operadores na AMP

O Ecossistema de Transportes Públicos de Passageiros da Área Metropolitana do Porto é composto por múltiplos operadores que asseguram diferentes modos de transporte, sob coordenação da TMP enquanto Autoridade de Transportes metropolitana.

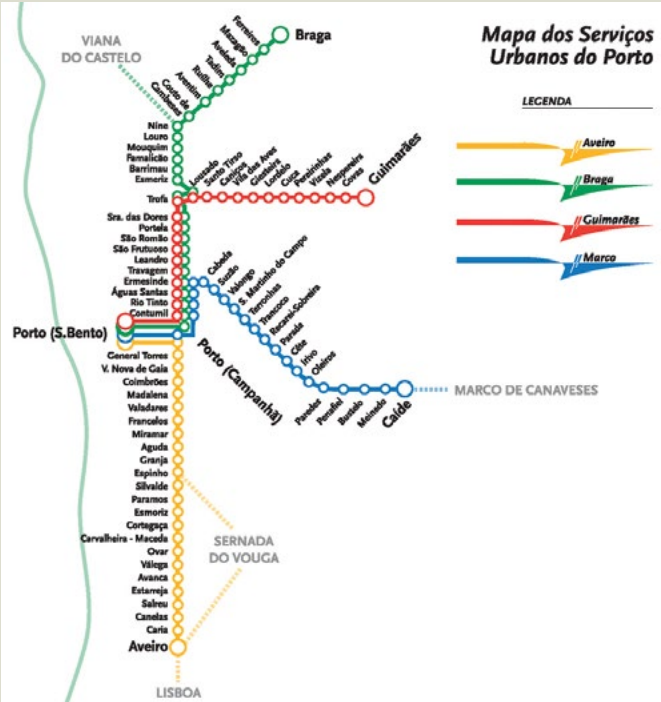
No modo ferroviário ligeiro destaca-se a Metro do Porto, com uma extensa rede de metro ligeiro, que se estende com as suas seis Linhas, por cerca de 70 quilómetros, percorrendo o território de sete municípios, com cerca de 80 estações e vários túneis, sendo responsável pelo transporte anual de mais de 90 milhões de passageiros.



No modo rodoviário destaca-se a STCP, o primeiro e mais antigo operador de transporte público de passageiros do país e da Península

Ibérica, que presta serviço nos seis municípios mais centrais e concêntricos da AMP, com especial relevância no Município do Porto, e nos seus cinco municípios concomitantes, Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia. Anualmente, a STCP percorre cerca de 23,5 milhões de quilómetros, com as suas 70 linhas e uma frota de 444 autocarros, transportando mais de 70 milhões de passageiros.

Nas ligações ferroviárias pesadas, sublinha-se a importância da operação dos comboios suburbanos, as linhas suburbanas operadas pela CP Urbanos do Porto, que ligam os territórios mais distantes, ao centro da AMP. Os comboios urbanos do Porto operam cinco eixos principais: Braga, Guimarães, Marco de Canaveses, Aveiro e a Linha de Leixões, num total de 60 quilómetros de extensão, servindo 87 estações, entre as quais se destacam as estações de São Bento e de Campanhã, na cidade do Porto, e assegurando anualmente o transporte de mais de 23 milhões de passageiros.



Finalmente, relevamos no modo rodoviário, a jovem UNIR, cujo início de operação ocorreu em dezembro de 2023. Gerida pela TMP, é operada por cinco operadores distintos, com quem a AMP celebrou, no final de 2022, os respetivos Contratos de Prestação de Serviço Público. Esta rede opera em 16 municípios da AMP, divididos em cinco lotes, num total de 457 linhas de transporte rodoviário de passageiros, com uma frota de 672 autocarros, concebida transportar mais de 39 milhões de passageiros e para percorrer anualmente cerca de 35 milhões de quilómetros. Em 2025 percorreu 32,7 milhões de quilómetros.

A articulação entre estas várias soluções de mobilidade, sob coordenação da TMP enquanto Autoridade de Transportes ao nível metropolitano, constitui um elemento central para o funcionamento integrado do sistema de mobilidade e para a promoção de soluções de transporte público eficientes, sustentáveis e orientadas para as necessidades dos cidadãos.

3.4

Articulação Inter-Regional

A TMP, enquanto entidade responsável pela gestão e planeamento do serviço público de transporte de passageiros na Área Metropolitana do Porto, promove mecanismos de articulação institucional com as Comunidades Intermunicipais limítrofes, com o objetivo de assegurar a continuidade territorial da oferta de transporte público e responder de forma adequada aos padrões de mobilidade inter-regional. A crescente interdependência territorial entre estas regiões, marcada por fluxos pendulares significativos de trabalhadores, estudantes e utilizadores de serviços, exige uma abordagem coordenada na organização da oferta de transporte público.

Neste âmbito, a articulação com as Comunidades Intermunicipais é formalizada através de contratos interadministrativos de coordenação e partilha de competências, celebrados ao abrigo do RJSPTP que estabelecem regras de cooperação entre Autoridades de Transporte relativamente aos serviços de transporte inter-regionais que atravessam os respetivos territórios. Este modelo de cooperação permite garantir a continuidade da rede de transporte público para além dos limites administrativos das diferentes Autoridades de Transportes, assegurando uma resposta mais eficiente aos fluxos de mobilidade entre territórios e contribuindo para a construção de um sistema de mobilidade regional mais integrado.

Neste quadro, importa igualmente referir o caso da MobiAve, entidade responsável pela gestão do sistema de transportes públicos que liga os municípios de Santo Tirso, Trofa e Vila Nova de Famalicão. A MobiAve estrutura-se como uma rede intermunicipal de transporte rodoviário, com uma oferta própria e regimes tarifários específicos, ainda que, em determinados troços partilhados, esteja já prevista ou em implementação a integração com o sistema Andante, facilitando a utilização dos transportes públicos intermunicipais entre estes territórios e a AMP.

Não obstante estes avanços, a existência de um sistema gerido por uma outra autoridade de transportes, com um enquadramento contratual e tarifário autonomizado, continua a constituir um fator de fragmentação do sistema de mobilidade metropolitano, criando barreiras adicionais para os utilizadores e desafios em termos de interoperabilidade tarifária e operacional. A evolução para um modelo mais integrado de planeamento e gestão da mobilidade, que reconheça a realidade metropolitana alargada a todo o território funcional da AMP e envolva uma coordenação mais estreita com as comunidades intermunicipais limítrofes, constitui, assim, um desafio estratégico para o futuro do sistema de transportes públicos da região.

Este enquadramento institucional e funcional, bem como a articulação com as diferentes autoridades de transportes, encontra expressão concreta na gestão da Rede UNIR, cuja configuração, procura e modelo contratual se analisam no capítulo seguinte.



4

T — M — P

4.1 Caracterização da Rede

A UNIR foi concebida para estruturar uma oferta de transporte público rodoviário mais coerente, integrada e orientada para as necessidades de mobilidade da população da Área Metropolitana do Porto, garantindo simultaneamente o cumprimento dos requisitos legais aplicáveis e a eficiência global do sistema. Um dos princípios centrais do seu planeamento, consistiu no reforço da articulação com os restantes modos de transporte público da AMP, promovendo uma lógica de complementaridade entre serviços e de consolidação da intermodalidade.

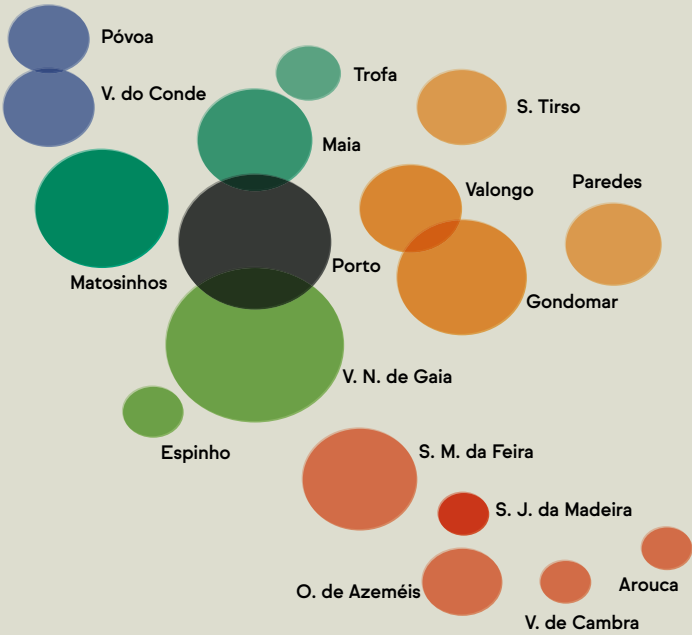
Neste âmbito, foram introduzidas melhorias significativas no rebatimento da rede rodoviária sobre os principais eixos estruturantes de transporte, designadamente a rede da Metro do Porto, a rede da STCP e os serviços ferroviários urbanos da CP, reduzindo sobreposições desnecessárias de oferta e favorecendo uma utilização mais eficiente dos diferentes modos de transporte. Paralelamente, o desenho da UNIR privilegiou a criação e qualificação de interfaces de transporte, com um verdadeiro efeito de rede através do reforço dos pontos de ligação entre diferentes linhas e modos e da ampliação das possibilidades de transbordo e de combinação de percursos, ampliando as soluções de mobilidade do sistema e facilitando deslocações que anteriormente apresentavam menor oferta.

O processo de planeamento integrou uma análise sistemática da cobertura territorial e populacional da rede, avaliando os níveis de serviço propostos face aos requisitos definidos no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), nomeadamente no que respeita aos níveis mínimos de serviço e à cobertura de populações em aglomerados com mais de 40 habitantes. Esta análise permitiu verificar o grau de cobertura populacional assegurado pela nova rede e confirmar o cumprimento desses níveis mínimos de serviço legalmente previstos, garantindo uma resposta adequada às necessidades de mobilidade dos diferentes territórios da AMP.

Rede

Nº de Linhas	426
Municipais	189
Inter Municipais	185
Inter Regionais	52
Extensão da Rede (Km)	3.665
Taxa de Cobertura da Rede Viária	25%
Nº de Paragens	12.018
Nº de Autcarros	672

Distribuição Populacional e Policentrismo

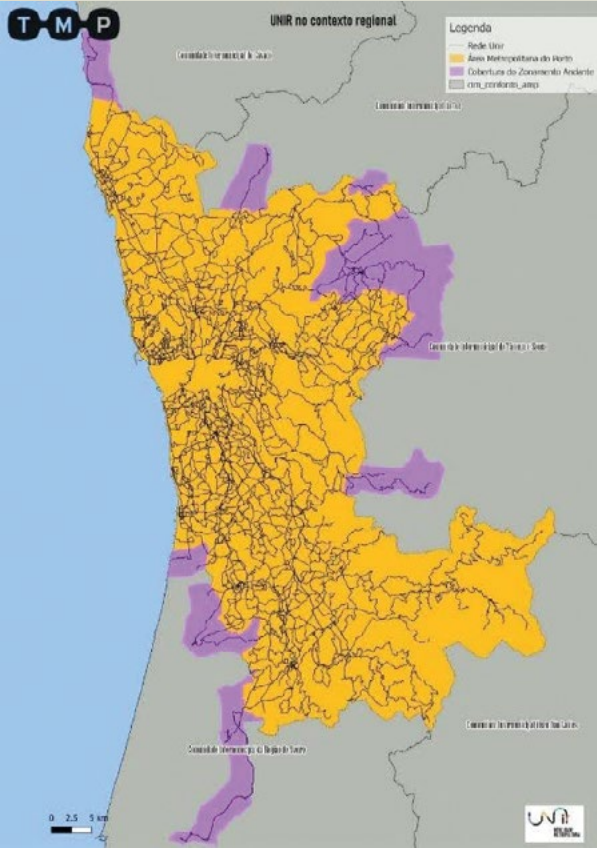


Como resultado deste trabalho, foi possível sistematizar a configuração da UNIR, corrigindo as sobreposições de serviço, aumentando os níveis de cobertura territorial, melhorando a cobertura temporal, dando resposta aos múltiplos agregados populacionais, ao mesmo tempo que se identificaram os principais padrões de mobilidade, como base de suporte para o planeamento da oferta de transporte público na Área Metropolitana do Porto.

Cobertura Territorial da Unir

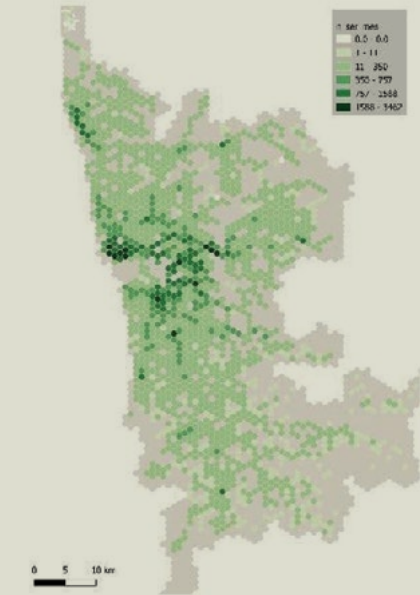
Adicionalmente, foi introduzida a fixação de níveis mínimos de oferta por linha, garantindo que cada serviço dispõe de uma frequência mínima que assegure condições adequadas de acessibilidade e fiabilidade. Esta definição de mínimos por linha constitui um instrumento importante para atribuir confiabilidade à rede evitando linhas com frequência demasiadamente baixa que possam comprometer a utilidade do serviço para os passageiros.

A continuidade e estabilidade da oferta ao longo do ano constituíram, igualmente, um eixo relevante de planeamento. Procurou-se assegurar um equilíbrio mais robusto dos níveis de serviço entre períodos escolares e não escolares, mitigando variações excessivas na oferta que poderiam comprometer a previsibilidade e a atratividade do transporte público para os utilizadores regulares, reduzir a dependência da procura associada à população estudantil e favorecer a captação de outras tipologias de passageiros, em especial nos territórios de menor densidade populacional. Esta abordagem permite garantir uma maior consistência na disponibilidade do serviço ao longo do ano, acomodando de forma controlada as flutuações naturais da procura decorrentes do calendário escolar.

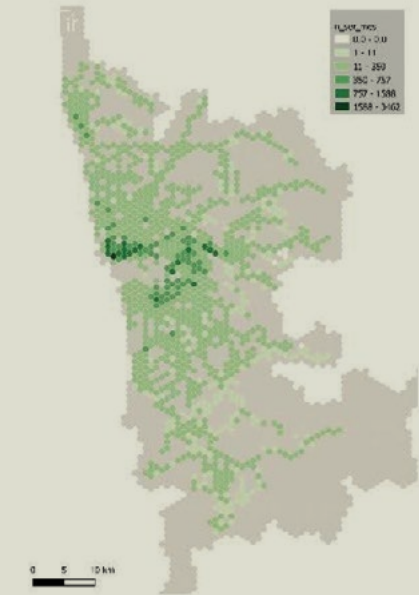


Cobertura Temporal da Rede Unir

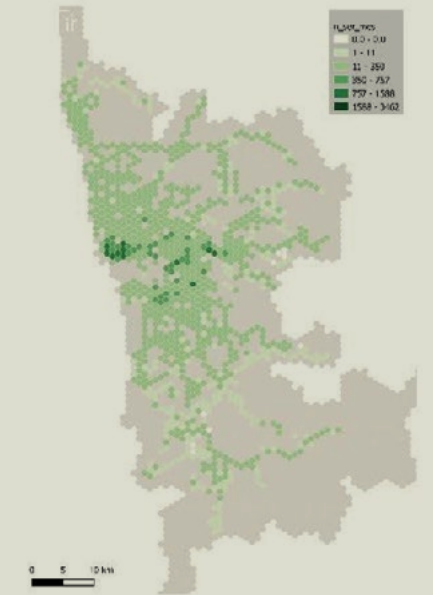
DIAS ÚTEIS



SÁBADOS



DOMINGOS & FERIADOS



Em conjunto, estas opções de planeamento permitiram conceber uma rede mais integrada, equilibrada e orientada para a intermodalidade, reforçando a conectividade do sistema de transporte público rodoviário da AMP e criando condições para uma maior eficiência global da rede e para a melhoria da experiência de mobilidade dos seus utilizadores.

4.2 Estrutura de Cinco Lotes e de Cinco Operadores da Rede UNIR

A organização operacional do serviço foi estruturada através da divisão do território em cinco Lotes, definidos com base em critérios de contiguidade territorial, complementaridade funcional e coerência dos fluxos de mobilidade. Cada um dos 5 Lotes foi agregado enquanto Unidade Territorial distinta e adjudicado e contratualizado com um operador diferente.



Esta configuração teve como objetivo promover uma exploração eficiente do serviço e garantir simultaneamente condições adequadas de concorrência entre operadores e evitando a concentração excessiva do mercado num único prestador.

A agregação de municípios em cada Lote procurou assegurar economias de escala na operação, bem como reforçar a integração e articulação do sistema de transporte público à escala metropolitana.

426 Linhas	17 Municípios	5 Lotes	672 Autocarros	35 M KM/Ano
Lote	Áreas geográficas			Operador
L1	Maia, Matosinhos, Trofa			Vianorbus
L2	Gondomar, Paredes, Santo Tirso, Valongo			Nex Continental
L3	Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Porto (Início/Fim)			Porto Mobilidade
L4	Vila Nova de Gaia, Espinho			Transp. Beira Douro
L5	Sta. Maria da Feira, S. João da Madeira, O. Azeméis, V. Cambra, Arouca			Xerbus

No final, em novembro de 2022, os cinco Lotes foram contratualizados, com a celebração de cinco Contratos de Prestação de Serviços, pelo prazo de sete anos, da seguinte forma: o Lote 1 foi contratualizado com a empresa VIANORBUS, o Lote 2 com a empresa Nex Continental, o Lote 3 com a empresa Porto Mobilidade, o Lote 4 com a empresa Transportes Beira Douro, e o Lote 5 com a empresa Xerbus. A operação propriamente dita iniciou-se em dezembro de 2023.

4.3 A Oferta de Transporte

A definição da nova oferta de transporte da UNIR introduziu ajustamentos orientados para a melhoria da cobertura territorial e temporal do serviço e para uma resposta mais eficaz às necessidades de mobilidade da população da AMP. Entre os princípios orientadores destacam-se o reforço da cobertura populacional da rede, a racionalização da oferta em corredores com sobreposição de serviços e a promoção da articulação intermodal, em particular com o modo ferroviário.

Adicionalmente, foi estabelecido um nível mínimo de serviço por linha, assegurando a continuidade das ligações ao longo do ano e contribuindo para o aumento da acessibilidade, para a otimização da rede e para a melhoria da qualidade do serviço prestado aos utilizadores.

Oferta	Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Total
Veic*KM 25	8 656 638	10 946 630	3 731 321	6 877 524	4 859 168	35 071 281
Nº de Viagens 2025	436 710	738 497	201 178	611 634	220 086	2 208 105
Taxa de Cumprimento de Viagens	98,90%	98,00%	98,60%	73,10%	98,30%	91,40%

4.4 A Procura Registada

Em 2025 registaram-se **39,5 milhões de validações agregadas** nos cinco operadores da Rede UNIR, das quais 36,3 milhões corresponderam a utilizadores frequentes (passes) e 3,2 milhões a passageiros ocasionais, evidenciando o forte peso das viagens realizadas com passes mensais.

Passageiros Frequentes

Passes Andante - Tarifa	UT1	UT2	UT3	UT4	UT5	Total	%
Jovens Gratuitos	2.898.355	4.302.402	1.200.378	3.283.913	1.375.004	13.060.052	36,0
Normal	3.636.988	3.965.814	430.299	3.748.236	430.260	12.211.597	33,6
3ª idade	1.788.726	1.635.377	139.206	1.517.362	81.197	5.161.868	14,2
Circula PT - Escalão A (50%)	641.944	656.601	49.129	319.580	22.432	1.689.868	4,7
Circula PT - Escalão B (50%)	627.015	895.640	34.593	433.957	14.843	2.006.048	5,5
Antigos Combatentes	4.350	7.231	642	5.472	2.213	19.890	0,1
Antigos Combatentes 3ª idade	657.398	623.815	57.995	519.425	50.814	1.909.447	5,3
Família	74.954	106.352	3.672	62..126	3.500	250.608	0,7
Andante Empresa	596	446	6	159	7	1.214	0,0
Total	10.330.330	12.193.660	1.915.920	9.890.230	1.980.270	36.310.410	100%

Fig. : Nº de validações por tipo de tarifa

As viagens realizadas com passes ANDANTE totalizaram 36,3 milhões, com destaque para três perfis tarifários principais. O passe Jovem Gratuito representa o maior volume de validações (13,1 milhões), refletindo o impacto das políticas públicas de incentivo à mobilidade dos jovens. Segue-se o passe normal, com 12,2 milhões de validações, e o passe de 3.ª idade, com 5,2 milhões, aos quais se devem acrescentar os passes Antigo Combatente 3ª idade; em conjunto estes títulos representam um total de 7,1 milhões de validações realizadas.

Os passes associados a políticas de apoio social assumem também expressão relevante, nomeadamente o Circula PT (escalões A e B), que em conjunto representam cerca de 3,7 milhões de validações, e os passes Antigo Combatente – 3.ª idade e Antigo Combatente, com cerca de 2,2 milhões de validações. As restantes tipologias tarifárias (Família e Andante Empresa) apresentam um peso residual no total da procura.

Tipo de Passe Andante	UT1	UT2	UT3	UT4	UT5	Total Geral	%
Assinatura Metropolitano	8.885.886	10.672.400	1.606.174	8.153.996	1.811.763	31.130.219	85,7
Assinatura Municipal	890.090	388.047	220.621	1.046.943	45.649	2.591.350	7,1
Assinatura 3Z	393.923	572.582	7.907	530.807	25.554	1,530.773	4,2
Assinatura Metropolitano + IR	129.709	502.701	78.063	140.473	92.846	943.792	2,6
Assinatura Combinada AMP/CP	18.581	21.508	1.549	10.510	1.116	53.264	0,1
Assinatura Combinada AMP/CIM-TS	11.720	29.180	1.422	7.346	1.114	50.782	0,1
Assinatura Municipal + IR	411	7.242	166	81	1.552	9.452	0,0
Assinatura 3Z + IR	10	-	18	74	676	778	0,0
Total	10.330.330	12.193.660	1.915.920	9.890.230	1.980.270	36.310.410	100%

Fig. : N° de validações por tipo de tarifa

Do ponto de vista territorial dos títulos de assinatura, verifica-se um claro predomínio do passe ANDANTE metropolitano, responsável por 31,1 milhões de viagens, representando a larga maioria das validações.

Seguem-se o passe ANDANTE municipal (2,6 milhões) e o passe ANDANTE 3Z - de 3 zonas (1,5 milhões). Os passes combinados com serviços ferroviários regionais ou inter-regionais (IR) e outras combinações intermodais apresentam volumes mais reduzidos, mas evidenciam a integração tarifária e funcional do sistema de mobilidade.

	UT1	UT2	UT3	UT4	UT5	Total	%
Título de Viagem	666.603	574.282	106.473	668.122	87.430	2.102.910	65,5
Andante 24	2.968	1.453	117	2.590	390	7.497	0,2
Andante Tour - 1	117	42	13	25	24	221	0,0
Andante Tour - 2	3.510	515	148	1.744	52	5.969	0,2
Bilhete de Bordo	262.028	305.698	134.990	166.483	226.038	1.095.237	34,1
Total	935.226	881.990	241.801	838.964	313.853	3.211.834	100%

Fig. : N° de validações por tipo de tarifa

No segmento de passageiros ocasionais, registaram-se 3,2 milhões de validações. O bilhete de Viagem ocasional ANDANTE representa a maior parte destas validações (2,1 milhões), seguido pelos bilhetes de bordo, com 1,1 milhões de validações. Os restantes bilhetes ocasionais, como ‘ANDANTE 24’ e os bilhetes turísticos (‘ANDANTE Tour-1’ e ‘ANDANTE Tour-3’), apresentam um peso residual.

Globalmente, os dados evidenciam a forte predominância da utilização regular do sistema, associada aos passes mensais, bem como o impacto das políticas tarifárias de apoio a jovens, idosos e beneficiários de programas sociais, que contribuem significativamente para o volume total de viagens realizadas.

4.5 O Modelo Contratual e as Compensações

4.5.1 Modelo de Atribuição do Serviço

A decisão de estruturar o serviço no âmbito de um modelo contratual regulado resulta do enquadramento legal aplicável ao setor do transporte público de passageiros, designadamente o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP). Este quadro normativo determina que a exploração do serviço seja atribuída através de contratos de serviço público adjudicados, em regra, mediante concurso público, assegurando princípios de transparência, concorrência e igualdade de tratamento entre operadores.

Neste contexto, a celebração dos contratos posiciona-se num modelo de concorrência regulada, no qual a competição ocorre no momento da atribuição do serviço e não na exploração direta das linhas, permitindo garantir estabilidade operacional, maior capacidade de planeamento do sistema de transportes e sustentabilidade financeira da operação.

4.5.2 Objetivos Estratégicos do Serviço

A definição da estratégia de prestação do serviço teve como foco central as necessidades de mobilidade da população e a melhoria da qualidade do transporte público. A Autoridade de Transportes procurou equilibrar a qualidade da oferta — em termos de cobertura territorial, frequência e acessibilidade — com os recursos financeiros disponíveis, assegurando simultaneamente eficiência económica e sustentabilidade do sistema. O objetivo fundamental consiste em aumentar a atratividade do transporte público, incentivando a transferência modal do transporte individual para o coletivo, contribuindo assim para a redução do congestionamento urbano, das emissões poluentes e do ruído, com impactos positivos na qualidade de vida das populações.

4.5.3 Tipo de Procedimento Adotado

A adoção de um Concurso Público Internacional, sem prévia qualificação, foi considerada a solução mais adequada para assegurar uma ampla concorrência entre operadores e garantir a transparência do processo de adjudicação. Este modelo permitiu maximizar a competitividade das propostas recebidas e promover condições equitativas de participação no mercado.

Simultaneamente, a organização do procedimento em diferentes unidades territoriais possibilitou estruturar a prestação do serviço de forma mais eficiente e adaptada às características de mobilidade de cada região, seguindo as recomendações de abertura do mercado a operadores de diferentes dimensões e reforçando, por esta via, a competitividade do procedimento.

Este objetivo foi plenamente atingido, tendo-se verificado a apresentação de 41 propostas por 20 operadores distintos no âmbito do concurso público, garantindo, desta forma, as melhores condições de contratação para a administração pública, quer em termos de preço, quer em termos de qualidade da frota que o mercado internacional pode oferecer.

4.5.4 Organização do Serviço em Lotes

A divisão do serviço em Lotes territoriais resultou da necessidade de equilibrar dois objetivos fundamentais: garantir uma dimensão operacional suficiente para tornar os contratos economicamente atrativos e evitar uma concentração excessiva do mercado num único operador.

A criação de unidades territoriais baseadas em municípios contíguos e com elevada interdependência funcional permitiu estruturar a rede de forma coerente com os padrões de mobilidade existentes. Esta abordagem promoveu maior concorrência no processo de adjudicação, reduziu riscos de concentração de mercado e facilitou a gestão operacional e contratual do serviço.

Ter contratos estruturados em Lotes, permitindo a adjudicação a vários operadores, contribui para a manutenção de um mercado mais aberto e competitivo no médio e longo prazo, promovendo a entrada e permanência de vários atores no mercado, incentivando a concorrência e a diversidade de oferta.

Este modelo evita a excessiva concentração da atividade num único operador e reduz o risco de dependência estrutural da administração pública face a um prestador exclusivo. Em cenários em que a contratação é efetuada através de um único contrato adjudicado a um só operador, sem divisão em Lotes, pode verificar-se um efeito de fecho do mercado, na medida em que o operador dominante consolida a sua posição ao longo do período contratual, dificultando a entrada ou permanência de concorrentes em futuros procedimentos.

Assim, a divisão do contrato em Lotes constitui um instrumento relevante para preservar a dinâmica concorrencial do mercado, garantindo que, em futuros procedimentos de contratação, exista um conjunto mais alargado de operadores com capacidade e interesse em apresentar propostas, reforçando a competitividade e potenciando melhores condições para a administração pública, quer em termos de preço, quer de qualidade do serviço prestado.

4.5.5 Modelo Contratual

A empresa optou por um modelo contratual do tipo “Gross Cost”, assente em Contratos de Prestação de Serviços, no qual cada operador é remunerado essencialmente pela produção do serviço (quilómetros realizados), de acordo com o plano de oferta definido pela Autoridade de Transportes, mantendo esta o controlo sobre a política tarifária e sobre a maior parte das receitas tarifárias. Neste enquadramento, a AMP assume o risco associado à evolução da procura, mantendo simultaneamente capacidade de intervenção na definição da política tarifária e na gestão da rede. Esta opção proporciona uma maior flexibilidade na gestão do sistema, permitindo

ajustar a oferta e implementar políticas públicas de mobilidade sem dependência direta da receita de exploração. Para assegurar o alinhamento de incentivos entre operador e entidade contratante, foi introduzida uma componente de remuneração associada à receita tarifária, que permite introduzir a partilha de risco entre a Autoridade de Transportes e o Operador. A estrutura remuneratória íntegra, assim, uma componente fixa associada à produção do serviço (quilómetros realizados) e também uma componente variável indexada a uma percentagem da receita tarifária.

Finalmente, este modelo incorpora ainda mecanismos de incentivos e penalizações baseados em indicadores de desempenho operacional e qualidade de serviço prestado, promovendo uma gestão orientada para a eficiência, a sustentabilidade financeira e a melhoria contínua no serviço prestado aos utilizadores.

4.5.6 Definição do Preço Base

O preço base do procedimento foi definido com base numa estimativa rigorosa do custo necessário para assegurar a prestação do serviço nas condições de qualidade e desempenho estabelecidas no caderno de encargos. Para o efeito, foi desenvolvido um modelo de cálculo que considerou os principais componentes de custo associados à operação do serviço, bem como os níveis de produção previstos.

A metodologia adotada partiu da estimativa dos custos unitários de referência resultantes da análise de dados de mercado, de benchmarking com contratos comparáveis e de informação económica disponível para o setor. Entre os principais fatores considerados no cálculo destacam-se os custos com recursos humanos (motoristas e pessoal de apoio à operação), os custos com combustível ou energia, manutenção e conservação da frota, seguros, e os encargos associados à gestão e estrutura operacional.

Adicionalmente, foram considerados os investimentos necessários à melhoria da qualidade do material circulante e dos equipamentos associados à operação, incluindo a respetiva amortização ao longo do período contratual, bem como uma margem razoável que assegure a sustentabilidade económica da prestação do serviço e incentive a participação de operadores no procedimento.

A definição do preço base teve igualmente em conta as especificações técnicas e ambientais mínimas exigidas para a frota, os padrões de qualidade do serviço e os riscos operacionais assumidos pelos operadores no âmbito do modelo contratual adotado. Este processo permitiu estabelecer um valor de referência equilibrado, suficientemente atrativo para promover a concorrência entre operadores, e simultaneamente adequado para garantir uma utilização eficiente dos recursos públicos.

Desta forma, o preço base constituiu um referencial técnico-económico para o procedimento concursal, assegurando que as propostas apresentadas refletissem as condições realistas de exploração do serviço, em alinhamento com os objetivos de eficiência, qualidade e sustentabilidade definidos pela autoridade pública.

4.5.7 Duração do Contrato

A duração do contrato foi definida tendo em consideração o enquadramento específico do procedimento e os objetivos estratégicos associados à implementação de um novo modelo de organização e contratualização do serviço. Tratando-se de um contrato de primeira geração, celebrado na sequência de um processo de abertura do mercado e de reorganização do sistema de transporte, reconhece-se que a Autoridade de Transportes dispunha ainda de informação limitada e, em alguns casos, incompleta sobre diversos aspetos estruturais da operação.

Com efeito, a informação de base disponível relativamente a padrões de procura, níveis de procura por linha ou zona, desempenho operacional, custos efetivos de exploração e comportamentos de utilização do sistema, pode apresentar lacunas ao resultar de fontes heterogéneas. Neste contexto, a duração contratual de sete anos, foi definida de forma a equilibrar dois objetivos: por um lado, assegurar um período suficientemente longo para permitir estabilidade operacional, recuperação de investimentos e adaptação dos operadores ao novo enquadramento contratual; por outro, evitar compromissos excessivamente prolongados numa fase de consolidação do conhecimento sobre o funcionamento do sistema.

Assim, o contrato assume também uma natureza de instrumento de recolha de informação e de aprendizagem institucional, permitindo gerar e sistematizar dados relevantes sobre a operação do serviço, incluindo indicadores de procura, desempenho, regularidade, custos operacionais e comportamento da rede, que reforçarão a capacidade futura de planeamento, regulação e definição de níveis de serviço.

A experiência adquirida ao longo da execução contratual contribuirá, igualmente, para aperfeiçoar futuros procedimentos de contratação, nomeadamente no que respeita à definição de requisitos técnicos, modelos de remuneração, repartição de riscos e dimensionamento da oferta. Desta forma, a duração do contrato foi concebida como um equilíbrio entre estabilidade e flexibilidade, permitindo assegurar a prestação eficiente do serviço no médio prazo e, simultaneamente, criar as condições para uma evolução mais informada e robusta do modelo contratual em futuras gerações de contratos.

4.5.8 Gestão e Repartição de Riscos

A repartição de riscos no âmbito dos contratos foi concebida de forma a assegurar um equilíbrio adequado entre a Autoridade de Transportes e os Operadores, garantindo simultaneamente a sustentabilidade económica do contrato e a eficiência na prestação do serviço. A definição clara da alocação de riscos constitui um elemento essencial do modelo contratual, permitindo que cada parte assuma os riscos que se encontra em melhores condições de gerir e mitigar.

No modelo adotado, os riscos operacionais associados à prestação do serviço — designadamente os relacionados com a gestão da operação, disponibilidade e manutenção da frota, gestão de recursos humanos, cumprimento dos horários e padrões de qualidade definidos contratualmente — são essencialmente assumidos pelos operadores. Esta repartição reflete o facto de os operadores disporem da capacidade técnica, organizacional e de gestão necessária para assegurar a eficiência da exploração e controlar os fatores que influenciam diretamente o desempenho operacional do serviço.

Por sua vez, a Autoridade de Transportes mantém um papel central no planeamento estratégico da rede, na definição da oferta e na política tarifária, assumindo os riscos associados a estas decisões de política pública. Este enquadramento é consistente com o modelo contratual adotado, que privilegia a capacidade da Autoridade para ajustar a rede e os níveis de serviço, em função das necessidades de mobilidade da população; bem como a adoção de uma política tarifária ativa assumindo o risco da receita tarifária.

Na gestão equilibrada dos riscos, foram tidos em consideração outros fatores como a definição da duração do contrato (conforme anteriormente descrito) permitindo compatibilizar a estabilidade necessária à operação, com a incerteza decorrente de um contrato de primeira geração. Adicionalmente, o modelo prevê mecanismos de partilha de receita com os operadores, contribuindo para alinhar incentivos entre a Autoridade de Transportes e os prestadores do serviço. Esta abordagem permite mitigar os riscos da autoridade associados ao planeamento da rede e dos níveis de oferta, beneficiando dos contributos e da experiência operacional dos operadores na identificação de ajustamentos que melhor respondam às necessidades da procura.

Por outro lado, a partilha de receita introduz também incentivos diretos para os operadores no que respeita à captação de passageiros, à melhoria da qualidade do serviço e à fiscalização da fraude tarifária, uma vez que o desempenho da procura se reflete parcialmente na sua remuneração. Desta forma, é promovida uma maior convergência entre os objetivos económicos dos operadores e os objetivos do interesse público associados ao aumento da utilização do transporte público e à melhoria da eficiência do sistema.

Em síntese, a repartição de riscos adotada procura estabelecer um equilíbrio entre controlo público, eficiência operacional e alinhamento de incentivos, assegurando que cada parte assume responsabilidades compatíveis com a sua capacidade de gestão, contribuindo para uma execução contratual mais estável e eficaz.

4.5.9 Critérios de Adjudicação

A seleção das propostas baseia-se numa abordagem que combina eficiência económica com critérios de qualidade ambiental considerando, para além do preço por quilómetro proposto, a composição da frota em termos de emissões poluentes e desempenho energético. Este critério reflete o compromisso com a sustentabilidade, com a transição energética e com a redução do impacto ambiental da operação de transporte público.

Os critérios de adjudicação foram definidos de forma a assegurar um equilíbrio adequado entre a promoção da concorrência no procedimento e a obtenção de elevados padrões de qualidade na prestação do serviço. Neste contexto, as exigências mínimas relativas à frota foram estabelecidas no caderno de encargos de forma deliberadamente moderada, de modo a evitar barreiras que pudessem limitar a participação de operadores no procedimento, em especial, operadores com menor capacidade de investimento imediato. Em particular, procurou-se evitar que requisitos demasiado exigentes, pudessem favorecer operadores com maior capacidade financeira ou presença consolidada em mercados internacionais, em detrimento de operadores incumbentes ou de menor dimensão. Desta forma, assegurou-se que o procedimento concursal permanecesse aberto e competitivo, permitindo a participação de um conjunto mais alargado de concorrentes.

Simultaneamente, para garantir que a qualidade da frota pudesse ser adequadamente valorizada no processo concorrencial, foi previsto no modelo de avaliação das propostas um critério de adjudicação relativo à qualidade da frota, para além do critério associado ao preço, critério este que permitiu encorajar significativamente propostas que apresentassem veículos mais modernos, melhores atributos ambientais, incentivando os operadores a apresentar opções de frota com características acima do mínimo exigido.

A conjugação destes dois elementos permitiu criar um mecanismo concorrencial flexível, no qual cada operador pôde definir a sua estratégia de participação no procedimento concursal tendo os participantes a possibilidade de apresentar propostas assentes em preços mais competitivos, ainda que com níveis de qualidade da frota mais próximos dos requisitos mínimos, ou, em alternativa, apresentar propostas com níveis de qualidade superiores, acompanhadas de preços mais elevados.

Os critérios de adjudicação foram definidos com pesos equilibrados entre preço e qualidade, permitindo que o procedimento captasse de forma eficaz as diferentes estratégias competitivas dos operadores e proporcionando à autoridade de transportes a possibilidade de selecionar a proposta que melhor combinasse eficiência económica e qualidade do serviço.

Desta forma, o modelo adotado permitiu preservar a competitividade do procedimento, evitar a exclusão de operadores à partida e, simultaneamente, incentivar a melhoria da qualidade da frota, assegurando que o resultado do concurso refletisse a melhor combinação possível entre custo e qualidade disponível no mercado.

4.5.10 Período de Transição

O período de transição foi definido com o objetivo de assegurar as condições necessárias para que os operadores adjudicatários pudessem preparar adequadamente o início da prestação do serviço, garantindo uma transição organizada entre o modelo de exploração anterior e o novo enquadramento contratual. Durante este período, os operadores devem realizar um conjunto de atividades essenciais à operacionalização do serviço, incluindo a aquisição ou afetação da frota necessária, a contratação e formação de recursos humanos, a instalação de sistemas de apoio à operação, a organização logística dos parques de máquinas e oficinas e infraestruturas de apoio, bem como a adaptação da sua estrutura operacional às características específicas da rede e da oferta de transporte definida pela Autoridade de Transportes.

Tendo em conta estas necessidades, foi estabelecido um período de transição de seis meses, considerado à data como um prazo razoável e proporcional para permitir aos operadores mobilizar os meios técnicos, humanos e organizacionais indispensáveis ao início da operação. Importa referir que esta definição foi realizada num contexto anterior a acontecimentos externos que vieram posteriormente introduzir perturbações significativas nos mercados internacionais, nomeadamente a pandemia de COVID-19 e, mais tarde, a guerra na Ucrânia, que afetaram cadeias de abastecimento, prazos de entrega de veículos e a disponibilidade de diversos equipamentos necessários à operação.

Ainda assim, o caderno de encargos previu desde o início mecanismos de flexibilidade, contemplando a possibilidade de ajustamento ou prolongamento do período de transição em situações devidamente fundamentadas e resultantes de circunstâncias não imputáveis aos operadores. Esta previsão contratual teve como objetivo assegurar que eventuais constrangimentos externos e imprevisíveis não comprometessem a adequada preparação da operação nem a qualidade do serviço a prestar aos utilizadores.

A flexibilidade prevista no prazo de transição ficou, contudo, significativamente condicionada pelo contexto de litigância associado ao procedimento concursal. A interposição de diversas ações judiciais por parte de alguns operadores produziu o efeito suspensivo previsto na lei, o que atrasou o momento de início da operação pelos operadores adjudicatários.

Este atraso teve como consequência o adiamento do arranque da nova operação para um período em que já não era legalmente possível manter em vigor as autorizações provisórias anteriormente existentes, que asseguravam a continuidade da exploração do serviço pelos operadores incumbentes. Desta forma, o prolongamento do período de transição através da manutenção do modelo anterior deixou de ser juridicamente viável, limitando a margem de flexibilidade inicialmente prevista no caderno de encargos.

Este enquadramento foi, aliás, considerado pelo Tribunal Administrativo, que reconheceu o risco de interrupção ou degradação significativa do serviço público de transporte caso o efeito suspensivo se mantivesse. Com base neste fundamento, foi determinado o levantamento do efeito suspensivo da litigância por questões de

interesse público, permitindo assim o avanço da implementação dos contratos adjudicados, na salvaguarda da continuidade do serviço público. Não obstante esta decisão, o atraso provocado pelo processo judicial acabou por permitir apenas o prolongamento por um mês, alargando o período de transição para sete meses, **condicionando a plena materialização das condições inicialmente previstas, com impactos na fase inicial de arranque da operação, refletindo-se em algumas limitações operacionais e, consequentemente, na qualidade do serviço prestado nos primeiros meses da nova operação.**

Assim, a situação verificada resultou, não de insuficiências do modelo contratual inicialmente concebido, mas antes de condicionantes externas decorrentes da litigância, que afetaram o calendário de implementação e limitaram a aplicação plena dos mecanismos de flexibilidade previstos para o período de transição.

4.5.11 Sistema de Remuneração e Incentivos

A remuneração do operador combina uma componente fixa associada à produção do serviço e uma componente variável relacionada com a receita tarifária procurando garantir previsibilidade financeira para o operador e, simultaneamente, incentivar a melhoria contínua do serviço. Para reforçar este alinhamento de incentivos, foi implementado um sistema de bónus e penalizações baseado em indicadores de desempenho, como pontualidade, cumprimento do serviço, qualidade da frota e satisfação dos passageiros. O sistema de incentivos previsto no contrato, foi concebido como um instrumento de gestão contratual destinado a promover elevados níveis de desempenho operacional e de qualidade do serviço, introduzindo mecanismos que majoram ou penalizam o valor do preço por quilómetro do operador em função do cumprimento ou superação, ou desvio de determinados padrões de desempenho definidos. A definição de um sistema de incentivos revela-se particularmente relevante num modelo contratual em que a Autoridade de Transportes mantém um papel central no planeamento da rede, na definição da oferta e na política tarifária. Nestes casos, torna-se fundamental criar mecanismos que assegurem que os operadores mantêm um forte compromisso com a qualidade da operação, a fiabilidade do serviço e a satisfação dos utilizadores, mesmo quando determinados fatores estruturais da exploração não dependem diretamente das suas decisões. O sistema de incentivos baseia-se num conjunto de indicadores de desempenho operacional e de qualidade do serviço, avaliados mensalmente ao longo da execução contratual, com exceção do inquérito de satisfação dos utentes que tem periodicidade anual. Os indicadores considerados incluem:

- Índice de pontualidade do serviço;
- Índice de cumprimento do número de serviços;
- Índice de cumprimento do primeiro e último serviço diário;
- Idade média do material circulante;
- Índice de satisfação dos utentes.

Para cada um destes indicadores são definidos **níveis de referência e limites de tolerância**, bem como mecanismos de quantificação do desempenho. Quando o desempenho do operador excede ou cumpre

plenamente os níveis estabelecidos, é atribuída uma majoração no preço por quilómetro que se reflete na remuneração do operador. Por outro lado, quando se verificam desvios negativos relevantes, são aplicadas deduções no preço por quilómetro devido ao operador.

Importa, ainda, salientar que o sistema de incentivos foi concebido de forma proporcional e equilibrada, evitando criar riscos excessivos para os operadores, mas garantindo simultaneamente que existe um estímulo efetivo à melhoria contínua da operação. Desta forma, promove-se um **modelo contratual orientado para resultados, em que a remuneração do operador se encontra indexada ao nível de qualidade e fiabilidade do serviço efetivamente prestado.**

Em síntese, o sistema de incentivos constitui um mecanismo central de regulação da execução contratual, contribuindo para assegurar que os objetivos de eficiência, qualidade e fiabilidade do serviço público de transporte são efetivamente alcançados ao longo de toda a vigência do contrato.

4.6 Gestão Contratual da Rede UNIR e Acompanhamento dos Contratos

4.6.1 Gestão Contratual e Acompanhamento da Rede

O modelo contratual prevê um elevado grau de flexibilidade na gestão da rede de transporte, permitindo à TMP, enquanto Autoridade de Transportes, ajustar a oferta de serviço ao longo da execução dos contratos, de forma a responder às necessidades de mobilidade da população, à evolução da procura e às orientações de política pública no setor. Neste enquadramento, a rede de transporte definida no concurso constitui uma estrutura de referência inicial, cuja concretização operacional é materializada através dos Planos de Oferta e dos Planos de Operação que são periodicamente atualizados.

Os Planos de Oferta são definidos pela Autoridade de Transportes, que estabelece os requisitos do serviço público a prestar, designadamente em termos de linhas, percursos, frequências e níveis de serviço. Estes planos são posteriormente concretizados pelo operador através do Plano de Operação, que define os horários e a afetação de veículos necessários à execução da oferta, sem prejuízo da validação necessária pela autoridade de transportes previamente à sua entrada em operação.

Este modelo permite à Autoridade de Transportes exercer um papel ativo na gestão e evolução da rede, podendo introduzir alterações sempre que tal se revele necessário para melhorar a eficiência

do sistema, reforçar a oferta de transporte público ou responder a alterações nos padrões de mobilidade. Encontram-se, assim, previstos mecanismos contratuais que permitem criar, eliminar ou alterar linhas, ajustar percursos e modificar horários, em função de necessidades identificadas pela Autoridade de Transportes em articulação com os Municípios.

A gestão e evolução da rede de transporte público rodoviário na Área Metropolitana do Porto, assenta num modelo de articulação institucional permanente entre a TMP e os municípios, assegurando que as decisões relativas à organização da rede refletem as necessidades de mobilidade das populações e as especificidades territoriais de cada concelho. No âmbito dos contratos interadministrativos de delegação de competências celebrados entre a AMP e os municípios, foi estabelecido um modelo de governação que prevê a criação de Unidades de Acompanhamento (UA) associadas a cada um dos lotes do sistema de transporte público.

Estas Unidades de Acompanhamento funcionam como estruturas de coordenação e acompanhamento da exploração do serviço público de transporte, envolvendo a TMP e representantes dos municípios abrangidos por cada lote. Têm como missão assegurar que a exploração do serviço se desenvolve de forma alinhada com os interesses dos municípios envolvidos, promovendo simultaneamente a monitorização da execução do contrato e a análise de eventuais necessidades de ajustamento da Rede UNIR.

Neste contexto, as UA constituem o principal fórum de articulação técnica e institucional para a discussão e avaliação de propostas de alteração da rede de transporte, designadamente no que respeita à criação, eliminação ou alteração de linhas, percursos e horários. No âmbito destas reuniões, são analisadas diversas matérias relacionadas com a gestão do sistema de transporte, incluindo a avaliação do desempenho da operação, a identificação de necessidades de ajustamento da oferta e a discussão de propostas de melhoria da rede.

As orientações resultantes destas reuniões são posteriormente consideradas pela TMP no exercício das suas competências enquanto Autoridade de Transportes, para efeitos de decisão final. Este modelo de governação permite assegurar uma gestão colaborativa da rede de transporte, combinando a visão estratégica e metropolitana da TMP com o conhecimento de proximidade dos municípios relativamente às dinâmicas territoriais e às necessidades específicas das populações. Desta forma, a articulação através das unidades de acompanhamento constitui um elemento central do modelo de gestão do sistema de transporte público metropolitano, permitindo promover decisões informadas, participadas e alinhadas com o interesse público, contribuindo para a melhoria contínua da Rede UNIR e para uma maior adequação da oferta de transporte às necessidades de mobilidade das populações. Importa igualmente referir que os operadores dispõem de capacidade para propor adaptações operacionais sempre que identifiquem oportunidades de melhoria da execução do serviço, devendo essas propostas ser submetidas à apreciação e aprovação da Autoridade de Transportes.

Este mecanismo permite beneficiar do conhecimento operacional dos operadores, mantendo, simultaneamente, o controlo estratégico

da rede por parte da autoridade pública. Em conjunto, estes instrumentos contratuais asseguram um modelo de gestão dinâmica da rede, caracterizado por uma elevada capacidade de adaptação e por um papel central da TMP na definição e evolução da oferta. Esta abordagem permite garantir que o sistema de transporte público se mantém alinhado com as necessidades de mobilidade da população, promovendo uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis e contribuindo para a melhoria contínua da qualidade do serviço prestado.

4.6.2 Monitorização e Fiscalização dos Contratos

A execução dos contratos de prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros é acompanhada através de um conjunto estruturado de mecanismos de direção, monitorização e fiscalização, destinados a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais, a qualidade do serviço prestado e a prossecução do interesse público associado ao funcionamento do sistema de transporte.

Nos termos do contrato, a **Autoridade de Transportes exerce poderes de direção e fiscalização sobre a execução contratual**, podendo emitir orientações e instruções vinculativas sempre que tal se revele necessário para garantir o adequado cumprimento das obrigações assumidas pelos operadores. Estes poderes permitem assegurar que a prestação do serviço ocorre em conformidade com o plano de oferta definido, com os padrões de qualidade estabelecidos e com a legislação aplicável ao setor.

O modelo contratual prevê também a **implementação de um sistema de transmissão de dados operacionais em tempo real**, destinado a permitir o acompanhamento contínuo da operação e a recolha de informação detalhada sobre o funcionamento do serviço. Este sistema integra os equipamentos instalados nos veículos, designadamente sistemas de geolocalização e de comunicação de dados, que permitem transmitir informação relativa à localização das viaturas, à execução dos serviços e ao desempenho operacional da rede. A disponibilização destes dados constitui um instrumento fundamental para reforçar a capacidade de monitorização da operação por parte da Autoridade de Transportes, permitindo uma análise mais rigorosa do cumprimento dos horários, da regularidade do serviço e da afetação de material circulante à operação.

Apesar de o sistema se encontrar já instalado e de várias das suas funcionalidades se encontrarem em funcionamento, a sua plena operacionalização ainda não foi totalmente concluída. Tal decorre de estrangimentos de natureza tecnológica que são relativamente comuns em processos de implementação de sistemas digitais complexos e que envolvem a integração de diferentes equipamentos, plataformas e operadores. Estes processos exigem, frequentemente, períodos de estabilização técnica e de ajustamento dos sistemas de comunicação e tratamento de dados.

Ainda assim, importa referir que a **maioria das funcionalidades essenciais do sistema já se encontra em funcionamento**, permitindo recolher e tratar informação relevante para efeitos de gestão e acompanhamento da operação. Prevê-se que, num curto prazo, seja

igualmente possível disponibilizar ao público uma das funcionalidades mais relevantes associadas a este sistema, designadamente a informação em tempo real sobre a previsão de chegada dos veículos às paragens, permitindo aos utilizadores conhecer o tempo estimado de espera para o próximo serviço.

Importa, igualmente, salientar que a atual fase de desenvolvimento do sistema não compromete a capacidade de controlo e monitorização da operação, uma vez que existem mecanismos alternativos que permitem acompanhar o desempenho do serviço. Em particular, o sistema de bilhética, gerido pela TMP, constitui **uma fonte robusta de informação operacional**, permitindo recolher dados detalhados sobre os serviços efetivamente realizados, os horários de abertura e fecho das viagens, o registo das validações dos passageiros e as viaturas utilizadas.

A utilização combinada destas fontes de informação permite à TMP assegurar o acompanhamento da execução contratual e do desempenho operacional da rede e aferir de forma rigorosa o cálculo da remuneração dos operadores. Assim, o processo de implementação do sistema encontra-se em fase de consolidação, sendo expectável que, à medida que as funcionalidades adicionais sejam progressivamente ativadas, se reforcem ainda mais as capacidades de monitorização da operação e de disponibilização de informação em tempo real aos utilizadores do sistema de transporte público.

A fiscalização contratual inclui ainda o direito de acesso da TMP a instalações, sistemas e documentação relevantes para a execução do contrato, permitindo verificar o cumprimento das obrigações relativas à operação, manutenção da frota, sistemas de bilhética, recursos humanos e demais elementos necessários à prestação do serviço. Este mecanismo assegura condições adequadas para a realização de auditorias, inspeções e outras ações de controlo sempre que tal se revele necessário.

Por outro lado, o contrato prevê **obrigações regulares de reporte e comunicação por parte dos operadores**, incluindo a disponibilização de informação operacional e financeira relevante, bem como a comunicação de ocorrências que possam afetar a prestação do serviço. Estes mecanismos permitem assegurar uma supervisão permanente da execução contratual e facilitam a identificação atempada de eventuais desvios face às condições estabelecidas.

Finalmente, o enquadramento contratual prevê um regime de responsabilidade e incumprimento, incluindo a possibilidade de aplicação de sanções pecuniárias contratuais sempre que se verifiquem incumprimentos das obrigações assumidas, através dos quais a TMP pode aplicar sanções pecuniárias contratuais, proporcionais à natureza, gravidade e frequência das ocorrências verificadas. Estas sanções podem resultar, entre outros fatores, de situações como a suspensão de uma linha sem justificação, utilização de material circulante que não cumpra os requisitos definidos, comportamento do motorista, falhas no funcionamento do sistema de bilhética, falha na prestação de informação ao público ou outras irregularidades operacionais que afetem a qualidade do serviço.

O regime sancionatório foi concebido com base em princípios de proporcionalidade, transparência e previsibilidade, estando claramente definidos no contrato os tipos de incumprimento suscetíveis de gerar penalização. Desta forma, assegura-se que os operadores dispõem de um enquadramento claro relativamente às consequências associadas a eventuais desvios face às obrigações contratuais. Para além da aplicação de sanções pecuniárias, o contrato prevê também mecanismos adicionais de reação a situações de incumprimento mais graves ou persistentes incluindo a adoção de medidas corretivas ou, em casos extremos, o desencadeamento de mecanismos de resolução contratual, nos termos previstos no contrato e na legislação aplicável.

Importa, ainda, salientar que o regime de sanções contratuais não tem como objetivo uma função punitiva, mas sobretudo uma função preventiva e de melhoria contínua da operação, incentivando os operadores a manter elevados níveis de desempenho e a implementar medidas que assegurem a qualidade e fiabilidade do serviço. Em conjunto, estes mecanismos asseguram um **modelo robusto de governação contratual**, baseado na monitorização permanente da operação, na transparência da informação e na capacidade de intervenção da Autoridade de Transportes, contribuindo para garantir a qualidade, regularidade e sustentabilidade do serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

Quadro Resumo – Principais instrumentos de gestão e controlo contratual da Rede UNIR:

Instrumento	Âmbito principal	Função essencial
Planos de Oferta e de Operação	Gestão da rede e da oferta	Definir requisitos de serviço e concretizar horários e afetação de frota
Unidades de Acompanhamento (UA)	Articulação TMP–municípios	Acompanhar a exploração, propor e analisar ajustamentos da Rede UNIR
Sistema de dados operacionais em tempo real	Monitorização da operação	Acompanhar localização de viaturas, execução de serviços e desempenho operacional
Sistema de bilhética Andante/TMP	Informação operacional e de procura	Registar serviços realizados, validações e suportar o cálculo da remuneração
Sistema de bilhética Andante/TMP	Informação operacional e de procura	Registar serviços realizados, validações e suportar o cálculo da remuneração
Reporte contratual dos operadores	Informação operacional e financeira	Assegurar reporte regular e comunicação de ocorrências relevantes
Poderes de fiscalização e auditoria	Controlo da execução e verificação de obrigações	Permitir inspeções, acesso a instalações, sistemas e documentação
Regime de sanções contratuais	Gestão do incumprimento e correção de desvios	Aplicar penalizações proporcionais e induzir melhoria contínua da operação



4.7

Características e Imagem Gráfica da Frota

No âmbito da implementação da UNIR – Mobilidade de Transportes da Área Metropolitana do Porto, os contratos de prestação de serviços celebrados para os diferentes Lotes, estabelecem requisitos específicos relativamente à disponibilização e características do material circulante necessário à execução da operação. Estes requisitos visam garantir que a frota utilizada assegura níveis adequados de capacidade, eficiência operacional e desempenho ambiental, contribuindo simultaneamente para a qualidade e sustentabilidade do sistema de transporte público metropolitano.

De forma transversal aos cinco contratos, encontra-se previsto que os operadores responsáveis pela exploração de cada lote devem disponibilizar o material circulante necessário à prestação do serviço, assegurando o cumprimento das exigências previstas na legislação aplicável, bem como das condições estabelecidas nos respetivos contratos e propostas adjudicadas. Paralelamente, os operadores devem utilizar a tipologia de veículos mais adequada à execução regular e eficiente do serviço, tendo em consideração fatores como o nível de procura registado nas diferentes linhas, as características da rede viária e as condições operacionais dos percursos.

Este princípio permite ajustar a dimensão e a tipologia da frota às necessidades específicas de cada território e linha, promovendo simultaneamente a eficiência da operação e a qualidade do serviço prestado aos passageiros. No que respeita à dimensão da frota, os contratos estabelecem limites mínimos e máximos de veículos a afetar à operação em cada lote, permitindo alguma flexibilidade operacional sempre que alterações supervenientes na produção quilométrica o justifiquem.

Considerando o conjunto dos cinco lotes da UNIR, os intervalos contratuais definidos conduzem a uma dimensão potencial da frota

compreendida entre cerca de 640 e mil veículos, assegurando a capacidade necessária para responder às exigências operacionais do sistema metropolitano de transportes. Para além dos requisitos quantitativos, os contratos estabelecem igualmente critérios mínimos relativos às classes de emissões dos veículos, promovendo a progressiva incorporação de soluções de mobilidade mais sustentáveis.

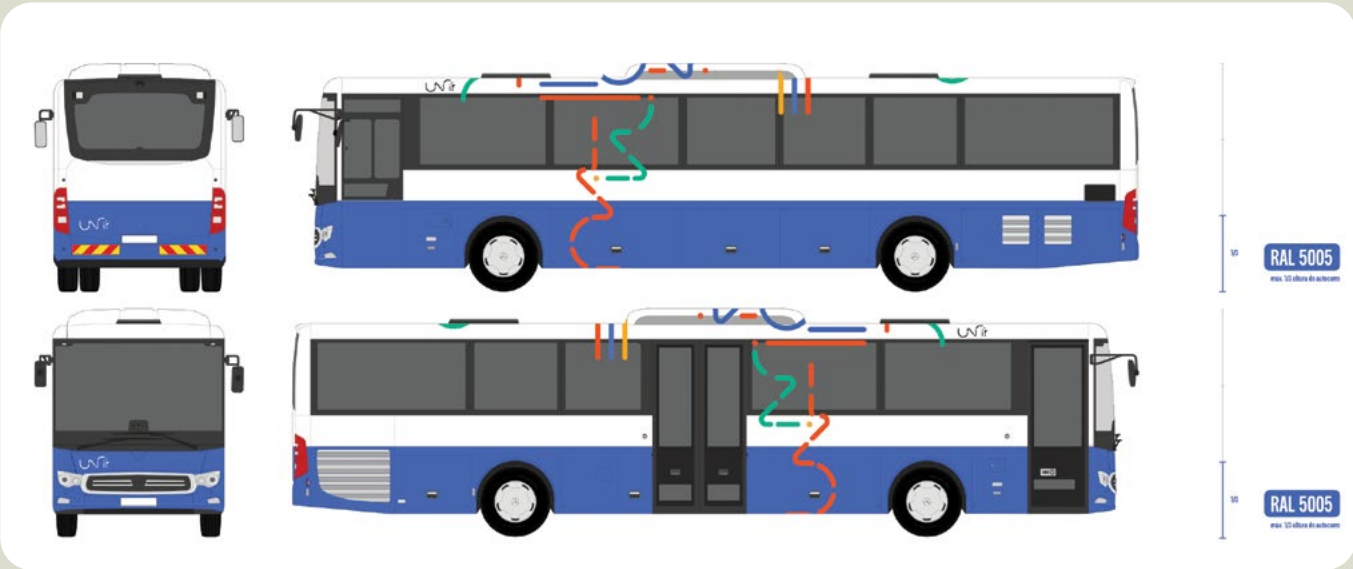
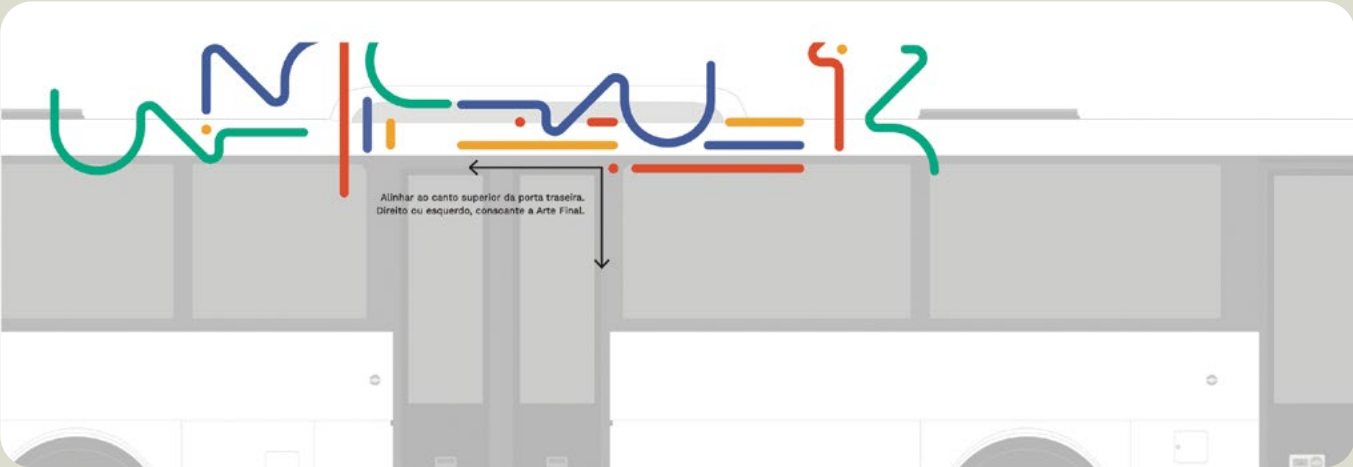
Estes requisitos incluem a predominância de veículos com classificação Euro VI, bem como a introdução de veículos de emissão zero em alguns dos lotes, alinhando o sistema de transporte público com os objetivos de redução de emissões e melhoria da qualidade ambiental. Importa, contudo, destacar que a evolução efetiva da frota da UNIR tem vindo a superar significativamente as exigências ambientais inicialmente previstas nos contratos.

Na sequência dos investimentos realizados pelos operadores e do compromisso com a transição energética no setor da mobilidade, a rede apresenta atualmente uma presença muito expressiva de veículos com tecnologias de propulsão mais limpas. Assim, a frota atualmente afeta à Rede UNIR integra 113 autocarros elétricos, 129 veículos movidos a gás natural e 11 autocarros híbridos, representando uma componente significativa da operação baseada em tecnologias de menor impacto ambiental. Os restantes veículos da frota são movidos a gasóleo, respeitando, contudo, os padrões ambientais definidos na legislação e nos contratos de concessão.

Esta evolução evidencia o compromisso dos operadores e da AMP com a modernização e descarbonização progressiva do sistema de transporte público rodoviário, reforçando o papel da UNIR como elemento estruturante da mobilidade sustentável na região. A incorporação crescente de veículos de baixas ou nulas emissões contribui para a redução da pegada ambiental da operação, para a melhoria da qualidade do ar nas áreas urbanas e para a promoção de um sistema de transportes mais eficiente, moderno e alinhado com os desafios climáticos atuais.

No âmbito da implementação da marca UNIR foi desenvolvida uma identidade visual integrada destinada a garantir uma imagem coesa, reconhecível e transversal a toda a rede de transporte público rodoviário da AMP.

Esta identidade visual resulta de um processo de desenvolvimento alinhado com as especificações técnicas definidas pela AMP, tendo como objetivo assegurar uma comunicação visual clara, consistente e facilmente identificável pelos utilizadores do sistema de transportes.

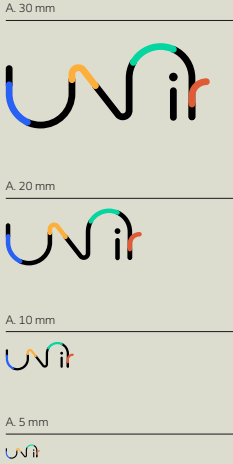
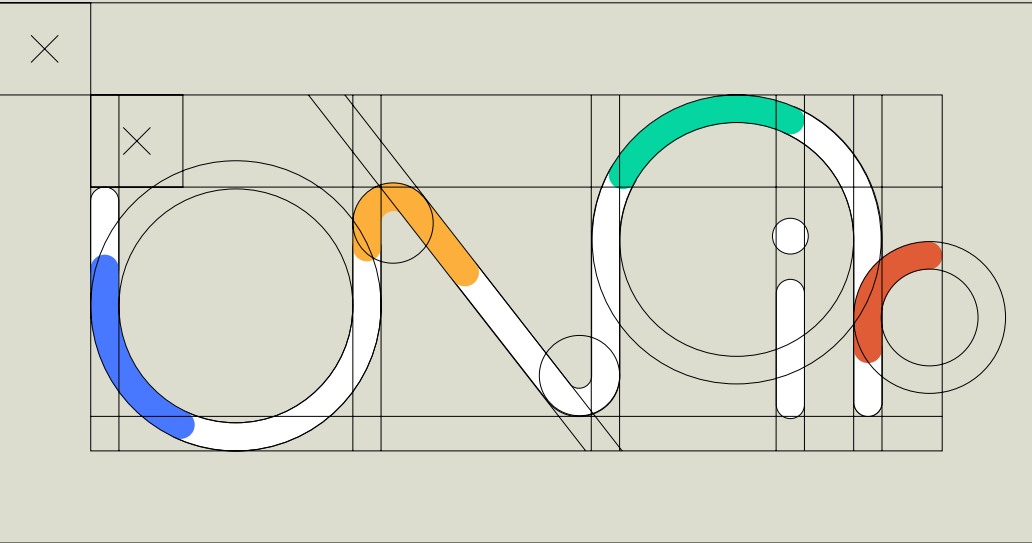


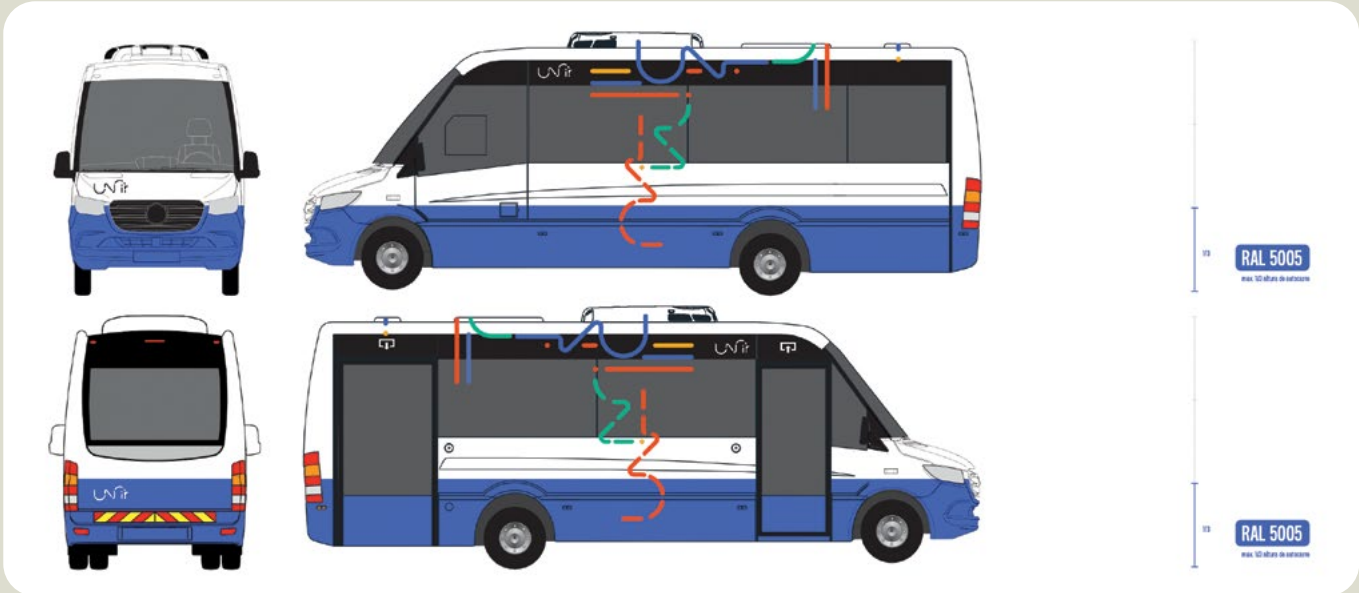
A criação da marca UNIR assentou na definição de uma identidade visual global, concebida para ser aplicada de forma uniforme em todos os suportes associados ao serviço, incluindo veículos, paragens, sinalética e demais elementos de comunicação com o público. Neste contexto, foi desenvolvido o logótipo da marca UNIR, bem como o respetivo manual de identidade, onde se encontram estabelecidas as normas de utilização, proporções, cores e aplicações da marca, garantindo assim a sua correta implementação em diferentes contextos e suportes.

A identidade visual da marca UNIR baseia-se numa paleta cromática dominada pelas cores azul, branco e preto, que constituem os elementos estruturantes da marca. O azul assume particular relevância, refletindo a identidade institucional da AMP e reforçando a ligação da marca ao território e à entidade metropolitana. O branco contribui para uma leitura clara e equilibrada da composição visual, promovendo uma imagem moderna e limpa, enquanto o preto é utilizado como elemento de contraste e reforço da legibilidade.

Complementarmente, a identidade visual integra elementos cromáticos adicionais que evocam a diversidade territorial da AMP e dos seus 17 municípios. Estes elementos manifestam-se através de linhas coloridas dinâmicas, que percorrem as superfícies dos veículos e representam simbolicamente as diferentes ligações e fluxos de mobilidade existentes entre os diversos municípios da AMP. Esta solução gráfica pretende refletir a diversidade e interligação do sistema de transportes, traduzindo visualmente a abrangência da Rede UNIR.

O logótipo da marca UNIR foi concebido a partir de formas curvas e dinâmicas que simbolizam movimento, flexibilidade e continuidade. Esta linguagem visual remete para a própria natureza do serviço prestado, caracterizado por uma rede extensa e interligada de percursos que atravessam todo o território metropolitano. As curvas presentes no logótipo e nos elementos gráficos associados representam, assim, a capacidade de adaptação do sistema de





transportes às diferentes realidades territoriais e às necessidades de mobilidade da população.

No que respeita à aplicação da identidade gráfica na frota, foi definido um modelo de decoração exterior comum a todos os veículos integrados na operação UNIR. Independentemente do operador responsável pela exploração dos diferentes lotes, todos os autocarros devem apresentar uma imagem gráfica uniforme, garantindo uma perceção de rede única por parte dos passageiros. Esta uniformização constitui um elemento essencial para o reforço da marca UNIR enquanto sistema integrado de mobilidade metropolitana.

A decoração exterior dos veículos caracteriza-se pela presença das referidas linhas coloridas aplicadas ao longo das laterais dos autocarros, prolongando-se ao longo da zona dos vidros laterais. Este elemento gráfico cria uma sensação de continuidade visual e movimento, reforçando o conceito de mobilidade e ligação territorial que sustenta a marca. Simultaneamente, esta abordagem contribui para uma forte identidade visual da frota, permitindo uma fácil identificação dos veículos associados à Rede UNIR no espaço público.

Importa ainda destacar que o desenvolvimento da imagem gráfica da frota teve em consideração as diferentes tipologias de veículos utilizados na rede de transporte público, incluindo autocarros de diversas dimensões e configurações. Neste sentido, a identidade visual foi concebida de forma versátil e adaptável, permitindo a sua correta aplicação em diferentes formatos de veículo, sem comprometer a consistência da marca.

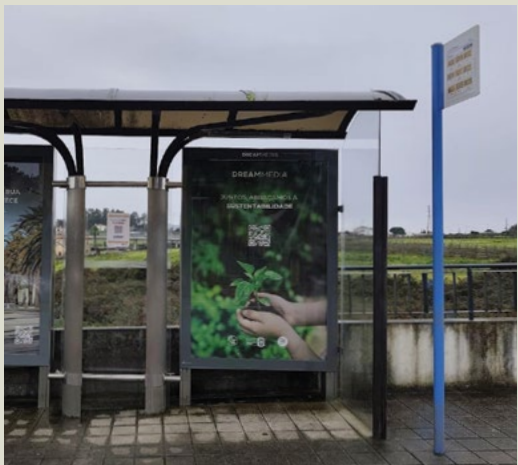
Em síntese, a identidade visual da frota UNIR constitui um elemento estruturante da estratégia de comunicação e identidade do sistema de transportes da Área Metropolitana do Porto. Através de uma linguagem visual moderna, coerente e territorialmente representativa, a marca UNIR contribui para reforçar a perceção de um sistema de mobilidade integrado, acessível e reconhecível, promovendo simultaneamente a confiança dos utilizadores e a valorização do transporte público como elemento central da mobilidade metropolitana.



4.8 Infraestrutura de Paragens e Abrigos

Na AMP, a rede de transporte público UNIR integra milhares de paragens distribuídas pelos 17 municípios da região. Estas paragens servem tanto as linhas operadas pela STCP como as da rede metropolitana UNIR, assegurando uma ampla cobertura territorial e facilitando o acesso ao transporte público para a maioria da população. A rede de autocarros compreende dezenas de linhas e constitui um complemento essencial aos serviços de metro e de comboio urbano.

Em 2025, foram colocados ou mantidos "postaletes" de paragem nos municípios de Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Santo Tirso, Trofa, Valongo, Paredes, Matosinhos, Gondomar, Vila Nova de Gaia, Santa Maria da Feira e Arouca.



Paragem com postaleta e abrigo de concessionário



Paragem com postaleta e abrigo municipal



Embora os números possam variar em função de alterações na rede e de reconfigurações operacionais, estima-se que existam aproximadamente entre 11 mil e 12 mil paragens de autocarro em toda a AMP. Uma parte significativa destas paragens dispõe de abrigo para os utentes, enquanto outras são constituídas apenas por postaletes (postes identificadores).

Nas zonas urbanas com maior procura, as paragens tendem a estar equipadas com abrigos cobertos, bancos e painéis informativos, proporcionando melhores condições de conforto e informação aos passageiros. Em áreas de menor densidade populacional ou onde o espaço urbano é mais limitado, é mais comum que as paragens sejam constituídas apenas por postaletes, sem estruturas adicionais de abrigo.

Esta melhoria de informação ao público nas paragens da UNIR consiste na colocação de informação sobre as linhas que operam em cada local e que aí fazem paragem nos respetivos arruamentos, conforme definido pela TMP para toda esta rede. Inclui, também, os horários das linhas que param nesses locais identificados e as espinhas de cada linha que passa nesse arruamento e para nessa paragem. Quando possível, é adicionada informação sobre o tarifário ou outra informação de carácter geral, como alterações de horários ou desvios de percurso.

No Porto, a TMP procedeu à identificação dos "postaletes", estando em curso a instalação de algumas infraestruturas. Nos restantes municípios, os "postaletes" encontram-se atualmente em fase de instalação ou terão a sua colocação iniciada em breve.

4.9 Informação ao Público e Canais Digitais

A disponibilização de informação clara, acessível e atualizada constitui um elemento central para melhorar a experiência dos utilizadores do transporte público e reforçar a confiança na rede. Neste contexto, a TMP tem vindo a desenvolver e implementar um conjunto alargado de iniciativas orientadas para a modernização dos canais de comunicação, para a melhoria do acesso à informação operacional e para uma maior integração entre o espaço físico da rede e as plataformas digitais utilizadas pelos passageiros.

Estas iniciativas abrangem diferentes dimensões da informação ao público, incluindo a disponibilização de dados da rede em plataformas digitais amplamente utilizadas (Facebook e Instagram), o desenvolvimento de ferramentas de consulta rápida de horários, a instalação de suportes informativos nas paragens, a normalização de documentos de horários e a comunicação regular através das redes sociais. Paralelamente, tem sido promovida uma articulação próxima com os 17 municípios que constituem a AMP, que desempenham um papel importante na divulgação da informação junto das comunidades locais, contribuindo para ampliar o alcance das comunicações e reforçar a proximidade com os utilizadores da rede.

Em paralelo, encontram-se também em desenvolvimento novos sistemas e plataformas digitais que permitirão reforçar a qualidade da informação disponibilizada, nomeadamente através da previsão de chegada de veículos em tempo real e da reformulação do website da UNIR, com o objetivo de proporcionar uma experiência de consulta mais simples, intuitiva e integrada.

No âmbito desta estratégia de melhoria da informação ao público, destaca-se igualmente a integração da UNIR no Google Maps, permitindo aos utilizadores consultar linhas, paragens, percursos e horários diretamente através desta plataforma amplamente utilizada para o planeamento de deslocações, bem como o lançamento da WebApp Q.HORAS, que possibilita o acesso rápido à informação da rede através de QR Codes disponíveis nas paragens.

4.9.1 Google Maps

Após a inscrição da TMP na Plataforma de Parceiros do *Google Transit*, foi possível, desde outubro de 2025, publicar no *Google Maps* os dados relativos às linhas, paragens e horários da Rede UNIR, recorrendo ao modelo normalizado GTFS (*General Transit Feed Specification*). Esta integração permite disponibilizar informação estruturada e atualizada sobre a rede de transportes, facilitando a consulta de horários, a visualização de percursos e o planeamento de viagens por parte dos utilizadores diretamente através do *Google Maps*.



4.9.2 Web App Q.Horas

Em setembro de 2025 foi lançada uma solução digital que permite aos utilizadores consultar informação da rede de transportes de forma simples e imediata. Ao apontar a câmara do telemóvel para um QR Code, e sem necessidade de instalar qualquer aplicação, o utilizador pode aceder diretamente aos horários planeados, às linhas, às paragens e aos respetivos percursos.

A plataforma permite ainda pesquisar uma paragem através de um mapa interativo ou, em alternativa, introduzindo diretamente o código da paragem, facilitando o acesso rápido à informação pretendida.

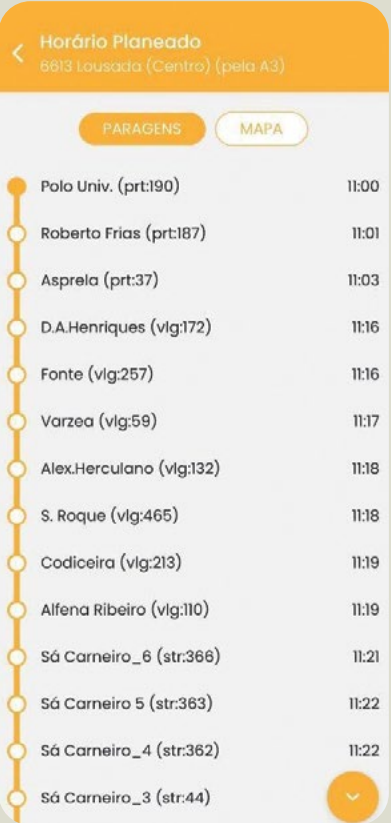
Após o desenvolvimento da *Web App*, foi criada uma identidade gráfica própria denominada de Q.HORAS, concebida para comunicar de forma consistente com a identidade visual da rede UNIR e reforçar a sua presença nos diferentes pontos de contacto com os utilizadores.

A designação Q.HORAS nasce da combinação de dois conceitos centrais para o serviço: *QR Code* e "Horas" associadas à consulta de horários do transporte público. O nome procura traduzir, de forma simples e memorável, a principal funcionalidade da solução, permitir ao utilizador aceder rapidamente aos horários e à informação da rede através da leitura de um *QR Code*.

Para além do jogo semântico entre *QR Code* e horários, a identidade foi pensada para transmitir rapidez, simplicidade e acesso imediato à informação, valores essenciais numa ferramenta digital orientada para a mobilidade urbana. Ao apontar o telemóvel para um *QR Code* presente numa paragem ou suporte informativo, o utilizador obtém acesso direto aos horários, linhas, paragens e percursos disponíveis naquela localização.

Desta forma, Q.HORAS assume-se como um elemento de ligação entre o espaço físico da rede de transportes e o acesso digital à informação, contribuindo para uma experiência mais intuitiva, acessível e moderna para os utilizadores.

No final de 2025 foi iniciada a instalação de QR Codes nas paragens que dispõem de abrigo nos 17 municípios abrangidos pela Rede UNIR. Este processo encontra-se atualmente em fase de conclusão, estando a decorrer a colocação dos últimos suportes nas paragens previstas. A implementação destes QR Codes permite que os utilizadores acedam de forma rápida e direta à informação sobre horários, linhas, paragens e percursos, bastando apontar a câmara do telemóvel para o código presente no local.



4.9.3 Informação Estática – Paragens

Nos últimos dias de 2025, a TMP procedeu à identificação da paragem do Aeroporto, através da instalação de informação dedicada aos serviços ANDANTE e UNIR. Este suporte informativo inclui um diagrama da rede que serve o Aeroporto, bem como a identificação das linhas que asseguram a ligação a este local.

A sinalética integra ainda informação sobre a loja do ANDANTE no aeroporto, assim como a indicação de que, no interior dos autocarros, é possível adquirir bilhetes através de pagamento com multibanco, facilitando o acesso ao serviço por parte dos utilizadores, incluindo visitantes e passageiros ocasionais.

Foi também desenvolvido um fluxo de gestão de alterações temporárias de serviço, com o objetivo de assegurar uma comunicação clara, rápida e consistente com os utilizadores sempre que ocorram mudanças operacionais, como desvios de percurso, supressões de paragens ou alterações de horários. Este processo foi concebido para garantir que a informação é preparada, validada e disseminada de forma eficiente, permitindo que os passageiros tenham acesso atempado às alterações que possam impactar as suas deslocações.

O fluxo contempla dois níveis distintos de comunicação: informação interna, destinada às equipas operacionais e entidades envolvidas na gestão do serviço, e, informação ao público, disponibilizada através de diferentes canais, incluindo suportes informativos nas paragens e plataformas digitais.

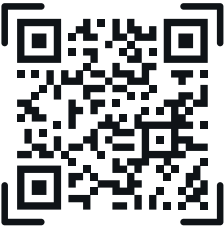
No âmbito das obras que condicionaram temporariamente o funcionamento de algumas infraestruturas, foram desenvolvidas e implementadas no terreno soluções de sinalização para paragens provisórias, garantindo a continuidade do serviço e a orientação adequada dos passageiros. Paralelamente, foram criados vinis de identificação em paragens temporariamente desativadas, informando os utilizadores sobre a suspensão do seu funcionamento e indicando, sempre que aplicável, as alternativas disponíveis nas proximidades.

Estas intervenções tiveram como objetivo assegurar uma comunicação clara no espaço público, minimizando a confusão para os passageiros e facilitando a adaptação às alterações temporárias provocadas pelas obras.



TODOS OS HORÁRIOS NO SEU BOLSO

A Q:Horas PASSA O SEU AUTOCARRO?



SAIBA AQUI!

SEM INSTALAÇÃO · PRÁTICO · ÚTIL

Linha de Apoio: 226 158 151 | GERAL@UNIRMOBILIDADE.PT | UNIRMOBILIDADE.PT



Transportes Metropolitanos do Porto



MOBILIDADE DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

ZONA ANDANTE VCD8

AEROPORTO AIRPORT

MAI:4

5013

GUIFÕES (VIA MAR SHOPPING)

5020

AGUDELA

5022

PAIÇO

5102

NOTURNA - NIGHT LINE
PADRÃO DA LÉGUA

6003

CIRCULAR MAIA (FÓRUM)

6004

CIRCULAR MAIA (FÓRUM)

6008

SÃO ROMÃO (VIA MAIA)

DESCUBRA O BILHETE CERTO

FIND THE RIGHT TICKET

ANDANTE: UM ÚNICO BILHETE PARA TODOS OS TRANSPORTES PÚBLICOS DO PORTO
ANDANTE: ONE TICKET FOR ALL PUBLIC TRANSPORT IN PORTO

VISITE A LOJA ANDANTE NO POSTO DE TURISMO (ZONA DAS CHEGADAS)
VISIT THE ANDANTE STORE IN TOURIST OFFICE (ARRIVALS AREA)

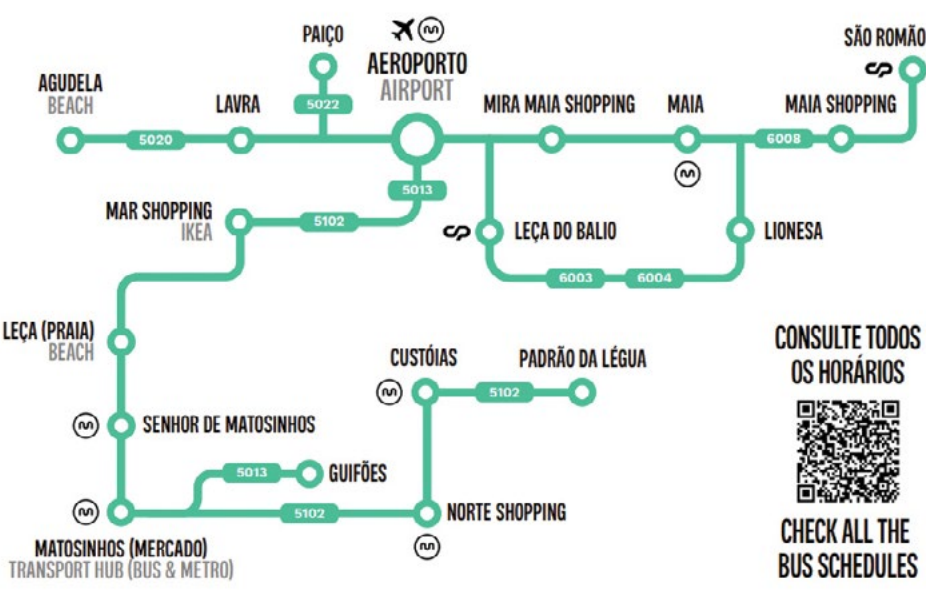


SCAN ME!

ANDANTE A SEU BILHETE DE BORDO NO AUTOCARRO COM DIMECORA OU MULTIBANCO. RIV UNIR ONE-WAY TICKET ON BOARD - CASH OR CARD ACCEPT



REDE UNIR NO AEROPORTO UNIR LINES AT THE AIRPORT



CONSULTE TODOS OS HORÁRIOS
CHECK ALL THE BUS SCHEDULES



WWW.UNIRMOBILIDADE.PT | GERAL@UNIRMOBILIDADE.PT | +351 226 158 151

Transportes Metropolitanos do Porto



MOBILIDADE DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

PARAGEM PROVISÓRIA

3306

CIRCULAR VILA DO CONDE

PARAGEM DESATIVADA



4.9.4 Horários

A TMP assumiu o desenvolvimento e a normalização dos layouts e dos documentos PDF de horários, uma tarefa que anteriormente estava a cargo dos operadores, resultando em formatos distintos e sem uniformização, uma vez que cada operador produzia os seus próprios documentos de forma autónoma.

Com esta mudança, foi definido um novo modelo gráfico padronizado, comum a toda a rede, garantindo consistência visual e maior clareza na informação disponibilizada ao público. O design é transversal a todos os lotes, variando apenas a cor identificativa de cada lote, em alinhamento com a identidade visual da rede.

Foram desenvolvidas duas versões principais de horário: uma versão horizontal, que apresenta o horário completo de cada linha, permitindo uma visão global do serviço, e uma versão vertical, pensada especificamente para cada paragem, onde são apresentados os tempos de passagem planeados dos autocarros nesse local.

Paralelamente, encontra-se em fase final de desenvolvimento a ferramenta interna responsável pela geração automática destes horários, que permitirá produzir e atualizar os documentos de forma mais rápida, consistente e escalável. Alguns destes horários já se encontram publicados e disponíveis ao público.



4.9.5 Publicações nas Redes Sociais e Parcerias com os Municípios

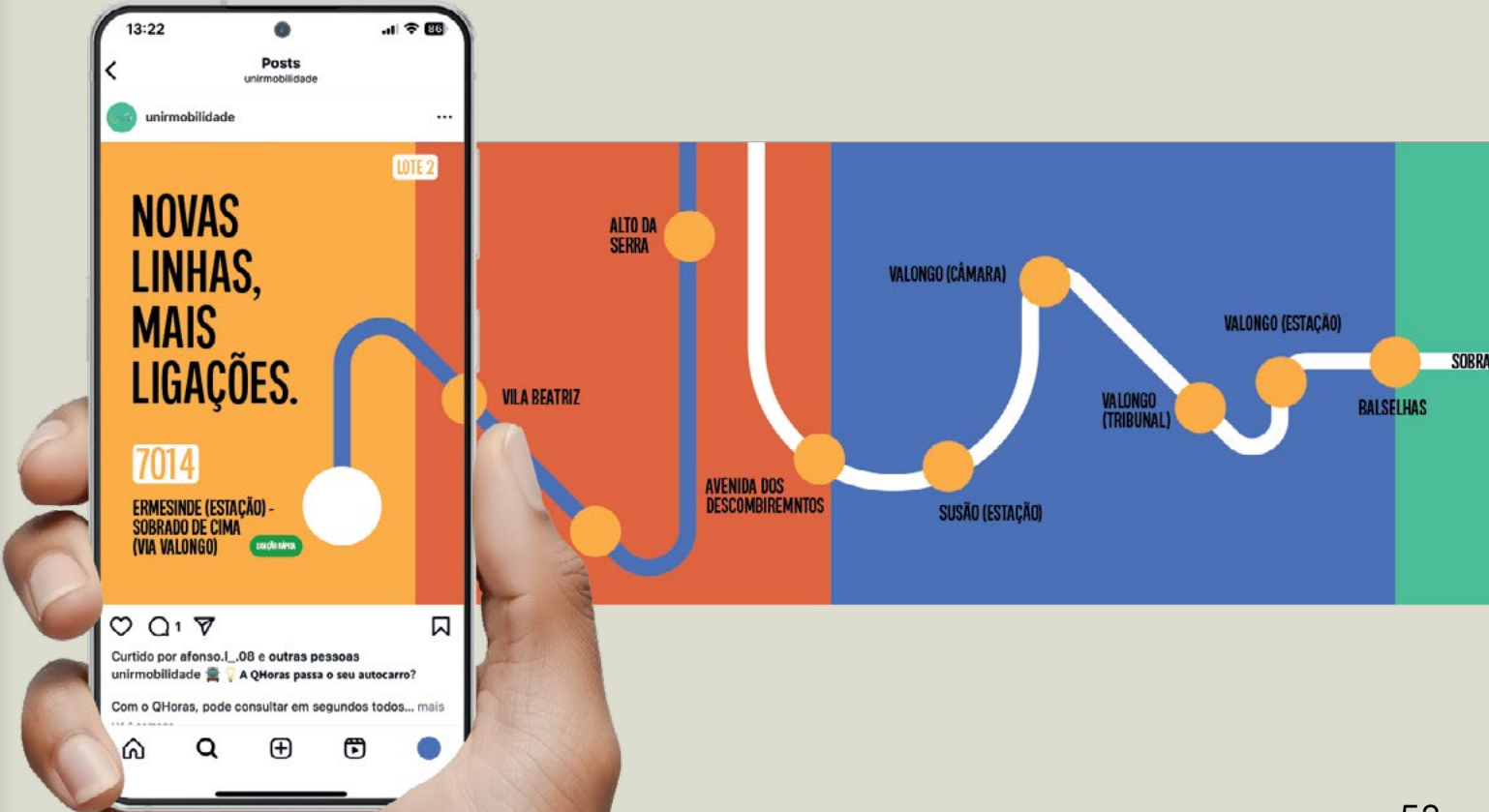
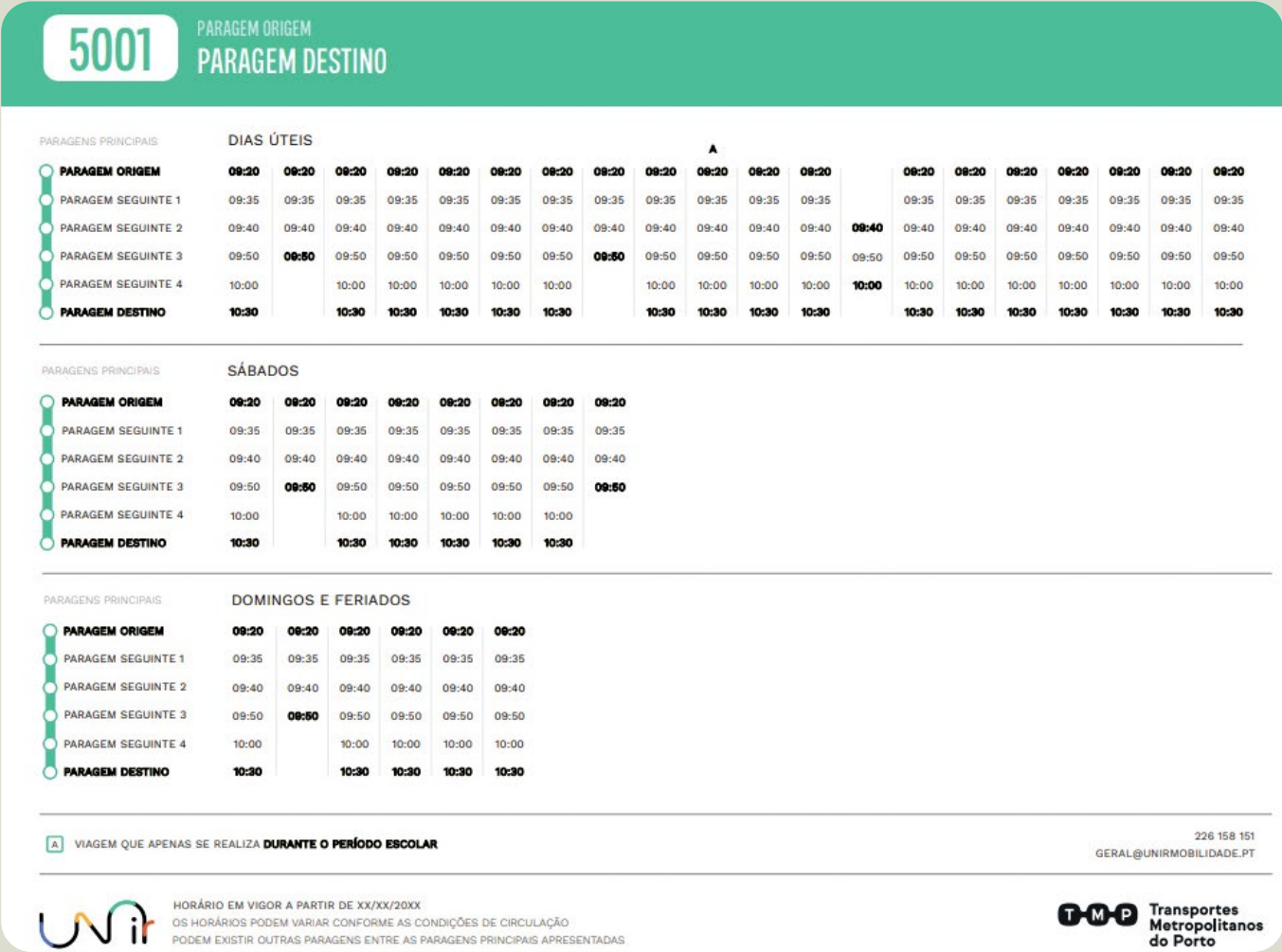
As redes sociais assumem um papel central na comunicação com o público, constituindo um dos principais canais de disseminação de informação rápida, acessível e de grande alcance. Reconhecendo esta realidade, a presença da UNIR nas redes sociais tem vindo a ser reforçada, assumindo-se como um instrumento fundamental para aproximar a rede dos seus utilizadores e garantir uma comunicação mais direta e eficaz.

Desde junho de 2025, a presença da UNIR nas redes sociais tem sido marcada por uma comunicação regular e consistente, com publicações maioritariamente de carácter informativo e operacional. Este esforço tem como principal objetivo assegurar que os utilizadores dispõem de informação atualizada sobre o funcionamento da rede, contribuindo para uma melhor experiência de utilização do transporte público. Paralelamente, as redes sociais são utilizadas para promover o sistema de transportes públicos, destacando vantagens associadas à sua utilização, como a sustentabilidade, a eficiência económica, a comodidade, a acessibilidade e a ligação entre os vários modos de transporte. Para apoiar esta estratégia de comunicação, foi desenvolvido um modelo gráfico próprio, alinhado com a identidade visual da UNIR,

garantindo maior coerência visual e reforçando o reconhecimento das publicações por parte do público. As peças comunicacionais incluem elementos gráficos e suportes visuais que facilitam a leitura e compreensão da informação, tornando a comunicação mais clara, acessível e apelativa.

Através destes canais, passaram a ser divulgadas de forma sistemática alterações relevantes na rede, incluindo mudanças de serviço, desvios temporários de percurso, ajustes de horários e outras informações operacionais. Desta forma, as redes sociais assumem-se como um canal complementar essencial para a comunicação com os utilizadores, permitindo transmitir informação de forma rápida e direta.

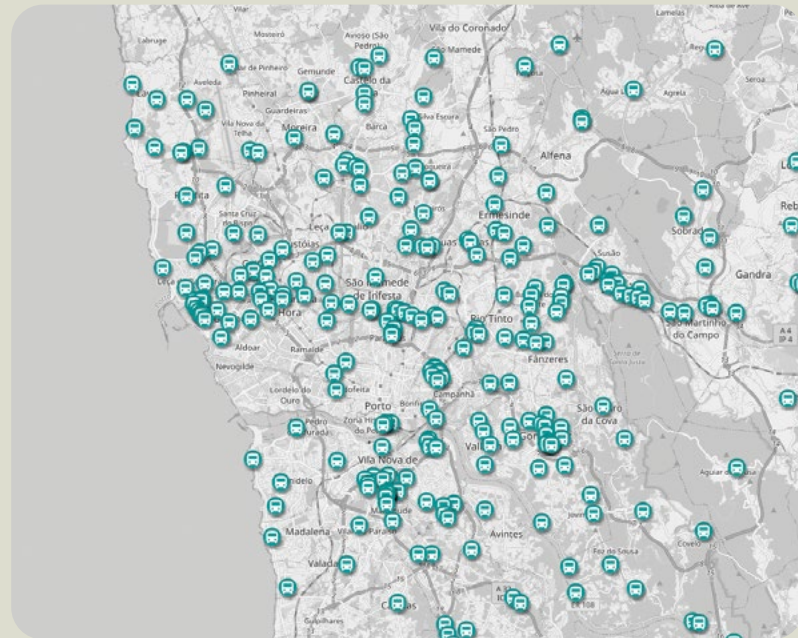
Paralelamente, tem sido promovida uma articulação com os 17 municípios da AMP, incentivando a partilha e amplificação destas comunicações através dos canais institucionais locais. Esta colaboração contribui para ampliar o alcance da informação junto das comunidades e reforça a uniformização da comunicação, garantindo que a informação divulgada mantém o mesmo formato e linguagem em diferentes canais, o que facilita a sua compreensão por parte dos passageiros e promove uma experiência mais clara e consistente para os utilizadores da rede.



4.9.6 Tempo Real de Chegada de Veículos

- Em desenvolvimento

A TMP passou a dispor do acesso às posições geográficas de todos os veículos da rede, com atualizações a cada 5 segundos, permitindo um acompanhamento praticamente em tempo real da operação.



Com base nesta informação, encontra-se atualmente em desenvolvimento um sistema de previsão de chegada dos veículos às paragens, que permitirá estimar com maior precisão os tempos de passagem, reforçando a qualidade da informação disponibilizada aos utilizadores e apoiando simultaneamente a gestão operacional da rede.

Em complemento à gestão contratual e operacional da Rede UNIR, a atuação da TMP assenta igualmente na gestão do sistema intermodal ANDANTE, enquanto instrumento central de integração tarifária e operacional, cuja caracterização e principais desenvolvimentos se apresentam no capítulo seguinte.



5

Transportes
Metropolitanos
do Porto



SISTEMA
INTERMODAL
ANDANTE

5.1

Caracterização

A **TMP – Transportes Metropolitanos do Porto, sucede ao TIP – Transportes Intermodais do Porto, a 13 de janeiro 2025, assumindo a gestão do sistema de bilhética ANDANTE e da Rede UNIR.**

O TIP foi a entidade responsável por implementar, o Sistema de Bilhética Intermodal Andante, gerir a repartição de receita e promover, junto dos cidadãos, a sua utilização. Este sistema permite aos clientes dos vários Operadores de Transportes aderentes, viajar em quaisquer modos de transporte disponíveis, sem custos adicionais, utilizando o mesmo bilhete, o “ANDANTE”.

O TIP foi criado em 2002 pela Metro do Porto, STCP e CP, sob a forma de ACE - Agrupamento Complementar de Empresas. Desde a sua fundação até janeiro de 2025, expandiu o ANDANTE a 20 operadores de transporte público distintos, integrou cinco modos de transporte (comboio, metro, autocarros, carro elétrico histórico e funicular) e criou uma rede de vendas com mais de 1.850 locais de atendimento ao público.

O Sistema de Bilhética Intermodal ANDANTE foi concebido para que o bilhete de transporte público – ANDANTE - **seja válido para todos os operadores aderentes**, com aplicação de um tarifário comum, calculado em função do trajeto efetuado e independente do(s) modo(s) de transporte utilizado(s).

A tecnologia de referência, utilizada nos cartões ANDANTE é a *Calypso*, uma norma aberta e segura, usada em mais de 25 países e mais de 170 cidades em todo o mundo, criada por operadores de transportes para operadores de transportes, com o objetivo de assegurar uma usabilidade a longo prazo.

Utiliza-se também a tecnologia *MIFARE Ultralight* nos bilhetes, uma tecnologia inteligente de cartões seguros, especialmente vocacionada para aplicações de baixo custo e alto volume.

Adicionalmente está em expansão a utilização das tecnologias de *HCE (Host Card Emulation)*, tecnologia de software que permite a *smartphones* Android (e IOS – em desenvolvimento) com NFC emular um cartão inteligente, e EMV, tecnologia associada a cartões bancários, que constitui um padrão global de segurança para cartões de pagamento (crédito/débito) com chip.

O Sistema Intermodal apresenta, em 2025, 17 operadores de transportes, nomeadamente: CP, Metro do Porto, STCP, UNIR (Vianorbus, Nex, Porto Mobilidade, TBD e Xerbus), Funicular dos Guindais, AMP/CIM Tâmega e Sousa (Pacense, Landim, Rodonorte, Transdev Douro, Feirense), Ave Mobilidade, Mobiave e TMP Fluvial.

A operação destes operadores é caracterizada pela realização de 619 linhas rodoviárias integradas (83 STCP, 475 UNIR, 19 AMP/CIM Tâmega e Sousa, 7 Ave Mobilidade e 35 Mobiave) bem como de 152 estações ferroviárias, das quais 85 pertencem ao Metro do Porto e 67 à CP. Estas estações asseguram cobertura a 6 linhas de metro e a 5 linhas ferroviárias da CP (Douro, Leixões, Minho, Norte e Vouga).

A repartição da receita, efetuada pela TMP, enquanto entidade que agrega todas as vendas dos bilhetes ANDANTE, é efetuada

mensalmente e é baseada num algoritmo “Passageiro x Zona”, repartindo o valor de cada bilhete, pelo número de zonas utilizadas na viagem efetuada e pelo número de operadores utilizados nessa viagem

Sobre a informação da repartição de receita, a TMP aplica a cada operador as comissões de validação e de rede de vendas. A comissão de validação corresponde a um valor fixo por cada validação processada (atualmente 0,01 euros), destinado a suportar os custos do sistema. A comissão de rede de vendas, corresponde a uma percentagem aplicada sobre a receita (atualmente 2,5%), destinada a suportar a rede de vendas, cuja responsabilidade é da TMP.

5.2

Estrutura Tarifária

O zonamento Andante é constituído por 154 Zonas contíguas, que cobrem a totalidade da Área Metropolitana do Porto e, adicionalmente, algumas zonas fora da AMP onde existe serviço de transporte integrado no sistema. A denominação de cada Zona é constituída por 3 letras, retiradas do nome do município a que pertencem, acrescidas de um ou dois algarismos (por exemplo, PRT1 é uma zona da cidade do Porto). É com base nesta matriz que é calculado o bilhete adequado para uma determinada viagem com origem e destino definidos.

- 154 zonas da rede intermodal ANDANTE servidas pelos diferentes operadores aderentes:
ARC1 a ARC21, ESP1, GDM1 a GDM9, MAI1 a MAI5, MTS1 a MTS3, OAZ1 a OAZ8, PRD1 a PRD9, PRT1 a PRT3, PV_VC, PVZ2 a PVZ6, SJM1, SMF1 a SMF12, STR1 a STR8, TRF1 a TRF3, VCB1 a VCB9, VCD2 a VCD12, VLG1 a VLG3, VNG1 a VNG12, bem como as zonas IR: CAV1 a CAV3, AVE1 a AVE5, TES1 a TES12 e RAV1 a RAV10

A contagem/especificação das zonas está diretamente relacionada com o tipo de bilhete utilizado. Nos bilhetes ocasionais, a contagem de zonas é concêntrica, a partir da primeira validação e em círculos concêntricos. Nos passes, é necessário especificar as zonas concretas em que é possível viajar.

- Os suportes admitidos no Sistema de Bilhética ANDANTE são:
- Cartão Azul em papel, não personalizado, para utilização ocasional;
 - Bilhetes Diários *Tour 1* e *Tour 3*, vocacionados nomeadamente para turistas, que permitem viajar em toda a rede de transportes aderentes ao ANDANTE, durante 24 ou 72 horas, respetivamente;
 - Cartão Prateado revestido, personalizado, para utilização frequente de passes e/ou viagens ocasionais;
 - Validação com cartão virtual em telemóvel – aplicação ANDA – disponível atualmente para *Android*;
 - Validação com cartão *Visa* ou *Mastercard* nos validadores identificados para o efeito

- Os passes ANDANTE, que requerem um cartão prateado em PVC, poderão ser:
- Passe 3Z, válido nas três zonas especificadas e contíguas;
 - Passe Municipal, valido em todas as zonas de um município;
 - Passe Metropolitano, válido em todas as zonas da AMP, sem qualquer limite;
 - Passe ANDANTE 3Z e IR, Válido em três zonas contíguas dentro da AMP e zonas fora da AMP adjacentes às zonas 3Z selecionadas;
 - Passe ANDANTE Municipal e IR, Válido em todas as zonas do Município da AMP e em zonas fora da AMP adjacentes ao município selecionado;
 - Passe ANDANTE Metropolitano e IR, Válido em todas as zonas dentro e fora da AMP;
 - Passes Combinados, nomeadamente ANDANTE AMP/CP e AMP/ CIM T&S;

- Existem passes que podem ter apoios tarifários, ou seja, beneficiarem de descontos ou serem mesmo gratuitos para o cliente:
- CirculaPT - RSI - Beneficiários do Rendimento Social de Inserção (50% desconto);
 - CirculaPT - CSI - Beneficiários do Complemento Solidário de Idosos (50% desconto);
 - CirculaPT - AMIM - Atestado Médico Incapacidade Multiusos (50% desconto);
 - CirculaPT Desempregados (25% de desconto);
 - CirculaPT - RP - Reformados e Pensionistas (25% de desconto);
 - CirculaPT - Famílias (25% de desconto);
 - 3.ª Idade (25% de desconto);
 - Acumula com CirculaPT RSI, CSI, AMIM (25% + 50%) e Famílias (25% + 25%);
 - ANDANTE Família, para agregados com mais de 3 elementos;
 - ANDANTE Antigos Combatentes;
 - ANDANTE Jovem – Passe gratuito para Jovens até 23 anos.

5.3

Canais de Venda

A rede de vendas ANDANTE constitui um elemento central no funcionamento do sistema de bilhética da Área Metropolitana do Porto, assegurando não apenas o acesso à aquisição e carregamento de bilhetes, mas também um serviço de proximidade no apoio e acompanhamento aos passageiros.

Gerida pela TMP, a rede de vendas desempenha um papel fundamental enquanto estrutura de *front-office*, garantindo o contacto direto com os clientes e prestando um conjunto alargado de serviços que ultrapassam a dimensão transacional da venda e carregamento de bilhetes. Nos diversos pontos de atendimento são diariamente prestados esclarecimentos sobre a utilização do sistema ANDANTE, condições tarifárias, modalidades de passes, processos de adesão, renovação e substituição de cartões, bem como apoio na resolução de situações relacionadas com a utilização da rede de transportes.

A rede de vendas assume, assim, uma função essencial de proximidade e apoio ao cliente, contribuindo para facilitar a utilização do sistema, promover uma melhor compreensão das suas regras de funcionamento e assegurar uma resposta eficaz às necessidades dos utilizadores.

Assente num modelo diversificado e complementar de canais de venda e atendimento — que inclui pontos de atendimento presencial, equipamentos automáticos e plataformas digitais — a rede assegura uma ampla cobertura territorial e várias formas de acesso aos serviços do sistema ANDANTE.

No total, a rede de vendas Andante é composta por mais de 1.800 pontos de venda físicos, complementados por diversos canais digitais que permitem alargar ainda mais o acesso aos serviços de bilhética.

A rede integra atualmente:

- 13 Lojas ANDANTE:**
- Trindade, Campanhã, Casa da Música, Maia, Brito Capelo, General Torres, Senhora da Hora, Póvoa de Varzim, Hospital S. João, Bom Sucesso, Gondomar, Vila do Conde e Aeroporto.

- 281 Máquinas de Venda Automática (MVA):**
- 208 da Metro do Porto e 73 da CP.

- 11 Bilheteiras CP com carregamentos ANDANTE:**
- S. Bento, Campanhã, Ermesinde, Devesas, Espinho, Trofa, Caide, Marco de Canaveses, Penafiel, Paredes e Cête.

- 1.538 Agentes Payshop**

- 10 Pontos de Venda Nos Municípios:**
- Santo Tirso, Santa Maria da Feira, Oliveira de Azeméis, Arouca, Póvoa do Varzim, Trofa, São João da Madeira, Vale de Cambra, Valongo e Ermesinde.

Adicionalmente, estão também disponíveis em:

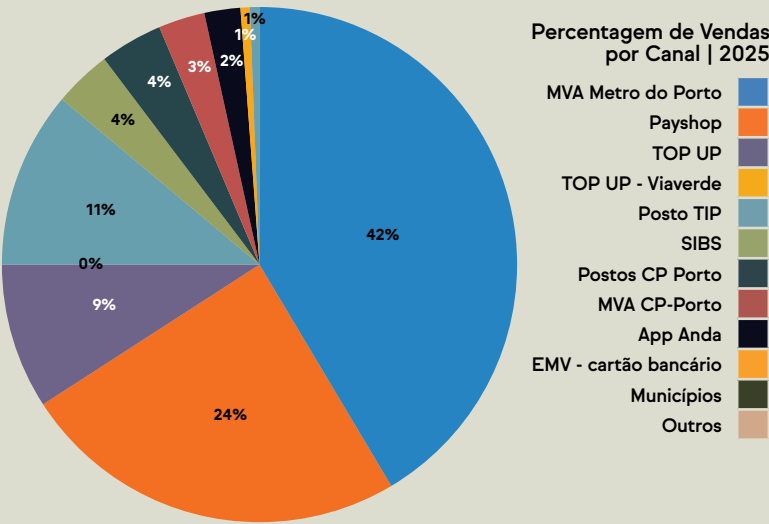
- Rede Multibanco em todo o país
- Portal ANDANTE, para aquisição de cartão andante
- Top-Up, para carregamento de cartões
- App da Viaverde, para carregamento de cartões

Toda a receita das vendas efetuadas nestes canais é arrecadada pela TMP, tendo representado em 2025, os seguintes valores (em euros):

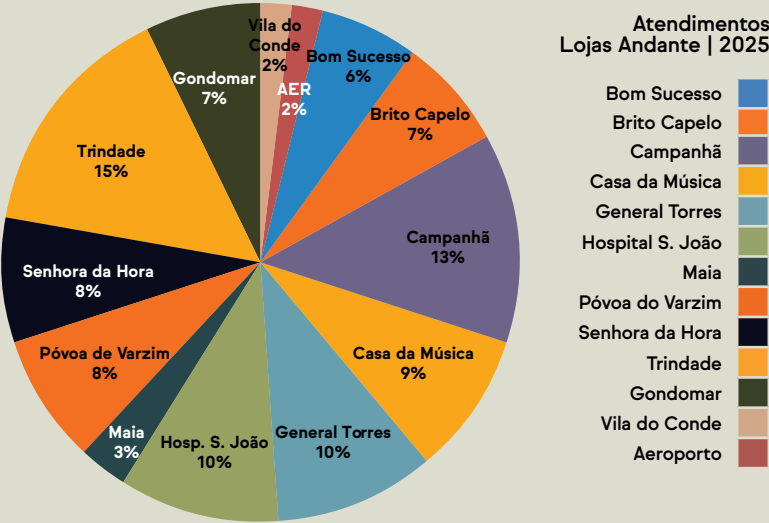
(Vendas em euros)	2025
MVAs Metro do Porto	45 778 639
Payshop	26 849 948
TOP UP	10 090 057
TOP UP - Viaverde	7 880
Lojas Andante	12 040 412
SIBS	3 937 978
Postos CP Porto	4 308 155
MVAs CP-Porto	3 454 331
App Anda	2 443 223
EMV - cartão bancário	647 408
Municípios	378 580
Outros	309 597
Total	110 246 206

Em 2025, foram atendidos **1,03 milhões de clientes**, nas lojas **ANDANTE**, distribuídos da seguinte forma:

Loja Andante Atendimentos	2025
Bom Sucesso	59.896 5,78%
Brito Capelo	67.422 6,50%
Campanhã	124.614 12,02%
Casa da Música	90.642 8,74%
General Torres	119.656 11,54%
Hospital S. João	96.831 9,34%
Maia	32.254 3,11%
Póvoa do Varzim	79.171 7,64%
Senhora da Hora	73.284 7,07%
Trindade	153.584 14,81%
Gondomar	65.102 6,28%
Vila do Conde	23.814 2,30%
Aeroporto	50.620 4,88%
Total Lojas	1.036.890 100,00%



As lojas com maior número de atendimentos são: Trindade (representa 15% do atendimento total), Campanhã (13%) e General Torres (10%).



5.4 Atividade Comercial

5.4.1 Procura do Sistema Intermodal Andante

Em 2025, o sistema intermodal ANDANTE registou **214,5 milhões de validações**, refletindo a forte utilização do transporte público na Área Metropolitana do Porto e a consolidação do sistema tarifário integrado.

5.4.2 Utilizadores Frequentes

As viagens realizadas por utilizadores frequentes, associadas a passes, representaram 188,2 milhões de validações, correspondendo à grande maioria da procura do sistema. Entre os diferentes perfis tarifários, destacam-se os passes normais, com 79,1 milhões de validações, seguidos pelos passes Jovem Gratuito, com 59,7 milhões de validações, refletindo o impacto das políticas públicas de incentivo à mobilidade dos jovens. Os passes de 3.ª idade, incluindo os passes de 3ª idade Antigo Combatente, representaram 30,8 milhões de viagens, evidenciando também a importância das medidas de apoio à mobilidade da população sénior. Os tarifários associados a programas de apoio social apresentam igualmente expressão relevante, nomeadamente o programa Circula PT, que em conjunto (escalões A e B) representou cerca de 17,0 milhões de validações. Do ponto de vista da repartição por operador, a Metro do Porto concentrou 75,6 milhões de validações, seguida da STCP com 63,0 milhões, da operação rodoviária UNIR com 36,3 milhões e da CP – Serviços Urbanos do Porto com 11,8 milhões. Relativamente à configuração geográfica dos títulos tarifários, verifica-se um claro predomínio do passe metropolitano, responsável por 157,9 milhões de validações, correspondendo a cerca de 84% das viagens realizadas com passes. Seguem-se os passes de 3 zonas (3Z), com 20,3 milhões de validações, e os passes municipais, com 5,2 milhões de viagens. As restantes tipologias de bilhetes combinados ou inter-regionais apresentam volumes mais reduzidos, mas evidenciam a articulação entre diferentes modos e operadores no sistema intermodal.

5.4.3 Utilizadores Ocasionais

As viagens realizadas por utilizadores ocasionais totalizaram 26,3 milhões de validações. O Título de Viagem ANDANTE representa a principal modalidade neste segmento, com 24,2 milhões de viagens, seguido pelo Andante 24, com cerca de 0,9 milhões de validações. Os títulos turísticos Andante Tour-1 e Andante Tour-3, que não são comercializados nas MVA (máquinas de venda automáticas) por não serem recarregáveis, registaram 0,3 milhões e 0,9 milhões de viagens, respetivamente. Em termos de repartição por operador, destaca-se a Metro do Porto, que concentra 17,5 milhões de validações ocasionais, seguida da STCP, com 6,1 milhões de viagens. Em paralelo, foi reforçada a capacidade operacional das Lojas ANDANTE e da LinhANDANTE durante a Campanha Estudantes 2025 (29 de setembro a 3 de outubro), acompanhando o acréscimo sazonal de procura. Em outubro concretizou-se a transferência da equipa da LinhANDANTE das instalações da STCP, em Francos, para a sede da TMP, assegurando uma maior integração funcional.

A 3 de novembro foi implementado um novo horário de atendimento ao público, nas Lojas ANDANTE e na LinhANDANTE (9h00 – 18h00 em dias úteis e 9h00 – 13h00 aos sábados), com impactos positivos ao nível da estabilização das equipas, da redução da rotatividade e da melhoria da eficiência operacional. Globalmente, os dados evidenciam a forte predominância da utilização regular do sistema, associada aos passes, bem como o impacto das políticas tarifárias de incentivo à utilização do transporte público, que contribuem significativamente para o volume global de viagens registado no sistema Andante.

Utilizadores frequentes

a1) N° de viagens por tipo de tarifa

Passes Andante	Metro do Porto	STCP	CP-Porto	UNIR	Outros Operadores	TOTAL
Jovens Gratuitos	25.642.132	15.831.416	4.293.115	13.060.052	825.830	59.652.545
Normal	35.611.274	25.014.618	5.855.166	12.211.597	357.855	79.050.510
3ª idade	6.297.108	10.822.554	694.244	5.161.868	155.086	23.130.860
Circula PT - Escalão A (50%)	2.065.808	3.292.205	220.039	1.689.686	18.668	7.286.406
Circula PT - Escalão B (25%)	3.195.412	4.125.279	363.507	2.006.048	34.482	9.724.728
Antigos Combatentes	58.453	38.688	12.059	19.890	485	129.575
Antigos Combatentes 3ªIdade	2.073.952	3.387.810	284.734	1.909.447	56.212	7.712.155
Família	640.052	497.427	101.854	250.608	3.018	1.492.959
Andante Empresa	8.292	1.895	4.995	1.214	52	16.448
Total	75.592.483	63.011.892	11.829.713	36.310.410	1.451.688	188.196.186

a2) N° de viagens por tipo de título (zona geográfica)

	Metro do Porto	STCP	CP-Porto	UNIR	Outros Operadores	Total Geral
Passe Metropolitano	52.007.661	10.138.080	63.644.773	31.130.219	985.777	157.906.510
Passe 3Z (3 zonas)	8.833.489	594.188	9.319.909	1.530.773	27.563	20.305.922
Passe Municipal	1.243.728	162.733	1.068.343	2.591.350	145.455	5.211.609
Passe Combinado AMP/CIM-TS	143.724	60.265	396.930	50.782	247.615	899.316
Passe Combinado AMP/CP	243.106	761.989	623.083	53.264	4.336	1.685.778
Passe Metropolitano + IR	540.180	112.407	539.443	943.792	40.351	2.176.173
Passe Municipal + IR	4		2	9.452	384	9.849
Passe 3Z + IR	-		-	778	207	1.029
Total	63.011.892		75.592.483	36.310.410	1.451.688	188.196.186

Passes Andante	Metro do Porto	STCP	CP-Porto	UNIR	Outros Operadores	Total Geral
Título de Viagem	16.025.653	5.466.474	611.934	2.102.910	10.025	24.216.996
Andante 24	702.764	205.392	8.822	7.497	252	924.727
Andante Tour-1	187.165	99.096	12.547	221	139	299.168
Andante Tour-3	541.306	332.075	17.629	5.969	294	897.273
Total	17.456.888	6.103.037	650.932	2.116.597	10.710	26.338.164

Total do nº de validações (viagens)	214.534.350
-------------------------------------	-------------



5.4.4 Repartição de receita

Em 2025, o sistema intermodal Andante registou 214,5 milhões de validações, correspondendo a uma receita tarifária de 107,7 milhões de euros, distribuída pelos diferentes operadores de transporte que integram o sistema.

A Metro do Porto concentrou o maior volume de procura, com 93 milhões de validações (cerca de 43% do total) e 53,2 milhões de euros de receita tarifária. Seguiram-se a STCP, com 69,1 milhões de validações e 27,8 milhões de euros de receita, e a UNIR, que registou 38,4 milhões de validações e 17,0 milhões de euros de receita. A CP – Serviços Urbanos do Porto contabilizou 12,5 milhões de validações e 9,1 milhões de euros de receita, enquanto os restantes operadores apresentaram valores mais residuais.

Validações e Receita Repartida em 2025

	Ano de 2025	
Operadores	Validações	Receita passageiro (euros)
Metro do Porto	93.049.371	53.170.469
STCP	69.114.929	27.798.848
CP-Porto	12.480.645	9.105.886
UNIR	38.427.007	17.005.870
Outros operadores	1.462.398	634.285
Total	214.534.350	107.715.358

Em 2025, foram integradas as linhas da CP de Leixões e do Vouga no sistema intermodal ANDANTE. A reabertura da linha de Leixões, entre as estações de Porto Campanhã e Leça do Balio, proporciona uma nova ligação a locais estratégicos, como o Hospital S. João ou a Lionesa *Business Hub*, em Leça do Balio.

A linha do Vouga atravessa municípios com grande relevância na Área Metropolitana do Porto, como Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Espinho. Estas integrações contribuíram para um forte incremento da intermodalidade na AMP, possibilitando um passo muito significativo na expansão da mobilidade urbana, na facilitação do acesso ao transporte público e na promoção de uma mobilidade ambientalmente mais sustentável. Em abril de 2025, com a entrada do operador Mobiave no sistema intermodal, foram criadas duas novas zonas Andante: AVE4 e AVE5. Esta rede de transportes públicos serve os municípios de Santo Tirso, Trofa (AMP) e Vila Nova de Famalicão (CIM do Ave).

Em junho de 2025, foi criada a nova ligação fluvial entre o Cais do Ouro (Porto) e a Afurada (Vila Nova de Gaia), que funcionou como projeto-piloto, durante 4 meses, promovida pela TMP, em articulação com a APDL – Administração dos Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo, e os municípios do Porto e Vila Nova de Gaia.

Em dezembro de 2025, arrancou a operação de uma nova rede de serviços de transporte rodoviário de passageiros – LINHAS – na Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa (CIM do Tâmega e Sousa). Com esta operação foi criado o cartão Três Rios e introduzidas alterações no passe ANDANTE Combinado AMP/Tâmega e Sousa, que passou a designar-se passe ANDANTE Combinado AMP/Três Rios, exigindo que o Cliente escolha a origem e o destino do seu trajeto.

5.5 Apoios Tarifários

Conforme referido e apresentado no ponto 5.2 – Estrutura Tarifária, os descontos existentes para os diferentes passes são:

- CirculaPT - RSI - Beneficiários do Rendimento Social de Inserção (50% desconto);
- CirculaPT - CSI - Beneficiários do Complemento Solidário de Idosos (50% desconto);
- CirculaPT - AMIM - Atestado Médico Incapacidade Multiusos (50% desconto);
- CirculaPT Desempregados (25% de desconto);
- CirculaPT - RP - Reformados e Pensionistas (25% de desconto);
- CirculaPT - Famílias (25% de desconto);
- 3.ª Idade (25% de desconto) *
- * Acumula com CirculaPT RSI, CSI, AMIM (25% + 50%) e Famílias (25% + 25%)
- Andante Família, para agregados com mais de 3 elementos;
- Andante Antigos Combatentes;
- Andante Jovem – Passe gratuito para Jovens até 23 anos.

Estes descontos são aplicados na adesão aos perfis de apoio tarifário e são atribuídos e confirmados pelos agentes de atendimento nas lojas e postos existentes na rede de vendas. Adicionalmente, algumas destas adesões já podem ser efetuadas online, através do portal Andante.

5.6 Compensação Tarifária aos Operadores

No âmbito do contrato de delegação de competências celebrado em 2025, a Transportes Metropolitanos do Porto, passou a assumir, a partir de abril de 2025, a responsabilidade pela gestão e pagamento das compensações tarifárias aos operadores da AMP, associadas à aplicação de políticas públicas de redução tarifária e de apoio social.

	Compensações tarifárias - abril a dezembro de 2025					Total
Operadores	Passes Gratuitos	Passe Antigo Combatente	Circula PT	3ª idade	OSP Redução tarifária	
Metro do Porto	17.169.239€	1.838.539€	905.841€	1.092.398€	1.381.307€	22.387.324€
STCP	8.182.725€	1.839.690€	949.205€	1.223.744€	3.525.420€	15.720.784€
CP-Porto	4.517.611€	475.588€	179.224€	236.967€	435.141€	5.844.530€
UNIR	8.966.061€	1.404.041€	668.306€	827.997€	9.358.913€	21.225.317€
Outros operadores	646.710€	82.643€	11.755€	899€		742.008€
	39.482.345€	5.640.501€	2.714.331€	3.382.006€	14.700.780€	65.919.963€

Entre abril e dezembro de 2025, os valores das compensações totalizaram 65,9 milhões de euros, refletindo diferentes componentes de compensação associadas ao sistema tarifário. A principal componente correspondeu aos passes gratuitos, com 39,5 milhões de euros, seguida das compensações relativas à redução tarifária no âmbito das obrigações de serviço público (OSP), que totalizaram 14,7 milhões de euros. Acrescem, ainda, as compensações associadas aos passes Antigos Combatentes (5,6 milhões de euros), ao passe de 3.ª idade (3,4 milhões de euros) e ao programa Circula PT (2,7 milhões de euros).

Em termos de repartição das compensações por operador, a Metro do Porto recebeu 22,3 milhões de euros, seguida da STCP com 15,7 milhões de euros e da UNIR com 21,2 milhões de euros. A CP – Serviços Urbanos do Porto recebeu 5,8 milhões de euros, enquanto os restantes operadores representaram 0,7 milhões de euros.

Importa ainda referir que, no caso da UNIR, que integra cinco operadores rodoviários, a receita tarifária e as compensações associadas ao sistema Andante são recebidas pela TMP que, nos termos do contrato de prestação de serviços, transfere para estes operadores 25% da receita tarifária e das compensações tarifárias, constituindo parte da remuneração contratual da operação. A compensação associada à redução tarifária no âmbito das obrigações de serviço público (OSP) é, contudo, integralmente retida pela TMP, não sendo objeto de repartição com os operadores.

Estes valores evidenciam a relevância das políticas públicas de incentivo ao uso do transporte público e de apoio social aos utilizadores, bem como o papel central da TMP na gestão financeira e na articulação do sistema intermodal, assegurando a compensação aos operadores pelas obrigações tarifárias decorrentes do modelo de mobilidade metropolitano.

A consolidação do sistema intermodal ANDANTE e da política tarifária associada foi acompanhada por um conjunto de iniciativas de promoção da mobilidade, de comunicação, de inovação e de cooperação institucional, que reforçam a atratividade do transporte público e que se descrevem no capítulo seguinte.

6

T — M — P

6.1 Infraestruturas e Instalações

Com a constituição da TMP, tornou-se necessário integrar as equipas proveniente da Metro do Porto e do TIP – Transportes Intermodais do Porto, numa estrutura única, garantindo continuidade operacional e as condições adequadas de trabalho. Numa primeira fase, foram utilizadas as instalações do TIP (quatro salas do 12º piso da Torre das Antas), para acolher as duas equipas que passaram a constituir a TMP.

Foram identificadas e implementadas soluções para a localização física das pessoas, assegurando a instalação dos postos de forma a minimizar constrangimentos, e a manter a normalidade da atividade diária.

Com a definição das novas instalações da TMP na Alameda das Antas, a empresa participou ativamente na conceção das infraestruturas técnicas nomeadamente ao nível de energia, comunicações, e infraestruturas computacionais a implementar.

Na segunda quinzena de setembro de 2025 a TMP ocupou as novas instalações, já com as condições de infraestruturas de comunicações asseguradas, permitindo que a transição decorresse sem perturbações relevantes na operação e garantindo a continuidade de acesso a todos os serviços e sistemas de suporte.



6.2 Comunicação e Imagem Corporativa

O ano em análise foi determinante para a afirmação institucional da TMP, através da consolidação da sua identidade corporativa e implementação de uma estratégia de comunicação integrada, coerente com o seu papel enquanto autoridade de transportes da Área Metropolitana do Porto. Este percurso permitiu reforçar o posicionamento da organização, promover o transporte público como uma solução de mobilidade sustentável, eficiente e acessível, e estruturar, de forma consistente, a notoriedade das marcas sob a sua gestão.

A estratégia de comunicação desenvolvida ao longo do ano assentou em três eixos fundamentais: a promoção do transporte público como elemento central da mobilidade sustentável, a aproximação das marcas ANDANTE e UNIR aos utilizadores e o reforço da notoriedade e reconhecimento destas marcas. Neste âmbito, foram privilegiadas abordagens multicanal, com forte aposta na comunicação digital, através de conteúdos relevantes e da valorização da experiência do utilizador.

Enquanto autoridade de transportes, a TMP assumiu um papel essencial na articulação institucional com parceiros e stakeholders, posicionando-se como marca-mãe das insígnias operacionais ANDANTE e UNIR. Neste contexto, a sua comunicação foi orientada sobretudo para o reforço da consistência estratégica e institucional, não se focando numa relação direta com o utilizador final, mas antes na valorização e alinhamento das marcas que gere.

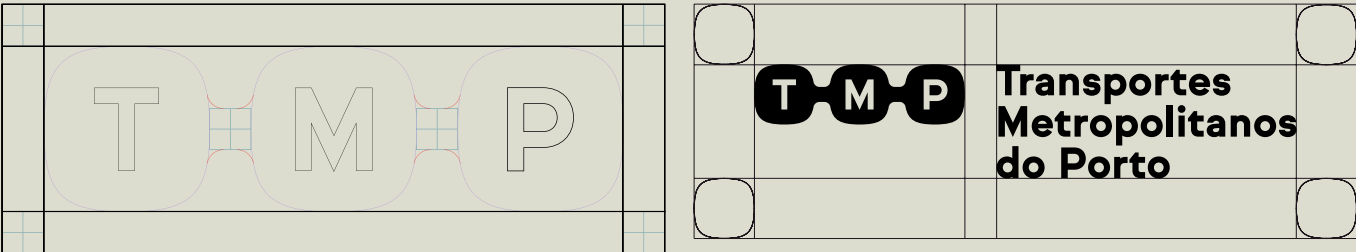
6.2.1 Identidade Visual TMP

Em 2025, foi apresentada a identidade visual da Transports Metropolitano do Porto (TMP), um elemento estruturante para a afirmação institucional da organização enquanto entidade responsável pela coordenação da mobilidade na Área Metropolitana do Porto. O logótipo da TMP resulta da combinação de duas formas geométricas elementares — o círculo e o quadrado — cuja fusão simboliza o equilíbrio entre fluidez e robustez. Inspirada no conceito de “squircle”, a marca associa o círculo ao movimento, dinamismo e simplicidade, e o quadrado à estabilidade, confiança e estrutura, refletindo a dualidade entre a natureza dinâmica da mobilidade e a solidez institucional da entidade.

A partir da sigla TMP foi desenvolvida uma brandmark contemporânea, coerente e facilmente reconhecível, concebida para garantir consistência visual em todos os suportes de comunicação e reforçar o posicionamento da organização no ecossistema da mobilidade metropolitana. A construção da marca assentou ainda numa visão alargada do conceito de mobilidade, entendida não apenas como deslocação entre pontos, mas como parte integrante da vida quotidiana das pessoas. Neste sentido,

foi definida a assinatura de marca “Consigo em toda a viagem”, que traduz o compromisso de proximidade, acompanhamento e serviço contínuo prestado pela TMP, através das suas marcas operacionais.

A assinatura incorpora uma dimensão simbólica que reforça este posicionamento: “Consigo” remete para a ideia de proximidade, presença e compromisso ao longo do percurso; “Toda” expressa a abrangência e responsabilidade associadas à atuação da Autoridade de Transportes, integrando serviços, infraestruturas e diferentes modos de transporte; e “Viagem” representa simultaneamente a experiência concreta de deslocação e a metáfora do acompanhamento contínuo assegurado pela TMP no quotidiano dos cidadãos. Desta forma, a identidade e a assinatura da marca consolidam uma visão de mobilidade centrada nas pessoas, reforçando a proximidade institucional e o papel da TMP enquanto agente estruturante da coesão territorial e social.





6.2.2 ANDANTE

Em 2025, a estratégia de comunicação do ANDANTE centrou-se na sua afirmação enquanto marca próxima, relevante e emocionalmente ligada aos utilizadores. A análise do universo de clientes face à presença digital evidenciou um alcance reduzido nas redes sociais, o que motivou a definição de uma estratégia orientada para a aproximação ao público. Esta abordagem concretizou-se através de campanhas digitais e presença em meios *out of home* (OOH), privilegiando uma comunicação emocional. O objetivo foi posicionar o ANDANTE não apenas como um bilhete de transporte, mas como um elemento que liga pessoas, percursos e momentos, reforçando o seu papel no quotidiano e a sua dimensão identitária na região.

Os resultados traduziram-se num crescimento significativo da presença digital, com o aumento de mais de 4 mil seguidores no Instagram, o lançamento do canal oficial no *TikTok* e o alcance de centenas de milhares de utilizadores, especialmente entre o público jovem. Verificou-se igualmente um aumento da produção de conteúdos, incluindo conteúdos utilitários, como a Agenda ANDANTE, contribuindo para maior relevância e proximidade da marca.

6.2.3 UNIR

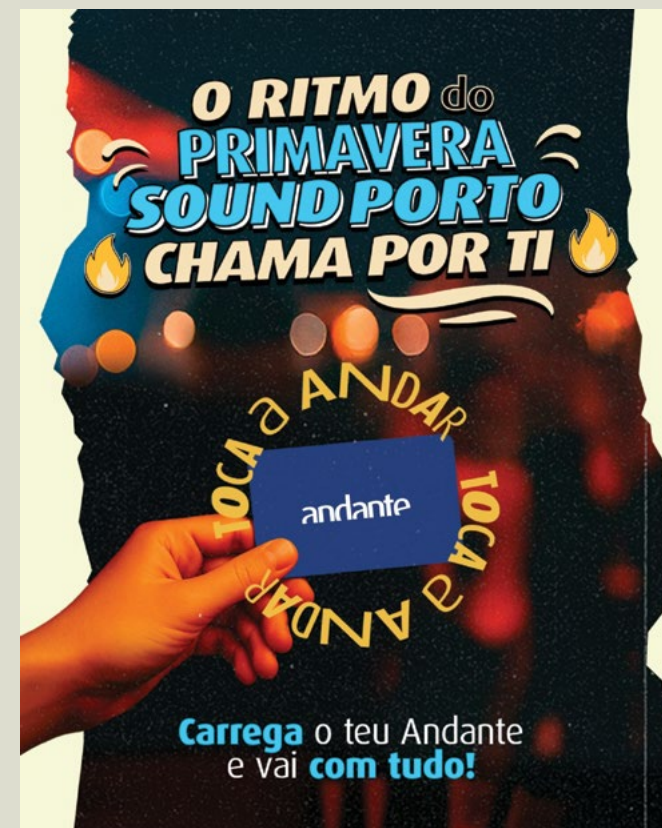
No que respeita à marca UNIR, a estratégia de comunicação focou-se no reforço da confiança junto dos passageiros, através de uma abordagem mais transparente, próxima e orientada para o serviço. A comunicação passou a assumir uma postura mais aberta, baseada no reconhecimento de constrangimentos, na valorização do feedback dos utilizadores e na criação de uma relação mais direta e humanizada. Procurou-se dar uma “cara” e uma “voz” à marca, reforçando a sua presença, sobretudo nas redes sociais.

Registou-se um crescimento do número de seguidores e da regularidade das publicações, passando a comunicação a incluir informação operacional relevante, como alterações de percursos, horários e perturbações de serviço. Foram ainda implementadas melhorias estruturais, nomeadamente o lançamento da webapp Q.horas, que permite a consulta rápida de horários nas paragens, a reformulação do modelo de consulta no website e a substituição dos ficheiros agregados por horários individualizados por linha. Adicionalmente, foram definidos *templates* normalizados para horários e comunicações de serviço, bem como estabelecido um canal de articulação com os municípios, assegurando maior clareza, coerência e uniformidade na comunicação.



6.2.4 ANDANTE no Primavera Sound

O ANDANTE marcou presença no festival *Primavera Sound Porto*, um dos eventos culturais de maior relevância da região e com forte adesão do público jovem. No âmbito desta participação, foi promovido um passatempo nas redes sociais, com oferta de bilhetes diários, e instalada uma loja ANDANTE temporária no recinto. Esta iniciativa constituiu uma oportunidade estratégica de contacto direto com um público jovem e cosmopolita, reforçando a proximidade da marca e incentivando a utilização do transporte público em eventos de grande dimensão.



6.2.5 Campanha Passe Jovem Gratuito até aos 23 anos

A campanha Passe Jovem – “Pega lá para a viagem” foi desenvolvida com o objetivo de comunicar diretamente com a Geração Z, um público estratégico para o futuro da mobilidade sustentável. Inspirada em dados que evidenciam sentimentos de isolamento entre os jovens, a campanha procurou transmitir uma mensagem de proximidade e empatia, posicionando o transporte público como facilitador de encontros, experiências e relações sociais. Através de uma linguagem visual contemporânea e conteúdos digitais adaptados às plataformas mais utilizadas por este público, o ANDANTE foi apresentado como um elemento de ligação entre pessoas e territórios. No âmbito da ativação da campanha, foi criada uma ação de proximidade com uma abordagem criativa, baseada numa brigada de “*picas old school*”, que interagiram diretamente com os jovens em diferentes contextos. Parte destas intervenientes são também criadores de conteúdos digitais, com presença relevante nas redes sociais, o que permitiu amplificar o alcance da campanha e reforçar a sua autenticidade junto do público-alvo. Esta iniciativa permitiu comunicar de forma clara e envolvente a principal mensagem da campanha — a gratuidade do passe ANDANTE para todos os jovens até aos 23 anos — contribuindo para aumentar a notoriedade e fortalecer a identificação do público jovem com a marca.





6.2.6 Lançamento da Agenda ANDANTE

Em setembro de 2025 foi lançada a Agenda ANDANTE, uma iniciativa de comunicação digital destinada à divulgação de eventos culturais, sociais e de lazer na Área Metropolitana do Porto. Publicada mensalmente, a agenda promove eventos acessíveis através da rede de transportes públicos, incluindo edições temáticas associadas a datas específicas. Esta iniciativa reforça simultaneamente a utilização do transporte público e a dinamização da vida cultural da região.

setembro

PEGA LÁ PARA A VIAGEM

andante

12 a 14 port o pride

13 sáb sambinh a da AP

19 sex VAN ZEE
arrife st fest 2025

19 a 21 Bloom Festival 2025
Aeró dr omo da maia

26 a 28 Nort e surf fe st
matosinhos

27 e 28 festa do ou tono
serra lves

6.2.7 Lançamento do TikTok ANDANTE

Em outubro de 2025 foi lançada a conta oficial do ANDANTE no *TikTok*, reforçando a presença digital da marca e a sua ligação às gerações mais jovens.

Através de conteúdos dinâmicos, linguagem próxima e formatos adaptados à plataforma, o canal registou elevados níveis de interação e permitiu aumentar significativamente a notoriedade da marca junto da *Geração Z*.



6.2.8 Magusto ANDANTE

A 11 de novembro foi promovido o Magusto ANDANTE, na ala sul da estação de São Bento – *Time Out Market* Porto, assinalando o Dia de São Martinho. O evento contou com a participação do criador de conteúdos digitais *Kiko is Hot* e reuniu centenas de participantes, reforçando a associação da marca a momentos de convívio, cultura urbana e experiências positivas ligadas à mobilidade.

6.2.9 Campanha de Renovação do Passe Antigo Combatente



No âmbito da renovação obrigatória do Passe Antigo Combatente, foi desenvolvida uma campanha de comunicação multicanal, adaptada a diferentes públicos. A estratégia assentou numa abordagem multigeracional, utilizando a relação entre avós e netos como elemento central, promovendo a sensibilização e o apoio no processo de renovação. A adaptação da linguagem aos diferentes canais permitiu aumentar a eficácia e o alcance da comunicação.

Renovar o Passe Antigo Combatente é simples, gratuito e sem documentação!

SAIBA COMO...

andante

6.2.10 Campanha de Natal 2025

A Campanha de Natal 2025 integrou-se na estratégia global de comunicação da TMP, com o objetivo de reforçar o vínculo emocional entre os cidadãos e as marcas de mobilidade. Sob o conceito “Os gestos que tocam a todos”, a campanha destacou o papel do transporte público nos momentos de proximidade e celebração. Com forte componente digital e conteúdos em contexto real, promoveu o envolvimento da comunidade e integrou uma vertente de responsabilidade social, com divulgação de instituições da região. Paralelamente, a campanha esteve presente nas lojas ANDANTE e na UNIR, sendo ainda assinalado simbolicamente o primeiro Natal da TMP com a instalação de uma árvore institucional na sede, reforçando a identidade organizacional.



6.3 Programa Incentiva+TP

O Decreto-Lei n.º 21/2024 criou o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP), que veio substituir os anteriores programas PART e PROTransP, reforçando o apoio à redução tarifária e ao aumento da oferta de transporte público. Este programa promove a utilização do transporte coletivo, contribuindo para a descarbonização e para a coesão territorial, sendo financiado por receitas provenientes das taxas de carbono. Para 2025, o orçamento global ascendeu a 439,19 milhões de euros, dos quais 67,3 milhões de euros foram atribuídos à Área Metropolitana do Porto, acrescidos de cerca de 5 milhões de euros de comparticipação municipal.

Com a criação da Transportes Metropolitanos do Porto (TMP) e a delegação de competências como Autoridade de Transportes a 1 de abril de 2025, a AMP transferiu para a TMP a gestão de uma parte significativa das verbas do Incentiva+TP. No total, foram canalizados 29,1 milhões de euros através de contrato-programa – correspondentes ao saldo transitado de 2024 e à comparticipação municipal (7,5% da verba atribuída à TMP em 2025) – e 44,7 milhões de euros via Fundo Ambiental.

A AMP aprovou um conjunto de medidas de promoção do transporte público, incluindo a manutenção dos preços dos passes como medida de mitigação dos efeitos da inflação e o financiamento de iniciativas destinadas a reforçar a atratividade do transporte coletivo. A execução financeira das medidas do Incentiva+TP, comparando o orçamento inicialmente aprovado com os montantes executados/ comprometidos em 2025, apresenta-se na tabela:

Medida	Orçamento AMP (€)	Executado/Comprometido 2025 (€)
Redução tarifária 3.ª idade	6 620 378	3 381 107
Redução tarifária – todos os públicos	37 209 312	14 700 780
Reforço da oferta de transportes	16 059 402	21 792 591
Estudos (PMUS, inquéritos UNIR)	1 413 396	57 750
Investimento em bilhética e outros	13 942 353	35 312 614
Total	75 244 841	75 244 841

O financiamento deste pacote de medidas resultou de 69 995 201 euros provenientes do Fundo Ambiental e 5 249 640 euros de comparticipação das autarquias, integrando não apenas as medidas previstas para 2025, mas também o saldo das verbas não utilizadas em 2024.

6.3.1 Redução tarifária – 3.ª idade

No domínio da redução tarifária, o Incentiva+TP assegura o financiamento do Tarifário Social Andante (TSA) dirigido à população com idade igual ou superior a 65 anos, garantindo a continuidade de benefícios anteriormente suportados pelo PART. A partir de 2024, o TSA passou a ser financiado pelo Incentiva+TP, considerando que os passes jovens se tornaram gratuitos ao abrigo da Portaria n.º 7-A/2024, sendo estes últimos financiados diretamente pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças.

Em 2025, a execução da medida de redução tarifária para a terceira idade atingiu 3 381 107 euros, distribuídos pelos principais operadores do sistema intermodal Andante, da seguinte forma:

Operador	Valor (€)
CP – Porto	236 967
Metro do Porto	1 092 398
STCP	1 223 744
UNIR	827 997
Total	3 381 107

6.3.2 Redução tarifária – todos os públicos (OSP tarifária)

A medida de redução tarifária para todos os públicos visa compensar os operadores pelos impactos das Obrigações de Serviço Público associadas à aplicação de títulos com preços máximos (passes 50/40/30 euros e passe família), garantindo a sustentabilidade económica do sistema. O modelo de compensação assenta na garantia de uma receita média por validação equivalente à verificada antes da redução tarifária, atualizada anualmente pela Taxa de Atualização Tarifária (TAT).

A compensação a atribuir a cada operador é determinada pela fórmula $VC = (RMG - RMV) \times n.$ º de validações, acrescida de uma componente fixa relativa à perda de receita de títulos ocasionais. Em 2025, o montante executado nesta medida ascendeu a 14 700 780 euros, distribuídos do seguinte modo:

Operador	Valor (€)
CP – Porto	435 141
Metro do Porto	1 381 307
STCP	3 525 420
UNIR	9 358 913
Total	14 700 780

6.3.3 Reforço da oferta de transporte

Com a transferência da gestão da exploração do serviço público de transporte de passageiros para a TMP, a 1 de abril de 2025, passou esta a assumir a responsabilidade pela contratualização e financiamento da operação, com base na receita tarifária e nos mecanismos de compensação existentes. Sempre que se verifique um défice entre custos operacionais e receitas, cabe aos municípios assegurar o respetivo financiamento, nos termos dos contratos interadministrativos em vigor.

O financiamento do Incentiva+TP, nesta componente, destina-se a suportar o reforço da oferta, incluindo o aumento de frequências, a extensão de horários e a melhoria da cobertura territorial, em particular em áreas com menor oferta de transporte público. Em 2025, o valor executado/comprometido nesta medida atingiu 21 792 591 euros.

6.3.4 Estudos e desenvolvimento

No âmbito do Incentiva+TP está igualmente prevista a realização de estudos de suporte ao planeamento e à melhoria do sistema de mobilidade metropolitano, designadamente o Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS) e o inquérito anual de satisfação aos passageiros da UNIR. A coordenação técnica do PMMUS será assegurada pela TMP, com início previsto para 2026 e com apoio do Banco Europeu de Investimento, razão pela qual

não se registou execução da verba prevista para 2025. Já no que respeita ao inquérito de satisfação da UNIR, a TMP assegurou o desenvolvimento metodológico e a contratação da entidade externa responsável pela sua execução. O montante executado em 2025 na rubrica de estudos ascendeu a 57 750 euros.

6.3.5 Investimento em bilhética e outros projetos

Uma parte significativa das verbas do Incentiva+TP foi afeta a investimento em sistemas de bilhética e outros projetos de modernização tecnológica, com um valor executado de 35 312 614 euros em 2025. Estes investimentos incluem, entre outros, o desenvolvimento e reforço de plataformas de gestão intermodal, a modernização de infraestruturas de bilhética, a integração de novos canais digitais e o suporte a projetos estratégicos de inovação no sistema de mobilidade metropolitano.

6.4 Protocolos e Parcerias Institucionais

No período em análise, a TMP consolidou e alargou a sua rede de parcerias institucionais através da celebração e operacionalização de diversos protocolos estratégicos, destacando:

- Acordo de Cooperação com a Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML):
 - Promover a cooperação institucional entre as duas Autoridades de Transportes metropolitanas, no quadro das respetivas competências na área da mobilidade e dos transportes.
 - Potenciar sinergias na capacitação tecnológica das Partes, em particular no desenvolvimento e utilização de plataformas integradas de gestão, bilhética e informação ao público, assentes em soluções de software de elevada segurança e interoperabilidade.
 - Favorecer a convergência de modelos, arquiteturas e instrumentos tecnológicos, com vista à interoperabilidade futura dos sistemas de bilhética e à criação de condições para soluções nacionais de mobilidade integrada, em articulação com iniciativas de âmbito nacional.

► Partilhar conhecimento, boas práticas e experiências em matérias de planeamento, operação, gestão e monitorização de sistemas de mobilidade, incluindo mecanismos de gestão da oferta, cálculo de repartição de receitas, tratamento de dados (big data) e serviços ao passageiro.

► Estabelecer um enquadramento de cooperação que permita, quando aplicável, o desenvolvimento de projetos e iniciativas conjuntas, a definir em protocolos específicos complementares, nos quais serão detalhadas as responsabilidades técnicas e financeiras de cada Parte.

• Protocolo de colaboração entre a Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa e a Transportes Metropolitanos do Porto, tendo como objetivos:

► Desenvolver, atualizar e gerir uma plataforma tecnológica de bilhética comum à CIM do Tâmega e Sousa, assegurando a repartição de receita, no âmbito das suas competências como Autoridade de Transportes;

► Realizar, no contexto do Sistema Intermodal Três Rios, o tratamento de dados dos sistemas de bilhética, nomeadamente, a informação sobre vendas e validações de operadores, fundamentais à repartição de receitas;

► Promover a integração tecnológica do Sistema Três Rios com os serviços de transporte associados ao Sistema Intermodal ANDANTE;

► Fornecer cartões/bilhetes contactless ANDANTE com base em layout “Três Rios”;

► Comercializar títulos combinados (SIA-Três Rios) na rede de vendas ANDANTE;

► Promover a adaptação contínua dos sistemas de bilhética dos operadores da CIM do Tâmega e Sousa a novos paradigmas de bilhética e integração de serviços, acompanhando as evoluções congéneres da AMP/TMP, e em sintonia com a iniciativa nacional 1Bilhete.pt.

• Novo protocolo com a Câmara Municipal de Matosinhos, no âmbito do AMIM 60%;

► Lançamento do Cartão Viver Gaia +65, através de protocolo celebrado entre a Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia reforçando o apoio à mobilidade da população sénior residente naquele conselho;

► Protocolo com a Fundação da Juventude, que incluiu a presença da marca ANDANTE na Mostra Nacional de Ciência 2025, realizada na Alfândega do Porto, entre 29 e 31 de maio;

► Protocolo de Revendedor ANDANTE com o Município da Póvoa de Varzim (CCT).

6.5 Inovações e Tecnologia

6.5.1 1Bilhete.pt: Iniciativa Nacional

Enquanto signatária fundadora da iniciativa nacional 1Bilhete.pt, a TMP manteve, em 2025, o seu empenho no enriquecimento e consolidação desta plataforma, orientada para a interoperabilidade dos sistemas de bilhética à escala nacional. Neste contexto, a TMP centrou a sua atuação em dois eixos:

1. a disponibilização e partilha com outras AM e CIM, das ferramentas (SDKs) adquiridas para suporte ao desenvolvimento de soluções de bilhética móvel;
2. a promoção da APEX, quer numa perspetiva de futura generalização no Sistema Intermodal ANDANTE, quer no apoio à integração da mesma nas Regiões limítrofes à AMP.

A APEX consiste numa biblioteca de software (*SDK*), disponível para diversos ambientes operativos, que abstrai a complexidade de gestão dos protocolos de comunicação com os cartões e módulos de segurança (*SAM*), dos modelos de dados, e das regras de negócio suportadas por ficheiros de configuração (Topologia da Rede, Oferta Comercial, Parâmetros Técnicos e Listas de Ação). Garante ainda que todas as transações efetuadas (validação, fiscalização, carregamento, personalização) são numeradas e assinadas digitalmente com base em módulos de segurança *Calypso* (*SAM*), assegurando a verificação da sequencialidade e integridade das operações.

A TMP aposta agora na generalização da APEX, como recurso essencial para garantir a intermodalidade, não só no SIA, de forma simples, eficiente e generalizada em toda a AMP, mas também como peça chave na plataforma 1bilhete.pt, assegurando a interoperabilidade dos sistemas de bilhética a nível nacional.

6.5.2 PGiA: Plataforma de Gestão Intermodal ANDANTE

Em 2025 teve início o desenvolvimento da PGiA - Plataforma de Gestão Intermodal ANDANTE, uma plataforma de software, orientada para a gestão do SIA, baseada num padrão arquitetural avançado e alinhado, essencial para responder eficazmente às atuais dinâmicas de digitalização. A PGiA aposta numa visão integrada de recursos e metodologias, incorporando a virtualização, tecnologias de Código Aberto (*opensource*), micro-serviços, *big.data*, contentorização e integração contínua entre desenvolvimento e operacionalização, com vista a uma solução “à prova de futuro”. Em paralelo, prevê a contentorização e adaptação à nova arquitetura de software, dos subsistemas de bilhética existentes (*legacy*), como as componentes de back-end da *APP ANDA*, o MeSS (componente de *back-end*) e o LOOP (componente *fare engine*).

Esta nova plataforma constitui uma mudança estrutural nos sistemas de informação e nas ferramentas de gestão da catividade e do negócio da TMP, reforçando a capacidade da empresa para acomodar e dinamizar um panorama mais amplo de gestão da mobilidade da AMP e de interoperabilidade com as CIM limítrofes.

6.5.3 ANDA – APP de bilhética Móvel

A APP ANDA é uma solução disruptiva de bilhética móvel CIBO (Check-In-Be-Out), pós-paga (pagamento mensal) com otimização de preço (Smart/Spot Price), em operação desde 2018.

Em 2025, a TMP manteve uma atividade significativa de evolução da aplicação para os dois ambientes operativos Android e IOS, orientada à melhoria da experiência do utilizador e ao alargamento das funcionalidades disponíveis, como sejam:

- A introdução de novos meios de pagamento;
- Melhorias estruturais e funcionais na opção de carregamento de cartões e bilhetes ANDANTE físicos – *Top Up*;
- Definição de novo Layout gráfico;
- Arranque dos desenvolvimentos (suportados pelo SDK Fusion – Android+IOS):
 - da versão integral (*Smart-CIBO* e *TopUp*) do *ANDA* para *IOS*;
 - da funcionalidade de bilhética móvel pré-paga (carregamento e validação de cartão Virtual ANDANTE).

A TMP perspetiva que estes novos elementos constituirão um impulso adicional ao já relevante crescimento que a utilização da *APP ANDA* tem verificado nos últimos anos.

6.5.4 MeSS - Merchant Secure Server

O MeSS – *Merchant Secure Server* é o orquestrador (*Reload Server*) das comunicações externas do TIP, assumindo relevância crescente no contexto de potenciais parcerias com entidades externas que pretendam integrar a venda e carregamento de títulos ANDANTE nas suas aplicações multisserviços.

Em 2025 prosseguiram os desenvolvimentos contínuos do MeSS, com especialização em cada um dos canais de comunicação externa (operadores, redes externas de elevada capilaridade e aplicações multisserviços), bem como melhoria do portal de gestão e monitorização.

Entre as principais ações realizadas em 2025, destacam-se:

- Preparação para a substituição da API ANDANTE pela API APEX, no suporte às regras de negócio inerentes ao MeSS;
- Início da adaptação do MeSS à solução de arquitetura RelAX, Reload Server interoperável a nível nacional, no âmbito da iniciativa 1Bilhete.pt.

6.5.5 LOOP (EMVco/MTT)

O LOOP é uma solução Open-Loop de pagamento de transportes (transit open payment) baseada em cartões EMVco (EMV contactless) que permite o acesso ao sistema de transporte transportes através de cartões de pagamento, sem necessidade de título de transporte físico dedicado.

A 22 de junho de 2021 foi colocado em operação pelo TIP um piloto (Fase 1) desta solução Open-Loop, pioneira em Portugal, para utilização de cartões bancários (VISA e MasterCard) no Sistema Intermodal ANDANTE.

Em 2025 a TMP manteve os trabalhos de preparação para a sua generalização a todos os operadores aderentes ao SIA, designadamente:

- Acompanhamento da Certificação EMV L3 dos novos Validadores / Equipamentos de Validação da STCP, Metro do Porto e CP;
- Análise da tipologia do futuro procedimento de capacitação e certificação EMV dos equipamentos de validação em utilização nas operações da UNIR.

A TMP reconhece o elevado potencial e enorme impacto desta tecnologia no pagamento e acesso aos transportes públicos, bem como no desenvolvimento de futuros serviços de mobilidade integrada (MaaS), reforçando a atratividade e conveniência do transporte coletivo.

A implementação destas iniciativas assentou numa estrutura interna em fase de consolidação, suportada por recursos, processos e mecanismos de governação próprios. No capítulo seguinte apresentam-se os principais desenvolvimentos em matéria de recursos humanos, contratação, proteção de dados e governo societário que enquadram a atuação da TMP em 2025.



Transportes
Metropolitanos
do Porto

T — M — P

GOVERNAÇÃO
E SUPORTE
INSTITUCIONAL

7.1 Recursos Humanos

7.1.1 Estrutura Organizacional

Nos termos do artigo 34.º dos Estatutos da sociedade, a Transportes Metropolitanos do Porto (TMP) deve dispor de uma estrutura organizacional própria e de um quadro de pessoal adequado ao desenvolvimento das suas competências, definidos pelo Conselho de Administração.

De acordo com o artigo 35.º, o regime regra aplicável ao pessoal da TMP é o contrato individual de trabalho, podendo igualmente exercer funções na sociedade trabalhadores com relação jurídica de emprego público, ao abrigo de acordos de cedência de interesse público.

O regime jurídico aplicável ao pessoal da sociedade rege-se pelas disposições gerais do direito laboral, pelos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis e pelas demais normas previstas nos Estatutos da empresa.

Embora o estudo de viabilidade económico-financeira que sustentou a constituição da empresa previsse um organograma base, numa fase inicial de instalação, foi aprovado, em reunião do Conselho de Administração de 3 de março de 2025, o primeiro organograma funcional da TMP, desenvolvido com o apoio de consultoria externa. Este modelo organizacional teve como objetivo estruturar o funcionamento da entidade numa fase inicial da sua atividade, assegurando as funções essenciais associadas ao arranque da organização e à gestão dos serviços de transporte público sob a sua responsabilidade.

Posteriormente, em 9 de setembro de 2025, o Conselho de Administração deliberou proceder à atualização de diversos instrumentos de gestão interna e à introdução de ajustamentos na estrutura organizacional da empresa, tendo em conta a experiência entretanto adquirida e a evolução da dinâmica interna da organização.

Entre as principais decisões destaca-se a criação da Direção de Gestão Corporativa, destinada a agregar um conjunto de funções transversais de suporte e direção interna anteriormente dispersas no organograma. Na mesma deliberação foi formalizado o Gabinete de Apoio ao Conselho de Administração e aprovada a reformulação do Departamento Financeiro.

Foram, igualmente, identificadas necessidades prioritárias de reforço de recursos humanos, designadamente no Departamento de Gestão Corporativa, bem como a necessidade de estruturar os sistemas de informação integrados do Departamento de Sistemas e de reforçar as atividades de fiscalização e monitorização da atividade operacional no Departamento de Operações.

No seguimento deste processo, o Conselho de Administração deliberou, a 1 de outubro de 2025, aprovar a estrutura detalhada do

Departamento de Operações, responsável pelo acompanhamento e supervisão da operação de transporte público na Área Metropolitana do Porto, incluindo a operação rodoviária de passageiros no âmbito da UNIR e a operação fluvial entre a Afurada e o Cais do Ouro (Projeto-Piloto).

Este departamento passou a integrar unidades especializadas nas áreas de gestão de redes e contratos, planeamento da mobilidade, controlo das operações e fiscalização operacional e ao passageiro, reforçando a capacidade da TMP em matérias de planeamento, monitorização e qualidade do serviço prestado aos utilizadores.

Estas decisões refletem o processo gradual de consolidação da estrutura organizacional da empresa ao longo do ano de 2025, traduzindo a evolução de uma estrutura inicial de instalação para um modelo organizacional progressivamente mais ajustado às exigências operacionais e estratégicas da mobilidade metropolitana.

7.1.2 Áreas Funcionais

No caso da TMP, as áreas funcionais correspondem aos diferentes departamentos que organizam e distribuem as tarefas necessárias para garantir o funcionamento do sistema de mobilidade metropolitana. Cada área é responsável por um tipo específico de atividades, desde a gestão institucional e financeira até ao planeamento estratégico da mobilidade, gestão tecnológica e supervisão da operação rodoviária unificada. Assim, estas áreas permitem dividir o trabalho e assegurar que todas as competências da Autoridade de Transportes — incluindo a gestão integrada da bilhética e a monitorização do serviço público — são planeadas, geridas e controladas de forma eficiente.

Gestão Corporativa

Responsável pela gestão interna e suporte institucional da organização:

- Jurídico e Compliance
- Recursos Humanos
- Serviços Administrativos e Infraestruturas
- Sistemas de Gestão e Sustentabilidade (ESG)
- Auditoria Interna e Riscos Operacionais
- Responsabilidade Social

Área Financeira

Responsável pela gestão económica e financeira da organização:

- Suporte à Atividade
- Contabilidade, Tesouraria, Fiscalidade, Faturação, Aquisições e Contratação
- Controlo de Gestão
- Conferência de Receita

Estudos e Sistemas

- Suporte Tecnológico
- Dados e Sistemas
- Sistema de Bilhética
- Inovação Tecnológica

Operações

Responsável pela gestão da rede de transportes e pela fiscalização operacional:

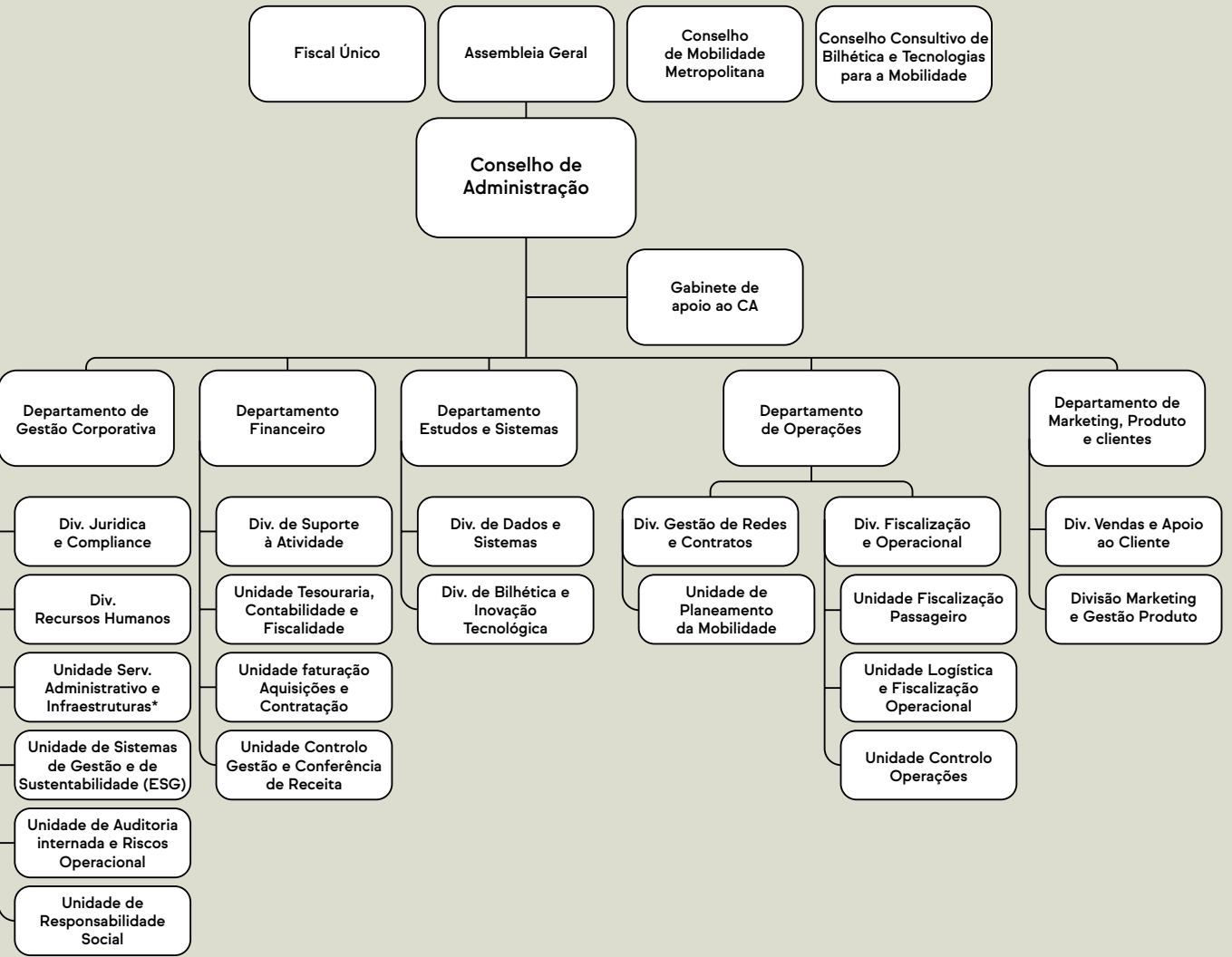
- Gestão de Redes e Contratos
- Planeamento da Mobilidade
- Fiscalização Operacional
- Controlo de Operações

Marketing, Produto e Clientes

Área focada na relação com o cliente, comunicação, desenvolvimento e gestão de produtos/marcas e desenvolvimento de produtos.

- Divisão de Vendas e Apoio ao Cliente
- Divisão de Marketing e Gestão de Produto

Organograma Geral TMP



7.1.3 Política de Recursos Humanos

A política de recursos humanos da Transportes Metropolitanos do Porto assenta na valorização das pessoas, na promoção de condições de trabalho seguras e saudáveis e no desenvolvimento contínuo de competências, reconhecendo o papel central dos colaboradores na concretização da missão e dos objetivos estratégicos da organização.

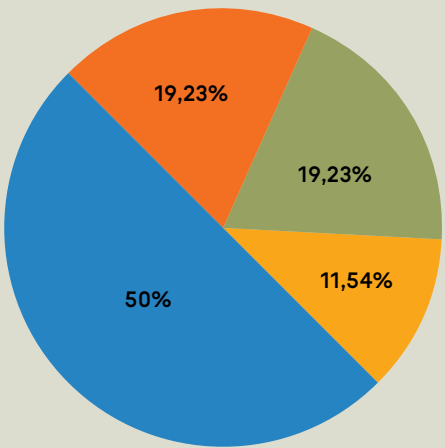
Neste contexto, a empresa procura promover um ambiente de trabalho colaborativo e motivador, orientado para a eficiência, a responsabilidade e o compromisso com o serviço público de mobilidade.

A gestão de pessoas tem sido desenvolvida de forma progressiva, acompanhando o processo de consolidação da estrutura organizacional da empresa e garantindo a adequação dos recursos humanos às necessidades operacionais e estratégicas da organização.

7.1.4 Caracterização do Quadro de Pessoal

No final do exercício, a Transportes Metropolitanos do Porto contava com 23 colaboradores, tendo registado um número médio anual de 16 colaboradores.

O quadro de pessoal integra diferentes modalidades de vínculo contratual, nomeadamente cedência de interesse público (sem termo), comissão de serviço, contrato de trabalho por tempo indeterminado. A estrutura de vínculos evidencia uma predominância de contratos de trabalho sem termo, refletindo uma aposta na estabilidade e continuidade das equipas.



Estrutura Vínculos Contratuais	
Cedência de Interesse Público	5
Comissão de Serviço	5
Contrato Sem Termo	13
Mandato	3

7.1.5 Estrutura Demográfica

7.1.5.1 Distribuição por Género

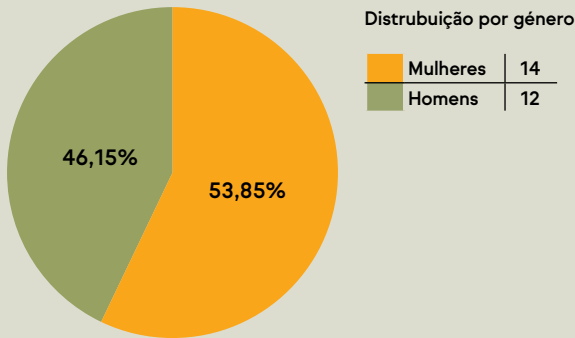
A TMP é signatária da Declaração para garantir a igualdade de oportunidades entre mulheres e homens no setor dos transportes, integrando a Plataforma da União Europeia para a Mudança "Mulheres nos Transportes", lançada pela Comissão Europeia a 27 de novembro de 2017.

No setor dos transportes, apenas 22% dos profissionais são mulheres. Esta Plataforma tem como objetivo reforçar o emprego feminino e promover a igualdade de oportunidades entre géneros, funcionando como fórum para:

- Debate e troca de boas práticas;
- Desenvolvimento de ações concretas pelos membros;
- Monitorização do progresso na igualdade de género.

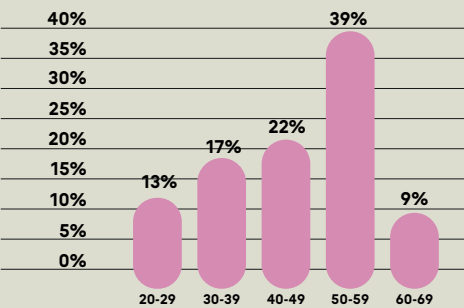
A adesão da TMP traduz o compromisso institucional com a diversidade de género e a promoção de carreiras equilibradas no setor dos transportes públicos metropolitanos.

Em 2025 a distribuição por género revela equilíbrio entre colaboradores do género feminino e masculino, na TMP com 57% de mulheres e 42% de homens.



7.1.5.2 Estrutura Etária

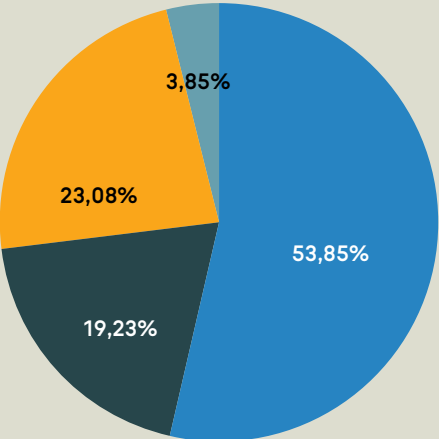
A análise da composição etária da equipa evidencia uma predominância de trabalhadores com experiência profissional consolidada. A faixa etária entre os 50 e os 59 anos representa a maior proporção de colaboradores.



A idade média da equipa situa-se aproximadamente nos 45 anos, refletindo um equilíbrio entre experiência profissional e renovação geracional.

Qualificações Académicas

A estrutura de qualificações evidencia uma predominância de colaboradores com formação superior, refletindo a natureza técnica e especializada das funções desempenhadas na organização.



Estrutura Vínculos Contratuais

3.º Ciclo Ensino Básico	1
Ensino Secundário	6
Licenciatura	14
Mestrado	5

7.1.6 Estrutura Funcional

Durante o período em análise, os colaboradores encontravam-se distribuídos pelas diferentes áreas organizacionais da empresa.

O Departamento de Gestão Corporativa integrou dois juristas, dois assistentes de administração e duas colaboradoras da Linha Andante enquanto a Direção Administrativa e Financeira contou com quatro colaboradores responsáveis pela gestão administrativa, financeira e contabilística da organização.

O Departamento de Sistemas integrou quatro colaboradores dedicados ao suporte tecnológico e à gestão das infraestruturas de sistemas de informação, e o Departamento de Operações dispôs de cinco colaboradores responsáveis pela monitorização da operação, fiscalização e acompanhamento da rede de transportes.

A área de Marketing, Produto e Clientes integrou três colaboradores afetos ao apoio ao cliente e à comunicação, e o Gabinete de Apoio ao Conselho de Administração contou com um colaborador responsável pelas atividades de comunicação institucional e promoção.

7.1.7 Movimentos de Pessoal

Em 2025 foram integrados 26 colaboradores, não tendo sido registadas saídas. A origem institucional dos colaboradores reflete a diversidade de entidades do setor público e privado que contribuíram para a constituição da equipa da TMP.

Estrutura Etária	
Faixa Etária	Número de Trabalhadores
20 a 29 anos	3
30 a 39 anos	4
40 a 49 anos	6
50 a 59 anos	11
60 a 69 anos	2

Entidade de Origem	Número de Trabalhadores
Área Metropolitana do Porto (AMP)	8
EGOR	6
STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto	3
Novo Contrato (recrutamento direto)	6
IEFP - Instituto do Emprego e Formação Profissional	1
Metro do Porto	1
IGF - Inspeção-Geral de Finanças	1

7.1.8 Taxa de Absentismo

Durante o período em análise, não se registaram níveis relevantes de absentismo, tendo a atividade da empresa decorrido com normalidade.

A taxa de absentismo manteve-se reduzida, evidenciando a estabilidade da equipa e o elevado nível de compromisso demonstrado pelos colaboradores no desempenho e no desenvolvimento das atividades da organização.

7.1.9 Formação e Capacitação

Sendo a TMP uma organização recente, a política de formação tem sido orientada para o desenvolvimento de competências críticas ao funcionamento da empresa. Durante o período em análise destacam-se ações de formação nas áreas jurídica e financeira.

A Divisão Jurídica frequentou uma formação especializada em Direito Contencioso Administrativo e Tributário, com duração de dois meses enquanto que o Departamento Financeiro participou em formação específica na utilização do sistema ERP Microsoft Business Central, com o objetivo de reforçar a eficiência dos processos de gestão financeira e administrativa.

7.1.10 Segurança, Saúde e Bem-Estar

No âmbito da política de saúde e segurança no trabalho, a empresa assegurou a realização regular de consultas de medicina do trabalho, promovendo a monitorização preventiva da saúde dos colaboradores.

Foram igualmente disponibilizados equipamentos ergonómicos, nomeadamente plataformas de apoio para os pés e monitores adicionais, com o objetivo de melhorar as condições de trabalho e prevenir problemas músculo-esqueléticos associados ao trabalho em ambiente de escritório.

Ao longo do exercício foram ainda promovidas diversas iniciativas de promoção do bem-estar e da cultura organizacional, incluindo atividades de team building, momentos de convívio entre colaboradores e a realização do tradicional jantar de Natal da empresa, contribuindo para o reforço do espírito de equipa e da identidade organizacional.

7.1.11. Avaliação de Desempenho

No domínio da avaliação de desempenho, não foram ainda implementados mecanismos formais, considerando que a empresa se encontra numa fase inicial de consolidação da sua estrutura organizacional.

Prevê-se, numa fase posterior de desenvolvimento da organização, a definição e implementação de um sistema estruturado de avaliação de desempenho, alinhado com os objetivos estratégicos da empresa e orientado para a valorização e desenvolvimento contínuo dos colaboradores.

7.2 Contratações Com Procedimento

A TMP enquanto empresa de transportes do setor empresarial local, encarregue da gestão do Serviço Público de Transportes Rodoviários da Área Metropolitana do Porto, da gestão da plataforma tecnológica integradora do sistema de bilhética e de informação ao público, do desenvolvimento de estudos e planos e da implementação de políticas de acessibilidade, de mobilidade e de transportes, nos termos do previsto na al. f) do artigo 45.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, na sua redação atual, como entidade adjudicante, abrangida pelo disposto na subalínea ii) do n.º 2 do artigo 2.º do Código dos Contratos Públicos (CCP).

Adicionalmente, a TMP integra ainda o elenco de entidades previsto na al. a) do n.º 1 do artigo 7.º do CCP. Nestas circunstâncias, a Parte II do CCP apenas é aplicável à formação dos contratos da TMP quando se verificarem os requisitos cumulativos previstos no n.º 1 do artigo 11.º do mesmo diploma.

Na sua atividade aquisitiva, a TMP procurou assegurar o cumprimento das normas constantes do CCP e dos princípios basilares nele consagrados, nomeadamente os da transparência e publicidade, concorrência, imparcialidade e legalidade. No contexto da empresa, esta função revela-se essencial para viabilizar e sustentar a estratégia adotada, garantindo que a sua atuação se encontra alinhada com as diretrizes estabelecidas pelo seu acionista, a AMP.

Em 2025, o Conselho de Administração solicitou ao seu consultor jurídico externo a emissão de um parecer jurídico, sobre o enquadramento da TMP no âmbito do CCP. Foi considerado que a Parte II do CCP aplicar-se-ia apenas aos “contratos que digam respeito a atividades exercidas nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais, e cujo objeto abranja prestações típicas de contratos de (i) empreitadas de obras públicas, (ii) concessão de obras públicas ou serviços públicos (iii) locação ou aquisição de bens móveis e (iv) aquisição de serviços, e apenas quando tais contratos tenham um valor acima dos valores limiares do artigo 474.º CCP”.

Conclui o parecer que, "quando o contrato a celebrar não preencha cumulativamente os três requisitos supra indicados (que resultam do disposto no Artigo 11.º), o regime da contratação pública prevista na Parte II não é de aplicação obrigatória". Para tal verificação, o parecer indica um conjunto de questões, cuja resposta define o regime jurídico aplicável ao procedimento aquisitivo:

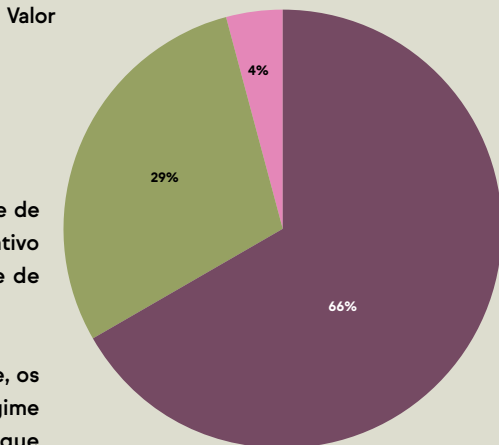
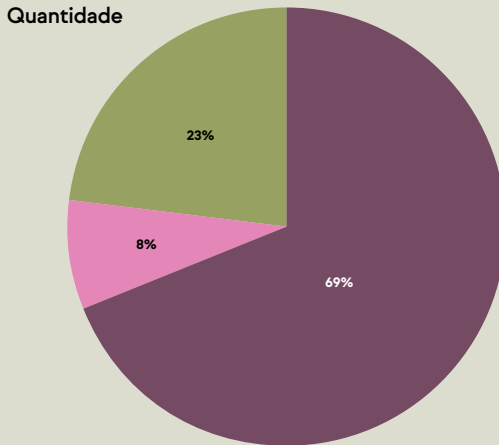
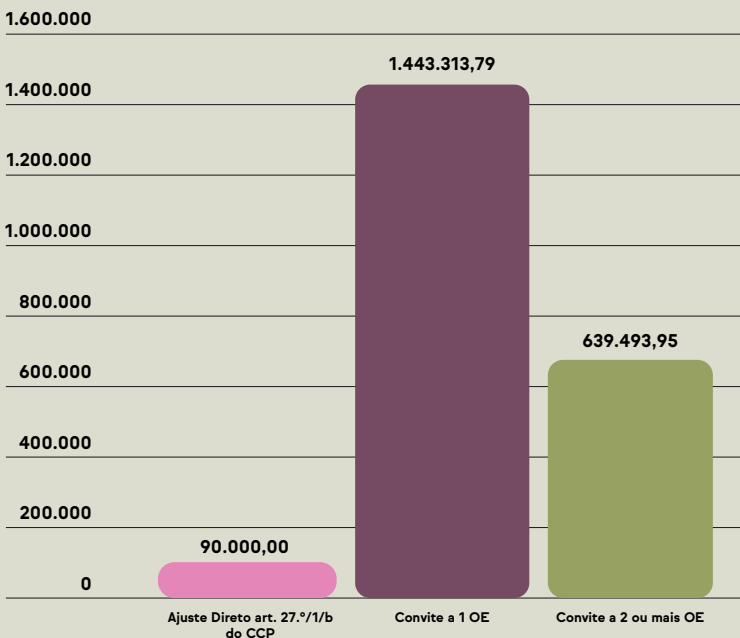
- «o objeto [do procedimento] dizer “direta e principalmente respeito a uma ou a várias das atividades” exercidas no sector dos transportes»; e
- “o objeto desse contrato abranger prestações típicas dos tipos contratuais referidos no artigo 11.º, n.º 1, al. b) do CCP”; e
- “o valor dos contratos”.

Independentemente da resposta afirmativa ou negativa a estas questões, a TMP, na formação e na execução dos contratos alinha pelo cumprimento dos princípios fundamentais da contratação pública previstos no artigo 1.º-A do CCP. Internamente, foram definidas regras de tramitação dos procedimentos aquisitivos alinhadas com o disposto no Capítulo II da Parte II do CCP (Escolha do Procedimento):

Valor do Contrato	Regras internas
≤ € 5.000	Equivalentes às do ajuste direto simplificado
≤ € 75.000	Convite a um operador económico
€ 75.000 a € 215 000	Convite a dois ou mais operadores económicos
≥ € 215 000	Aplicação da Parte II do CCP

No primeiro ano de existência (2025), o foco da contratação pública esteve na aquisição de bens e serviços indispensáveis ao arranque da empresa e à consolidação das suas operações. Foram celebrados 18 convites a um operador económico (OE), 6 convites a dois ou mais operadores económicos e dois ajustes diretos por critérios materiais para a aquisição de serviços jurídicos¹, que totalizaram 2.172.807,74 €. No final do ano, contabilizaram-se três autorizações de despesa e respetivas autorizações de abertura do procedimento pré-contratual que não se concluíram² em 2025, pelo que não foram contabilizadas nas seguintes demonstrações:

Tipo de Procedimento	Quantidade	Valor Total
Ajuste Direto - art. 27.º/1/b) do CCP	2	90 000,00 €
Convite a 1 OE	18	1 443 313,79 €
Convite a 2 ou mais OE	6	639 493,95 €
Total	26	2 172 807,74 €



- Ajust Direto art. 27.º/1/b) do CCP
- Convite a 1 OE
- Convite a 2 ou mais OE

Tendo como referencial a assinatura do contrato.

Este período foi marcado por desafios significativos, designadamente a necessidade de estabelecer processos internos eficientes, assegurar o cumprimento do quadro normativo aplicável e responder a exigências operacionais num contexto de crescimento e de estruturação interna na organização.

Este enquadramento permitiu à TMP garantir que, desde o primeiro ano de atividade, os procedimentos de contratação pública adotados se encontraram alinhados com o regime constante do CCP e com as melhores práticas de gestão, assegurando um arranque operacional sustentado e juridicamente robusto.

¹ Al. b) do n.º 1 do artigo 27.º do CCP.

² Tendo como referencial a assinatura do contrato.

Objeto do contrato	Tipo de procedimento	Valor do contrato	Cocontratante	NIPC
Aquisição fornecimento, instalação, configuração e colocação em funcionamento de uma solução completa de Data-center, incluindo hardware, software e serviços associados - DC - (sala de servidores)	Convite a 2 ou mais OE	169 214,56 €	Guedes, Alves e Pacheco, Lda.	506897133
Aquisição de 153.000 cartões PVC produzido com plástico reciclado	Convite a 2 ou mais OE	134 334,00 €	Idemia Portugal, Unipessoal, Lda	505084490
Serviços de fornecimento, instalação e manutenção de postos de carregamento para viaturas elétricas	Convite a 2 ou mais OE	13 272,99 €	Bilobite – Engenharia, Lda.	504240773
Transporte fluvial de caráter turístico, prestado por operador licenciado, entre o Cais do Ouro (Porto) e a Afurada (Vila Nova de Gaia)	Convite a 1 OE	165 000,00 €	Rentdouro – Turismo Náutico, Lda.	505041170
Serviços de marketing e comunicação para as marcas TMP, Andante e UNIR,	Convite a 1 OE	88 800,00 €	Bastarda, Lda.	514433752
Serviços de audiovisual e de fotografia	Convite a 1 OE	30 750,00 €	Blaster Image Works, Unipessoal Lda.	514049553
Sistema automático de produção e disponibilização de informação sobre transportes	Convite a 1 OE	36 000,00 €	OPT – Optimização e Planeamento de Transportes, S.A.	502755610
Atualização do hardware do servidor e instalação de uma UPS e nova licença de Windows Server e de SQL Server Standard	Convite a 1 OE	51 662,08 €	RELOAD – Consultoria Informática, Unipessoal, Lda.	506210855
Aquisição de serviços jurídicos externos – apoio à contratação pública e interlocução nos processos de reequilíbrio financeiro entre a TMP e a equipa jurídica que os instruir	Ajuste Direto art. 27.º/1/b) do CCP	15 000,00 €	Luís Almeida e Costa	199102481
Aquisição de serviços jurídicos para análise e gestão processual dos pedidos de reequilíbrio financeiro apresentados pelos operadores de serviço público de transporte de passageiros	Ajuste Direto art. 27.º/1/b) do CCP	75 000,00 €	PLMJ Advogados, Sociedade Multidisciplinar, SP, RL,	502289929
Fornecimento e instalação de mobiliário em diversos espaços das novas instalações da TMP	Convite a 2 ou mais OE	185 570,00 €	Vilarinha – Investimentos Imobiliários e Turísticos, Lda.	503311952
Execução de obras de adaptação das novas instalações da TMP, E.M.T., S.A., incluindo a execução de serviços de eletricidade, ITED, e instalações mecânicas e hidráulicas	Convite a 1 OE	390 427,95 €	Gondor Engenharia e Construção, LDA.	514673290
Aquisição de serviços para implementação da campanha “Pega lá uma viagem”,	Convite a 1 OE	60 000,00 €	Bastarda, Lda.	514433752
Merchandising institucional da marca UNIR para a Noite Branca de Gondomar e Expoval em Valongo	Convite a 1 OE	21 900,00 €	Arrobas Enérgicas, Lda.	516618911
Serviços de limpeza serviços de limpeza para a sede TMP	Convite a 2 ou mais OE	35 880,00 €	AMG Services, S.A.	510689337
Serviços de implementação do ERP Microsoft Dynamics 365 Business Central na TMP, respetiva formação dos utilizadores e apoio no arranque da solução	Convite a 1 OE	105 881,60 €	CPCECHO, Lda.	504308289
Aquisição de material promocional corporativo da marca TMP	Convite a 1 OE	20 011,70 €	Bastarda, Lda.	514433752
Aluguer operacional de três viaturas ligeiras	Convite a 2 ou mais OE	101 222,40 €	A LeasePlan Portugal – Comércio e Aluguer de Automóveis e Equipamentos, Lda.	502167610
Aquisição de serviços produção e instalação de sinalética na nova sede TMP	Convite a 1 OE	23 125,00 €	Rui Álvaro Silva – Design, Unipessoal, Lda.	510033628
Contratação de serviços profissionais nas áreas de tesouraria, contabilidade e cumprimento das obrigações fiscais e parafiscais, bem como, de pessoal e recursos humanos e garantir apoio à migração e parametrização do novo ERP e inventariação dos ativos fixos e reconciliação com as fichas cadastrais	Convite a 1 OE	217 690,00 €	Deloitte Processes & Operations, S.A.	502446170
Realização de um inquérito de satisfação aos Utentes servidos pela Rede UNIR	Convite a 1 OE	57 750,00 €	DOMP - Desenvolvimento Organizacional Marketing e Publicidade, S.A.	502175907
Aquisição de serviços de recrutamento especializado de 4 trabalhadores	Convite a 1 OE	27 342,00 €	Michael Page Internacional Portugal - Empresa de Trabalho Temporário e Serviços de Consultadoria, Lda.	505099438
Serviços de consultoria especializada em sistemas de bilhética	Convite a 1 OE	60 000,00 €	GAPLET – Consultoria e Serviços, Lda.	514208422
Serviços de manutenção dos sistemas de segurança Firewall e WAF	Convite a 1 OE	16 173,46 €	Reload – Consultoria Informática Unipessoal, Lda.,	506210855
Serviços de manutenção e suporte da infraestrutura de rede, segurança e sistemas da TMP	Convite a 1 OE	18 000,00 €	NOSHUT, Lda.	514889357
Seguro de saúde para os colaboradores da TMP sem acesso à ADSE	Convite a 1 OE	52 800,00 €	MGEN Portugal – Companhia de Seguros, S.A.	517503131
Total		2 172 807,74 €		

7.3 Proteção de Dados e Segurança da Informação

No exercício de 2025, a TMP – Transportes Metropolitanos do Porto manteve o seu compromisso institucional com a proteção de dados pessoais e com o cumprimento do enquadramento jurídico aplicável, em particular do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016 (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados – RGPD).

No quadro da cessão da atividade anteriormente desenvolvida pela TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, a TMP recebeu e deu continuidade ao modelo de gestão da informação pessoal que vinha sendo desenvolvido por aquela entidade desde 2017, assegurando a manutenção das políticas, procedimentos e práticas de governação associadas ao tratamento de dados pessoais. Nesse contexto, foram igualmente prestados os necessários apoios aos processos de migração e transição de sistemas e operações, de forma a garantir a continuidade das salvaguardas de proteção de dados e a conformidade das operações de tratamento realizadas.

Ao longo do ano foram prosseguidas as diligências correntes associadas à função de encarregado da proteção de dados, designadamente no acompanhamento das atividades de tratamento realizadas pela organização, na resposta a pedidos de exercício de direitos por parte dos titulares dos dados e no apoio às áreas internas em matérias relacionadas com a proteção de dados pessoais.

7.4 Governo Societário

A informação relativa ao governo societário da TMP é objeto de documento autónomo, elaborado nos termos legalmente aplicáveis e em articulação com os restantes instrumentos de prestação de contas, no qual se apresentam, de forma desenvolvida, a estrutura de governação, os órgãos sociais, os mecanismos de controlo interno, os princípios de gestão e os demais elementos relevantes para a caracterização do modelo de governo da sociedade.

O enquadramento organizacional e de suporte institucional descrito constitui a base da execução económica e financeira do exercício, cuja análise se apresenta no capítulo seguinte.



8

T — M — P

O presente capítulo analisa a situação económica e financeira da Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A., relativa ao primeiro exercício da sua atividade, encerrado em 31 de dezembro de 2025. Tratando-se do ano fundacional da empresa, os resultados apresentados refletem uma realidade singular.

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), com as normas contabilísticas e de relato financeiro aplicáveis às entidades do setor público empresarial local, respeitando os princípios contabilísticos geralmente aceites. Não existindo exercícios anteriores para comparação, todos os indicadores apresentados são, por definição, de base zero.

8.1 Situação Patrimonial

A estrutura patrimonial reflete a natureza da empresa. Em 31 de dezembro de 2025, o Ativo Total da TMP ascendia a 108,9 milhões de euros, dominado por Ativos Correntes, em particular Disponibilidades e Créditos a Receber.

BALANÇO	2025
Ativos Fixos Tangíveis	983 815
Ativos Intangíveis	1 118 104
Inventários	897 940
Clientes	9 102 780
Estado e outros entes públicos	2 284 881
Outros créditos a receber	40 759 037
Diferimentos	35 685
Caixa e Depósitos Bancários	53 742 060
Ativo	108 924 303
Capital subscrito	2 000 000
Subsídios ao investimento	926 381
Resultado líquido do período	389 858
Capital Próprio	3 316 239
Provisões	10 332 494
Fornecedores	2 306 079
Fornecedores de Investimentos	68 141
Estado e outros entes públicos	4 157 321
Outras dívidas a pagar	40 047 659
Diferimentos	48 696 371
Passivo	105 608 064

[valores expressos em euros]

No final do exercício, a rubrica de Dívidas a Clientes situava-se em 9,1 milhões de euros. Nesta rubrica encontra-se registada a faturação aos municípios relativa a protocolos de fornecimento de títulos Andante no montante de 6,9 milhões de euros, disponibilizados e faturados pela TMP em dezembro de 2025, mas cujo pagamento ocorrerá apenas em 2026. Os saldos mais significativos referem-se ao Município do Porto, com 3,4 milhões de euros e ao Município de Vila Nova de Gaia, com 1,4 milhões de euros.

Os valores a receber do Estado, no montante aproximado de 2,3 milhões de euros, correspondem sobretudo a verbas de IVA (Imposto sobre o valor Acrescentado).

A rubrica Outros Créditos a Receber totalizava, no final do exercício, cerca de 40,8 milhões de euros. Neste montante incluem-se 29 milhões de euros referentes a compensações tarifárias de programas de Incentivo contratualizados com o Estado e ainda não recebidas, designadamente:

- Jovens Gratuitos (21,79 milhões de euros)
- Antigos Combatentes (5,64 milhões de euros)
- Circula PT (1,57 milhões de euros)

Esta rubrica integra também:

- Subsídios à exploração correspondentes ao programa Incentiva + TP: 4,9 milhões de euros
- Receita de vendas a bordo dos 5 operadores da rede UNIR por transferir: 1,9 milhões de euros
- Receita de títulos vendidos nos postos de venda CP: 1,8 milhões de euros

O valor inscrito em inventários, de 898 mil euros, corresponde a suportes físicos de bilhética transferidos no âmbito da transferência global de património do TIP (Transportes Intermodais do Porto), nomeadamente Andante Papel, no valor de 604 mil euros, e Andante PVC, no valor de 245 mil euros.

Destaca-se ainda o investimento tecnológico e em infraestruturas, refletido nas rubricas do Ativo Não Corrente. O Ativo Fixo Tangível apresenta um valor líquido de 984 mil euros, do qual se destacam 169 mil euros em curso, respeitantes ao desenvolvimento do novo datacenter da empresa. O Ativo Intangível ascendia a 1,1 milhões de euros, suportado por investimentos em projetos que integram componentes tecnológicas essenciais à operação, nomeadamente o projeto Anda – Fase 2, o projeto API Apex, o projeto CRM da Linhandante e o projeto de carregamento na app Anda.

No seu total, os Capitais Próprios atingem 3,32 milhões de euros, refletindo ainda a fase inicial da empresa, enquanto o Passivo totalizava 105,6 milhões de euros.

Nos Capitais Próprios incluem-se 2 milhões de euros de Capital Subscrito pela Área Metropolitana do Porto, 926 mil euros relativos a subsídios ao investimento e 389 mil euros referentes ao Resultado Líquido do período.

Ao nível do Passivo Corrente, destacam-se as rubricas de Outras Dívidas a Pagar, no montante de 40 milhões de euros, e de Diferimentos, no montante de 48,7 milhões de euros.

A componente mais expressiva de Outras Dívidas a Pagar refere-se a compensações na posse da TMP, mas ainda não distribuídas pelos operadores à data de 31 de dezembro de 2025, no montante de 28,7 milhões de euros. Esta rubrica inclui ainda receita a transferir para os operadores, mas ainda não faturada por estes, no valor de 4 milhões de euros, bem como valores referentes ao contrato de operação da rede UNIR ainda não faturados pelos respetivos operadores, no montante de 3,5 milhões de euros.

A rubrica de Diferimentos corresponde quase integralmente a Subsídios à Exploração recebidos no âmbito do Programa Incentiva+TP, no montante de 48,7 milhões de euros. O reconhecimento destes valores em resultados observará a periodização económica, ocorrendo em período subsequente, em função da execução dos gastos subsidiados.

As Dívidas a Fornecedores totalizavam 2,31 milhões de euros. Os principais credores estão diretamente associados ao núcleo da operação: Metro do Porto, S.A., com 936 mil euros, Synchro - Serviços em Outsourcing, com 318 mil euros, e SIBS Pagamentos, com 294 mil euros.

Ao nível do Passivo Não Corrente, o saldo corresponde integralmente a Provisões constituídas, no montante de 10,3 milhões de euros. Estas provisões destinam-se a fazer face a eventuais responsabilidades financeiras associadas aos contratos de prestação de serviços da rede UNIR, refletindo, em particular, riscos decorrentes de reclamações por parte dos operadores, relacionados com a incerteza contratual e com os impactos económicos das operações em exercícios anteriores.

8.2 Resultados

No seu primeiro ano de atividade, a TMP apresentou um EBITDA de 4,68 milhões de euros e um Resultado Líquido do período de 389,9 mil euros.

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS	2025
CMVMC	-887 019
Fornecimentos e serviços externos	-180 013 441
Gastos com o pessoal	-1 499 561
Outros gastos e perdas	-136 124
Provisões	-10 332 494
Gastos/reversões de depreciação e amortização	-543 185
Juros e gastos similares suportados	-245 742
Imposto sobre o rendimento do período	-3 613 617
Gastos	-197 271 183
Vendas e serviços prestados	188 090 339
Subsídios à exploração	9 240 557
Outros rendimentos e ganhos	213 776
Juros e rendimentos similares obtidos	116 368
Rendimentos	197 661 040
Resultado Líquido do Período	389 858
EBITDA	4 676 033

[valores expressos em euros]

Ao nível dos rendimentos, destacou-se a rubrica de Vendas e Serviços Prestados, no montante de 188,1 milhões de euros. A principal componente correspondeu à receita direta do Sistema Intermodal Andante, que atingiu 109 milhões de euros, à qual se somaram 66,7 milhões de euros de compensações tarifárias. Esta última componente refletiu o forte impacto das políticas públicas de mobilidade, traduzido nas verbas dos programas Jovens Gratuitos, com 39 milhões de euros, Incentiva+TP do Fundo Ambiental, com 19,3 milhões de euros, Antigos Combatentes, com 5,6 milhões de euros, e Circula PT, com 2,7 milhões de euros. Os Subsídios à Exploração corresponderam, essencialmente, ao contrato interadministrativo de delegação de competências relacionadas com o sistema de mobilidade e o serviço público de transporte de passageiros, no valor de 5,2 milhões de euros, e às verbas do programa Incentiva+TP, no montante de 3,4 milhões de euros.

Na rubrica de Outros Rendimentos e Ganhos encontravam-se registados 170,9 mil euros relativos à imputação de subsídios ao investimento e 42,9 mil euros de rendimentos associados ao desconhecimento de talões de vale numerário expirados e não descontados.

Ao nível dos gastos, a rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos representou, de forma largamente dominante, a principal

componente, atingindo cerca de 180 milhões de euros. Este montante inclui os encargos com a operação da rede intermodal Andante, no valor de 88,3 milhões de euros, com a operação da rede UNIR, no valor de 37,1 milhões de euros, e com a redistribuição das compensações tarifárias recebidas aos respetivos operadores, no montante de 47,7 milhões de euros. Inclui ainda comissões e outros encargos relacionados com os canais de venda Andante, que somaram 3,9 milhões de euros, bem como 2,5 milhões de euros de encargos com trabalhos especializados diversos.

A rubrica de Gastos Com o Pessoal, de aproximadamente 1,5 milhões de euros, apresentou um peso reduzido, refletindo o caráter inicial da estrutura organizacional da empresa em 2025.

Os Rendimentos Operacionais totalizaram 197,5 milhões de euros, enquanto os Gastos Operacionais se fixaram em 192,9 milhões de euros.

	2025
Custos Operacionais	192 868 640
Receitas Operacionais	197 544 673
Grau de Cobertura Operacional	102,42%

[valores expressos em euros]

O Grau de Cobertura Operacional, que traduz a capacidade de as receitas diretamente relacionadas com a atividade operacional da TMP cobrirem os custos operacionais antes de amortizações, fixou-se em 102,42%.

8.3

Gestão de Risco e Liquidez

O risco de liquidez decorre de um Passivo Corrente superior ao Ativo Corrente. A TMP assegura a gestão dos recebimentos e pagamentos, de modo a manter níveis adequados de liquidez.

Em 31 de dezembro de 2025, o Fundo de Maneio — entendido como a diferença entre o ativo corrente e o passivo corrente — era positivo em 11,55 milhões de euros, enquanto o grau de liquidez imediata se fixava em 1,26, evidenciando que as responsabilidades de curto prazo podiam ser satisfeitas com recurso às disponibilidades imediatas da TMP.

Gestão de Risco Liquidez	2025
Caixa e Depósitos Bancários	53 742 060
Receita em poder de terceiros	2 913 382
Operadores Conta Corrente	1 813 294
(1) Disponibilidades	58 468 737
Fornecedores	2 306 079
Fornecedores de Investimento	68 141
Estado e outros entes públicos	4 157 321
Operadores	2 003 066
Credores diversos	37 828 368
Remunerações	216 225
(2) Passivo de curto prazo	46 579 200
(3) = (1)/(2) Grau de Liq Imediata	1,26

8.4

Objetivos de Gestão e Plano de Atividades e Orçamento

O Plano de Atividades e Orçamento foi aprovado pela Assembleia Geral, na reunião de 18 de março de 2025. Seguidamente, apresenta-se a respetiva execução financeira, agregando os principais indicadores económicos e de atividade.

Indicadores	PAO 2025	Executado 2025	Desvio (Executado - PAO)
Resultado Líquido	707 307	389 858	-317 450
EBITDA	1 577 202	4 676 033	3 098 831
Resultado Operacional (EBIT)	842 852	4 132 849	3 289 996
Volume de Negócios	242 289 956	188 090 339	-54 199 617

[valores expressos em euros]

Embora os resultados económicos tenham superado significativamente as expectativas, o volume de negócios ficou aquém do projetado, refletindo diferenças no timing e na natureza dos fluxos financeiros.

Verifica-se, adicionalmente, uma execução inferior ao previsto em diversas rubricas de investimento, associada ao facto de 2025 ter sido um ano de instalação e estruturação da empresa. Este desfasamento entre planeamento e execução é coerente com a natureza do exercício inicial, devendo ser interpretado no contexto do processo de consolidação institucional da empresa.

Indicadores	PAO 2025	Executado 2025	Desvio (Executado - PAO)
ANDA	253 360	116 190	-137 170
ANDA E PORTAL	39 316	17 682	-21 634
Andante	225 000	100 728	-124 272
API Andante	44 000	83 150	39 150
CRM	65 155	19 472	-45 683
Diversos	100 000	18 018	-81 983
ERP / SAP	500 000	36 066	-463 934
Fila Espera	94 212	0	-94 212
Geral	2 450 000	793 198	-1 656 802
Gestão Documental	90 000	0	-90 000
Lojas Andante	3 300 000	13 158	-3 286 842
LooP (cEMV)	190 000	4 950	-185 050
Marca TMP	100 000	0	-100 000
MeSS	46 924	21 470	-25 454
MVA - Cashless	1 040 000	0	-1 040 000
PGiA	722 345	0	-722 345
Portal Andante	60 000	0	-60 000
RGPD	60 000	0	-60 000
Viaturas	100 000	0	-100 000
Total Global	9 480 312	1 224 081	-8 256 231

[valores expressos em euros]

8.5

Prazo Médio de Pagamento a Fornecedores e Pagamentos em Atraso

A evolução do Prazo Médio de Pagamento a Fornecedores, em conformidade com a RCM nº 34/2008, de 22 de fevereiro, alterada pelo Despacho nº 9870/2009, de 13 de abril, e divulgação nos atrasos nos pagamentos (“arrears”), conforme definido no Decreto-Lei nº 65 – A/2011, de 17 de maio, encontra-se evidenciada nas tabelas seguintes.Despacho nº 9870/2009, de 13 de abril, e divulgação nos atrasos nos pagamentos (“arrears”), conforme definido no Decreto-Lei nº 65 – A/2011, de 17 de maio, encontra-se evidenciada nas tabelas seguintes.

PMP	2025
Prazo (dias)	48

Dívidas vencidas de acordo com o Art. 1º DL 65 - A / 2011					
Dívidas Vencidas (€)	<0 dias	0 - 90 dias	90 - 180 dias	180-365 dias	> 365 dias
Aquisições de Bens e Serviços	3 193 503	489 300	210 255	442 236	172 728
Aquisições de Capital	63 627	4 871	0	0	0
TOTAL	3 257 130	494 171	210 255	442 236	172 728

A informação detalhada sobre políticas contabilísticas, notas explicativas e divulgações complementares encontra-se apresentada no Anexo às Demonstrações Financeiras do período findo em 31 de dezembro de 2025.

9

T — M — P

Transportes
Metropolitanos
do Porto

SATISFAÇÃO
DOS CLIENTES
E QUALIDADE
DO SERVIÇO

9.1

Inquérito de Satisfação UNIR 2025

O inquérito de satisfação aos utilizadores da UNIR foi desenvolvido com o objetivo de avaliar a perceção dos clientes relativamente à qualidade do serviço prestado, em linha com as dimensões de desempenho previstas contratualmente para os operadores. A análise incidiu sobre sete dimensões principais do serviço: condução, conforto, limpeza e conservação do material circulante (interior e exterior), acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, atendimento ao público e informação disponibilizada aos utilizadores, bem como indicadores de lealdade e recomendação do serviço.

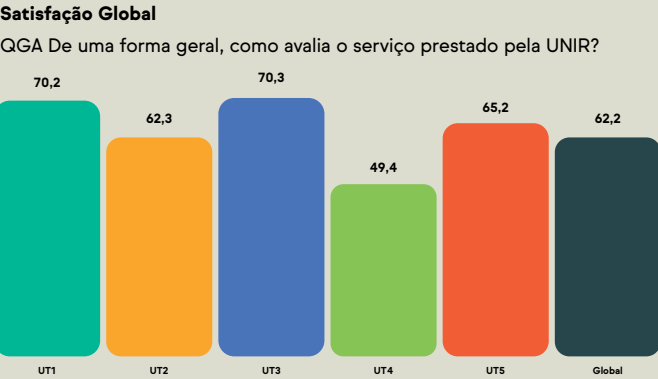
O universo do estudo correspondeu aos utilizadores da UNIR com idade igual ou superior a 16 anos, que utilizaram as linhas em operação durante o período de recolha de dados, entre 5 e 12 de novembro de 2025. A recolha foi efetuada através de entrevistas diretas e presenciais em paragens de autocarro, com base num questionário estruturado especificamente desenvolvido para este efeito.

Para assegurar representatividade estatística, foi planeada a recolha de 385 entrevistas por operador, num total previsto de 1925. No final do trabalho de campo foram obtidas 1973 entrevistas completas e validadas, posteriormente, ponderadas por operador e o tipo de dia (dia útil, sábado e domingo), originando uma amostra global ponderada de 1143 entrevistas e um erro amostral estimado de 2,9% para um nível de confiança de 95%.

A amostra foi estratificada de forma proporcional por dia da semana e por período horário, sendo sido selecionadas, para recolha, as paragens com maior número de validações em cada município e período do dia. As entrevistas foram conduzidas por uma equipa de entrevistadores especificamente formada, distribuídas por cinco períodos horários ao longo do dia, entre as 7h00 e as 21h00, garantindo a cobertura dos principais momentos de utilização do serviço.

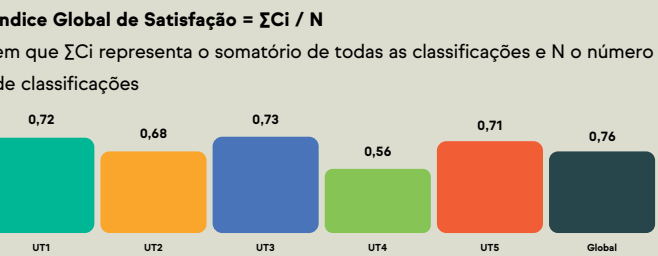
Os resultados das avaliações foram tratados com base em escalas de satisfação convertidas para uma escala de 0 a 100 pontos, de forma a facilitar a leitura, comparação e interpretação dos resultados. No caso do índice global de satisfação, foi aplicada uma escala específica de avaliação entre 0 e 1, calculada com base nos três aspetos do serviço identificados pelos utilizadores como mais importantes.

O estudo evidencia uma avaliação globalmente positiva do serviço prestado pela rede UNIR com uma satisfação média global de 62,2 pontos numa escala de 0 a 100, traduzindo um nível de satisfação favorável com o serviço.



Entre as diferentes dimensões avaliadas, os resultados demonstram que a condução dos motoristas surge como o aspeto melhor classificado pelos utilizadores, com uma média de 0,83 numa escala de 0 a 1, seguida da limpeza e conservação dos veículos (0,82) e o atendimento prestado aos passageiros (0,81) Em contraste, a informação disponibilizada ao publico sobre linhas, paragens e horários regista a classificação média mais baixa, com 0,55, evidenciando um domínio prioritário de melhoria na comunicação do serviço.

Com base nas dimensões consideradas mais relevantes pelos utilizadores, foi calculado o índice global de satisfação previsto contratualmente, que apresentou um valor médio de 0,67 numa escala entre 0 e 1, refletindo uma avaliação global positiva do desempenho da rede.



Ao nível da fidelização, os resultados apontam para uma perceção favorável do serviço: A intenção média de continuar a utilizar os autocarros UNIR apresenta um valor elevado (85,9 pontos), enquanto o indicador de recomendação do serviço a familiares ou amigos se situa nos 71,3 pontos, sugerindo um nível significativo de confiança e predisposição para recomendar o serviço.

De forma geral, o estudo confirma níveis positivos de satisfação entre os utilizadores UNIR, ainda que subsistam áreas específicas com margem de melhoria, em particular no domínio da informação ao público e na consistência do desempenho entre operadores.

9.2

LinhANDANTE

Em 2025, a atividade associada ao sistema Andante — que integra a LinhAndante enquanto dimensão operacional e de contacto com o utilizador — caracterizou-se por um crescimento significativo da procura, pela consolidação do sistema intermodal e pelo reforço da digitalização da experiência do utilizador.

A equipa, composta por 12 pessoas, desenvolve a sua atividade nos seguintes eixos:

Informação ao utilizador e apoio operacional

A LinhAndante assegura a disponibilização de informação clara, atualizada e acessível, fundamental para a utilização correta do sistema, designadamente a prestação de informação sobre regras de utilização do sistema Andante, o esclarecimento de dúvidas relativas a títulos, zonas e tarifas, a divulgação de alterações operacionais (horários, percursos, reforços de oferta), o apoio à navegação no sistema intermodal (metro, autocarro, comboio) e o apoio à rede de vendas ANDANTE (lojas ANDANTE, revendedores e *Payshop*).

Digitalização e inovação tecnológica

A aposta na digitalização manteve-se como uma prioridade, com destaque para a divulgação e o suporte à utilização da APP ANDA (instalação, utilização e funcionalidade de carregamento TOP UP), bem como para o reporte e resolução de anomalias técnicas.

Promoção da mobilidade

A LinhAndante desempenha um papel relevante na divulgação de campanhas tarifárias (por exemplo, passes gratuitos ou com redução), no esclarecimento sobre elegibilidade e condições de acesso aos benefícios e no apoio ao processo de adesão a títulos específicos.

Gestão de reclamações e melhoria contínua do sistema

A gestão, o tratamento e a resposta a reclamações constituem um instrumento importante na relação com os utilizadores de transporte público e na promoção da confiança no sistema de transportes.

Em 2025 foram recebidas 23.008 reclamações, o que representa um aumento de 23% face a 2024, correspondendo a uma média mensal de 1.917 reclamações. Os principais temas incidiram sobre:

- Dificuldade na conclusão de carregamentos no *TOP-UP* da App ANDA por desconhecimento da finalização da operação ou posicionamento do NFC, carregamentos em duplicado e cartões ANDANTE azuis que ficam inativos;
- Dúvidas sobre a utilização da aplicação Anda como meio de validação;
- Dúvidas sobre a gratuidade dos passes ANDANTE para os jovens até aos 23 anos;
- Pedidos de reembolsos de montantes retidos nas Máquinas de Venda Automáticas (MVA) da Metro do Porto.

Foram, adicionalmente, tratados 8.276 pedidos de informação, traduzindo um decréscimo de cerca de 11%, face ao ano anterior. Ao nível do contacto direto, a LinhANDANTE rececionou aproximadamente 46 mil telefonemas de clientes, Lojas ANDANTE, CP e postos de atendimento dos municípios, tendo ainda contactado mais de 1.400 clientes, para atualização de dados relativos aos processos sociais após Conferencia de Documentação.

Durante o ano foram registadas cerca de mil ocorrências e avarias no sistema intermodal - em particular nas MVA, Postos de Venda Assistida e validadores - que foram encaminhadas para os serviços de manutenção competentes, contribuindo para a rápida resolução das anomalias.

Em contracorrente com o aumento de reclamações, foram rececionados 46 elogios formais, enaltecendo a qualidade do atendimento prestado pela LinhANDANTE, e pelas Lojas ANDANTE, ao longo de 2025.

A tabela seguinte sintetiza os principais indicadores mensais de atividade da LinhANDANTE em 2025:

LinhANDANTE Atendimentos	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Reclamações	1423	1108	1168	1271	1820	1304	1469	1412	1842	3727	3596	2868
Pedidos	569	552	549	512	543	532	654	700	1001	977	1070	617
Elogios	4	5	2	2	5	3	5	4	5	7	3	1
Atendimentos Clientes	2879	2163	2345	2850	2296	2159	1891	2629	3602	3599	1705	1325
Atendimentos Lojas	1397	982	990	989	972	1125	736	1276	2627	1835	1431	1110
Cartões Inativos	14	53	68	51	47	454	82	38	53	21	56	14
Comunicação Ano-malias	110	96	92	117	89	86	105	80	93	52	43	36
Contactos DAF	94	241	158	186	74	86	53	95	64	94	182	63
Total	6490	5200	5372	5978	5846	5749	4995	6234	9287	10312	8086	6034
79 583												

9.3 Acessibilidade e Inclusão

A promoção da acessibilidade e da inclusão constitui um princípio estruturante da política de mobilidade pública na Área Metropolitana do Porto, refletindo o compromisso da TMP em assegurar que o sistema de transportes públicos seja utilizável por todos os cidadãos, independentemente da idade, condição física, condição socioeconómica ou localização territorial. Neste contexto, a atuação da TMP enquanto Autoridade de Transportes orienta-se para a eliminação progressiva de barreiras físicas, tarifárias e informacionais, contribuindo para um sistema de mobilidade mais equitativo, inclusivo e socialmente coeso.

9.3.1 Acessibilidade Física

No plano da acessibilidade física, a rede ANDANTE tem vindo a integrar progressivamente veículos com características que favorecem a utilização por pessoas com mobilidade reduzida, procurando assegurar princípios de acessibilidade universal.

O metro do Porto constitui uma referência em matéria de acessibilidade universal no sistema de transportes da AMP. Desde a sua conceção, a rede - que integra infraestruturas de superfície e subterrâneas - foi desenhada segundo estes princípios, reconhecendo que soluções que beneficiam pessoas com mobilidade reduzida contribuem igualmente para melhorar a experiência de utilização de outros passageiros, como pessoas idosas, utilizadores com carrinhos de bebé ou passageiros com bagagem. Neste contexto, o sistema apresenta elevados padrões de acessibilidade, destacando-se o facto de todas as estações disporem de acesso ao nível do cais, sem degraus ou barreiras internas nos veículos, e de acesso aos cais

subterrâneos através de elevador a partir da superfície; as estações de superfície estão equipadas com rampas de acesso e as máquinas de venda e carregamento de títulos foram concebidas com altura adaptada a utilizadores em cadeira de rodas.

As composições dispõem ainda de lugares reservados para cadeiras de rodas e de sistemas de informação visual e sonora, tanto nas estações como no interior dos veículos, assegurando uma comunicação clara para diferentes perfis de utilizadores. Adicionalmente, é permitida a circulação de cães-guia em todas as estações e composições, reforçando o caráter inclusivo do sistema.

A STCP, responsável pela rede urbana de autocarros no Município do Porto, atingiu a meta de dispor de uma frota integralmente composta por veículos de piso rebaixado, reforçando o compromisso com a acessibilidade universal no transporte público urbano. Os autocarros estão equipados com rampas de acesso, espaço reservado para cadeiras de rodas ou carrinhos de bebé e lugares preferenciais devidamente sinalizados para pessoas com deficiência, idosos, grávidas e passageiros com crianças ao colo. Estas soluções reduzem barreiras no acesso ao transporte público e promovem a utilização do sistema por uma diversidade de perfis de utilizadores.

Em complemento, a frota da STCP integra sistemas de informação audiovisual que anunciam a linha, o destino e a próxima paragem, facilitando a orientação de passageiros com deficiência visual ou auditiva e contribuindo para uma experiência de viagem mais segura e inclusiva. A STCP permite igualmente a circulação de cães de assistência ou cães-guia sem qualquer custo adicional, em conformidade com o regime legal aplicável, garantindo que os passageiros com deficiência visual possam utilizar o transporte público em condições de plena autonomia e igualdade de acesso.

A frota da UNIR, distribuída pelos 5 Lotes concessionados, integra veículos de diferentes gerações, tipologias e idades, refletindo a diversidade dos operadores responsáveis pela prestação do serviço. Os cadernos de encargos associados aos contratos de concessão

estabelecem requisitos técnicos destinados a garantir condições de acessibilidade universal nos veículos afetos à operação, incluindo piso rebaixado nas zonas de embarque e desembarque, rampas de acesso para cadeiras de rodas, espaço reservado para passageiros em cadeira de rodas, lugares preferenciais devidamente sinalizados para passageiros com mobilidade reduzida, idosos, grávidas ou passageiros com mobilidade condicionada, bem como sistemas de informação visual e sonora para anúncio das paragens.

Em 2025, a TMP iniciou a implementação de um modelo de monitorização mais sistemático do cumprimento das obrigações contratuais associadas à acessibilidade na frota UNIR. As ações de fiscalização passaram a integrar verificações específicas relativas ao funcionamento das rampas de acesso, à disponibilidade e correta utilização dos espaços reservados para cadeiras de rodas e ao cumprimento dos procedimentos de embarque e desembarque de passageiros com mobilidade reduzida.

Para além das características da frota, a acessibilidade do sistema depende igualmente das condições físicas das paragens e interfaces de transporte. O diagnóstico inicial realizado pela TMP identificou como uma das principais fragilidades da rede UNIR a reduzida percentagem de pontos de paragem com infraestrutura instalada. A instalação progressiva de paragens com condições adequadas encontra-se prevista no quadro da execução dos contratos de concessão e constitui um dos eixos prioritários de melhoria da rede ao longo da sua vigência.

ESTADO DA COLOCAÇÃO DE POSTALETE

Município	Total de Paragens	Estado	%
Arouca	453	90%	408
Espinho	187	0%	0
Gondomar	1236	100%	1 236
Maia	766	0%	0
Matosinhos	852	10%	85
Ol. Azeméis	652	0%	0
Paredes	808	100%	808
Porto	119	80%	95
Póvoa Varzim	414	100%	414
S. J. Madeira	54	0%	0
S. M. Feira	1257	100%	1 257
Santo Tirso	527	100%	527
Trofa	369	100%	369
Vale de Cambra	390	0%	0
Valongo	540	60%	324
Vila do Conde	828	100%	828
VN Gaia	1990	100%	1 990
	11442		8 341
			73%

No domínio do transporte ferroviário urbano, a acessibilidade tem vindo a ser progressivamente reforçada pela CP - Comboios de Portugal através de intervenções no material circulante e nas infraestruturas das estações. A CP tem vindo a adquirir rampas portáteis destinadas aos serviços urbanos do Porto, permitindo assegurar o embarque e desembarque de passageiros em cadeira de rodas em todas as estações da rede, independentemente da altura do cais.

Em paralelo, a CP está a desenvolver um programa de modernização do material circulante ferroviário, que inclui a aquisição de 117 novas automotoras elétricas, 62 das quais destinadas aos serviços urbanos de Lisboa e Porto. Estas unidades cumprem integralmente as normas europeias de acessibilidade e incorporam soluções de desenho inclusivo, como espaços dedicados a cadeiras de rodas, sistemas de informação visual e sonora e condições de circulação mais adequadas para passageiros com mobilidade condicionada. Estas novas automotoras permitirão o embarque autónomo de passageiros em cadeira de rodas em estações com plataformas a 760 mm de altura, padrão progressivamente adotado na rede ferroviária nacional, mantendo simultaneamente soluções de embarque assistido para estações com diferentes configurações de cais.

9.3.2 Acessibilidade Tarifária e Inclusão Social

O sistema intermodal ANDANTE integra um conjunto de títulos bilhetes e apoios tarifários que visam promover o acesso ao transporte público por parte de segmentos da população particularmente vulneráveis em termos económicos e sociais, contribuindo para mitigar barreiras de acesso à mobilidade e ao transporte público. Entre estes instrumentos destacam-se os regimes de apoio tarifário dirigidos a jovens, estudantes e antigos combatentes, bem como outras medidas de redução tarifária enquadradas pelas políticas públicas de incentivo à utilização do transporte coletivo.

Título / Programa	Beneficiário	Desconto / Valor
3ª idade	Maiores de 65 anos	25%
Circula PT (25%)	Desempregados de longa duração, Famílias e Reforma-dos Pensionistas	25%
Circula PT (50%)	Beneficiários do RSI e CSI	50%
Família	Famílias com 3 ou mais pessoas do mesmo agregado familiar	Valor do passe entre 60€ e 100€
Jovem (normal)	Jovens até aos 24 anos	Passe gratuito
Antigo Combatente (Normal)	Antigos comba-tentes	desconto de 30€
Antigo Combatente (3ª idade)	Antigos comba-tentes	Passe gratuito ou com um custo de 7,50€

A entrada em vigor do Circula PT em 1 de janeiro de 2025, programa que substituiu o anterior Passe Social+, constitui um dos mais relevantes reforços das políticas públicas de inclusão no acesso ao transporte público em Portugal na última década. Este novo enquadramento alargou significativamente o universo de beneficiários, mantendo os apoios já existentes e introduzindo novas categorias elegíveis.

No contexto do sistema intermodal ANDANTE, o Circula PT passou a abranger dois grupos de beneficiários que anteriormente não dispunham de acesso direto a apoios tarifários: desempregados de longa duração e pessoas com grau de incapacidade igual ou superior a 60%, comprovado por Atestado Médico de Incapacidade Multiusos.

Este alargamento assume particular relevância para a missão de inclusão social associada à atuação da TMP enquanto Autoridade de Transportes Metropolitana. Pela primeira vez, a incapacidade certificada constitui, por si só, critério de elegibilidade para um desconto de 50% no valor do passe mensal, independentemente da condição económica do beneficiário, reconhecendo que a mobilidade constitui um fator essencial de participação social, acesso ao emprego, à educação e aos serviços públicos.

Paralelamente, o programa introduziu também um regime de apoio dirigido aos desempregados de longa duração, que passaram a beneficiar de descontos nos passes mensais, contribuindo para reduzir barreiras económicas à mobilidade num período particularmente sensível de reintegração no mercado de trabalho. No seu conjunto, estas medidas reforçam o papel do sistema tarifário como instrumento de política pública orientado para a equidade social e para a promoção do acesso universal ao transporte público, constituindo um contributo relevante para a coesão social e territorial na Área Metropolitana do Porto.

9.3.3 Acessibilidade Territorial

A Área Metropolitana do Porto caracteriza-se por uma elevada diversidade territorial, combinando municípios densamente urbanizados no eixo central da aglomeração com territórios de menor densidade populacional situados nas periferias metropolitanas. Uma das tensões mais relevantes na gestão de uma rede metropolitana de transportes é o equilíbrio entre eficiência económica e a função de transporte público.

Os municípios do eixo litoral e do denominado “Grande Porto”, como Porto, Matosinhos, Maia, Vila Nova de Gaia ou Gondomar, concentram a maior parte da população, da atividade económica e da procura por transporte público, beneficiando de uma rede mais densa e diversificada de modos de transporte, incluindo metro, autocarro e ferrovia. Em contrapartida, municípios localizados nas franjas da área metropolitana, como Arouca, Vale de Cambra, Oliveira de Azeméis, Paredes ou Marco de Canaveses, apresentam menor densidade urbana e maior dispersão territorial, o que coloca desafios adicionais à organização e sustentabilidade operacional das redes de transporte coletivo. Nestes territórios, a procura tende a ser mais reduzida e irregular, exigindo soluções de serviço que conciliem eficiência económica com a garantia de acesso das populações à mobilidade.

Neste contexto territorial heterogéneo, os contratos de concessão da UNIR incorporam obrigações de serviço público que asseguram a manutenção de determinadas ligações independentemente do seu nível de procura. Estas obrigações materializam o princípio de coesão territorial que orienta a política de transportes públicos, garantindo que populações residentes em áreas menos densas ou periféricas mantêm acesso a serviços essenciais de mobilidade, designadamente ligações às sedes de município, equipamentos de saúde, estabelecimentos de ensino e interfaces de transporte estruturantes.

A TMP, no exercício das suas competências de planeamento, regulação e fiscalização do sistema de transportes metropolitanos, acompanha o cumprimento destas obrigações contratuais e promove uma avaliação contínua da adequação da rede às necessidades efetivas da população. Esta análise é desenvolvida em estreita articulação com os municípios da AMP, tendo em conta as especificidades territoriais de cada concelho. Durante o ano de 2025, a TMP iniciou um processo de diálogo reforçado com os municípios de menor densidade populacional, com o objetivo de identificar necessidades de cobertura territorial ainda não plenamente satisfeitas e de melhorar as ligações existentes, bem como o acesso a equipamentos públicos essenciais. A evolução deste processo constitui um passo relevante para assegurar que o desenvolvimento da rede UNIR permanece alinhado com os objetivos de coesão territorial, inclusão social e sustentabilidade do sistema de mobilidade metropolitano.

9.4 Contributo Para a Sustentabilidade e Descarbonização

A promoção da mobilidade sustentável constitui um dos eixos centrais das políticas públicas de transportes e um objetivo estratégico para a Área Metropolitana do Porto. Neste contexto, a atuação da TMP enquanto Autoridade de Transportes contribui para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e para a melhoria da qualidade ambiental, através da promoção do transporte coletivo e da articulação de um sistema de mobilidade mais eficiente, integrado e atrativo para os cidadãos. A mobilidade urbana sustentável assume, assim, um papel central nas políticas territoriais e ambientais, sendo reconhecida como um instrumento essencial para reduzir o impacto climático do setor dos transportes e melhorar a qualidade do ar nas áreas urbanas.

Neste enquadramento, a organização e gestão da rede metropolitana de transportes rodoviários UNIR, constitui um instrumento fundamental para promover alternativas de deslocação mais eficientes e ambientalmente responsáveis. Ao reduzir a dependência do transporte individual motorizado, a rede contribui para a diminuição das emissões poluentes, do congestionamento urbano e da pressão sobre o espaço público, promovendo simultaneamente uma utilização mais eficiente da infraestrutura viária existente.

Paralelamente, o sistema intermodal ANDANTE assume um papel determinante na promoção da utilização combinada de diferentes modos de transporte público, facilitando a intermodalidade entre operadores e contribuindo para uma maior racionalidade nas deslocações metropolitanas. A integração tarifária e operacional proporcionada por este sistema constitui um fator crítico para aumentar a atratividade do transporte público e incentivar a transferência modal do transporte individual para soluções coletivas, contribuindo também para a redução global da pegada carbónica associada à mobilidade urbana.

No plano estratégico, a TMP participa igualmente na resposta à agenda climática nacional e europeia, assumindo como prioridade o contributo do sistema de transportes metropolitanos para a redução das emissões de gases com efeito de estufa. Neste âmbito, a empresa colabora com a AMP na elaboração do Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), instrumento de planeamento estratégico que define a visão e as orientações para o desenvolvimento futuro do sistema de mobilidade na região, privilegiando soluções de transporte mais eficientes, multimodais e de baixo carbono.

Por outro lado, a TMP tem apostado na promoção de boas práticas ambientais e sensibilização para a mobilidade sustentável, procurando reforçar a consciencialização pública sobre os benefícios ambientais do transporte coletivo. Estas iniciativas incluem ações de comunicação dirigidas a diferentes públicos, a integração de mensagens de sensibilização nos canais próprios da TMP e dos operadores, bem como a valorização dos ganhos ambientais associados à utilização do transporte público nas campanhas institucionais. Também a transferência das instalações da TMP para a Alameda das Antas, em 2025, representou uma oportunidade para implementar práticas de gestão mais sustentável do espaço com um desenho que privilegia a eficiência energética, a otimização da iluminação natural, a racionalização de recursos e a modernização dos sistemas de climatização e gestão técnica do edifício.

Neste contexto de promoção de boas práticas ambientais e de sensibilização para a mobilidade sustentável, encontra-se igualmente em desenvolvimento uma plataforma de aceleração da sustentabilidade para uma sociedade carbono-zero, destinada à monitorização da pegada ambiental associada às deslocações em transporte público. Esta plataforma permitirá quantificar e acompanhar indicadores de sustentabilidade do sistema de mobilidade metropolitano, incluindo a estimativa de emissões de dióxido de carbono evitadas através da utilização do transporte coletivo.

A informação produzida por este sistema poderá ser integrada na aplicação ANDA permitindo aos utilizadores visualizar, de forma simples e acessível, o contributo ambiental das suas deslocações, nomeadamente através da indicação da quantidade estimada de CO2 evitado relativamente à utilização do transporte individual. Esta funcionalidade reforçará a transparência e a literacia ambiental dos utilizadores, aproximando-os dos objetivos de descarbonização e consolidando o papel do transporte público como opção de mobilidade sustentável.

Os resultados obtidos em matéria de satisfação, acessibilidade e sustentabilidade constituem referência para a definição das prioridades e perspetivas de atuação da TMP em 2026, apresentadas no capítulo seguinte.

10

Transportes
Metropolitanos
do Porto

T M P

PERSPETIVAS
PARA 2026

Perspetivas Para 2026

O ano de 2025 marcou o início de atividade da TMP enquanto nova entidade metropolitana responsável pela gestão integrada do sistema de transportes públicos da Área Metropolitana do Porto, aproximando de forma mais coordenada o dia a dia de centenas de milhares de pessoas da oferta de transporte disponível na região. Esse primeiro ciclo de operação foi conduzido por uma anterior Administração, a quem importa reconhecer o trabalho desenvolvido, em particular na definição das bases institucionais e operacionais que hoje permitem à empresa prosseguir com maior estabilidade e ambição a sua missão ao serviço dos cidadãos.

Em 2026, a TMP prosseguirá o seu percurso de afirmação enquanto entidade metropolitana responsável pela gestão integrada do sistema de transportes públicos da Área Metropolitana do Porto, sucedendo plenamente ao TIP na gestão do ANDANTE e na coordenação da rede rodoviária, em articulação estreita com a AMP, os municípios e os principais operadores (UNIR, STCP, Metro e CP). A atividade da empresa estará orientada, em simultâneo, para a consolidação institucional e contratual do novo modelo, para a transformação digital dos serviços, para o reforço da sustentabilidade da mobilidade e para a melhoria tangível da qualidade de serviço percebida pelos utilizadores, dando continuidade à trajetória de crescimento das validações registada em 2025 e reforçando o papel do transporte público no quotidiano de quem vive, trabalha, estuda ou visita a região.

A consolidação institucional e a estabilização contratual constituem um eixo central da atuação em 2026. A TMP continuará a reforçar o seu papel como instrumento estruturante da política metropolitana de mobilidade, clarificando e estabilizando os instrumentos de governação, os processos de decisão e os mecanismos de articulação com a AMP e com os municípios. Este trabalho, embora pouco visível para o público, é determinante para garantir que a oferta que chega às pessoas é estável, fiável e coerente em toda a Área Metropolitana. Em paralelo, será dada particular atenção à estabilização do enquadramento contratual com os operadores da rede UNIR e com os restantes operadores do sistema, preparando desde já o ciclo seguinte de contratos e concursos, com foco na fiabilidade da oferta, na qualidade do serviço prestado e na disponibilização de dados operacionais robustos para efeitos de planeamento, fiscalização e transparência.

Neste contexto, destaca-se a prioridade atribuída ao Plano Metropolitano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMMUS), cuja coordenação técnica caberá à TMP, em articulação com o Conselho Metropolitano. Em 2026 será desenvolvida a visão de mobilidade sustentável para a AMP, o respetivo quadro estratégico e o conjunto de medidas e projetos prioritários que, em conjunto, constituirão um pipeline de investimento orientado para a descarbonização da mobilidade no curto e médio prazo. Este processo exigirá uma coordenação multidisciplinar entre a TMP, o BEI, o prestador de serviços de consultoria, os operadores e os municípios, assegurando o alinhamento entre objetivos ambientais, metas de serviço público e capacidade financeira, com impacto direto na qualidade do ar, na redução do congestionamento e na melhoria das condições de vida nas cidades e vilas da AMP.

No plano da transformação digital, 2026 será um ano decisivo para simplificar a vida de quem utiliza o transporte público. A TMP pretende concluir o desenvolvimento do ANDANTE em suporte digital, garantindo que, em alternativa ao suporte físico, exista a possibilidade de uma experiência de utilização digital, simples e segura, integrada com aplicações móveis e plataformas digitais. Em paralelo, será prosseguida a generalização da informação em tempo real ao público, permitindo que os passageiros saibam com maior precisão quando chega o próximo veículo e possam planejar melhor as suas deslocações diárias, através de aplicações móveis, plataformas web e equipamentos de informação nas paragens, em linha com o objetivo de estabilizar estes sistemas no primeiro semestre do ano. A transformação digital abrangerá também o desenvolvimento de capacidades internas de análise e exploração de dados (business intelligence), suporte indispensável ao planeamento de rede, à regulação da oferta e à monitorização do desempenho operacional, permitindo decisões mais informadas e um serviço mais ajustado às necessidades reais dos utilizadores.

Em matéria de oferta e de relação com os clientes, a TMP propõe-se prosseguir um plano de expansão ambicioso do sistema de transporte público metropolitano, orientado para o aumento sustentado do número de validações em toda a rede, capitalizando a tendência positiva já observada em 2025. Este objetivo será prosseguido através da melhoria da oferta, da simplificação tarifária e da promoção coordenada das redes UNIR, STCP, Metro e CP, garantindo



uma abordagem verdadeiramente integrada ao sistema e oferecendo mais e melhores opções de mobilidade às famílias, às empresas e às instituições da região. A promoção do passe gratuito jovem assumirá um papel relevante na fidelização das novas gerações ao transporte público, através de estratégias de comunicação robustas que reforcem a atratividade e a perceção de valor da oferta, contribuindo para que muitos jovens adotem o transporte público como primeira opção nas suas deslocações quotidianas.

No domínio da sustentabilidade e da mobilidade urbana sustentável, para além do PMMUS, a TMP impulsionará medidas que favoreçam a transferência modal para o transporte público. Em articulação com os municípios, será desenvolvido um programa integrado de otimização da rede e da circulação, combinando medidas estruturais de melhoria da velocidade comercial — como corredores BUS, reconfiguração de sentidos de tráfego e combate ao estacionamento indevido — com um estudo aprofundado de reconfiguração da rede, suportado em dados atualizados de procura e padrões de mobilidade. O objetivo será simplificar a oferta, reduzir tempos de viagem, tornar os percursos mais diretos e previsíveis e reforçar a integração multimodal, facilitando as ligações entre casa, trabalho, escola, serviços públicos e equipamentos de saúde e lazer.

Ainda neste plano, a empresa aprofundará o desenvolvimento da mobilidade fluvial como eixo complementar de mobilidade sustentável na AMP, centrando-se no estudo e avaliação da viabilidade de novas ligações, sempre com integração funcional com as redes terrestre e ferroviária. Em paralelo, serão estudadas e promovidas novas formas de mobilidade urbana — designadamente soluções de Transporte Público Flexível, corredores BRT e redes de teleféricos — bem como outras soluções inovadoras que contribuam para a melhoria da acessibilidade, da cobertura territorial e da eficiência global do sistema, aproximando o transporte público de zonas hoje menos servidas e oferecendo alternativas mais confortáveis e competitivas ao transporte individual.

A qualificação das infraestruturas de acesso e da rede de paragens assumirá igualmente relevância em 2026. A TMP pretende executar um plano de uniformização e qualificação da rede de paragens UNIR em toda a AMP, assegurando coerência de imagem, melhoria das condições de conforto e reforço da acessibilidade para todos os utilizadores. Isso inclui, em particular, uma atenção especial às necessidades de pessoas com mobilidade reduzida, seniores, crianças e de todos aqueles que dependem diariamente do transporte público, reforçando a segurança, a legibilidade e a proteção nas zonas de espera. Estas intervenções serão articuladas com as prioridades definidas conjuntamente com os municípios, reforçando a lógica de governação partilhada e a integração entre planeamento de rede, espaço público e mobilidade.

No plano interno, 2026 será também um ano de consolidação do sistema de gestão e da cultura organizacional da TMP. A empresa prosseguirá a implementação e consolidação de um Sistema de Gestão Integrado, abrangendo Qualidade, Ambiente e Segurança, como base para uma cultura de melhoria contínua, de eficiência de processos, de redução de impactos ambientais e de reforço da segurança e saúde no trabalho e na operação. A este eixo junta-se o compromisso com a igualdade e a responsabilidade social, através da implementação de um Plano para a Igualdade, consolidando a TMP como entidade socialmente responsável e promotora de boas práticas na gestão de recursos humanos, capaz de atrair, desenvolver e reter equipas ao serviço de um projeto público exigente.

A relação com os municípios manter-se-á como elemento estruturante da atuação da TMP. Em 2026 será reforçado o modelo de governação operacional partilhada, com reuniões regulares de acompanhamento, disponibilização de plataformas digitais de consulta e partilha de dados operacionais e identificação conjunta de prioridades de investimento e de melhoria da rede, em particular ao nível da rede de paragens e dos principais corredores de transporte. Este modelo de interação visa assegurar maior transparência, reforçar a responsabilização e garantir o alinhamento estratégico entre a TMP, a AMP e os municípios na concretização das políticas públicas de mobilidade, aproximando as decisões dos territórios e das comunidades que diariamente utilizam o sistema.

Quanto ao programa de investimentos para 2026, encontra-se em fase de estruturação e será detalhado em documento próprio a submeter à aprovação do Conselho de Administração. Ainda assim, antevê-se que o programa se organize em torno de três grandes eixos: modernização de sistemas de bilhética e plataformas digitais (incluindo o ANDANTE em suporte digital, a informação em tempo real e as capacidades de análise de dados), qualificação de infraestruturas de paragem e interfaces com foco em acessibilidade e conforto, e apoio a projetos estruturantes de mobilidade sustentável, designadamente no âmbito do PMMUS, da operação fluvial e das novas formas de mobilidade. A concretização financeira, o calendário de execução e a hierarquização destes investimentos serão alinhados com o quadro orçamental da AMP e com as oportunidades de financiamento nacional e europeu disponíveis.

Neste quadro, 2026 será, para a TMP, um ano de consolidação e de preparação: consolidação institucional, contratual, operacional e de sistemas de gestão; preparação de um ciclo de investimento e de transformação que permita, nos anos seguintes, traduzir-se em ganhos concretos para os cidadãos os objetivos de descarbonização, digitalização e melhoria da qualidade do serviço de transporte público na Área Metropolitana do Porto.

A Administração,

TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.
RELATÓRIO E CONTAS DE 2025

Balanço em 31 de dezembro de 2025

Montantes expressos em euros		
RUBRICAS	Notas	31.12.2025
ATIVO		
ATIVO NÃO CORRENTE:		
Ativos fixos tangíveis	5	983 815
Ativos intangíveis	6	1 118 104
Total do ativo não corrente		2 101 920
ATIVO CORRENTE:		
Inventários	7	897 940
Clientesnao t	8	9 102 780
Estado e outros entes públicos	9	2 284 881
Outros créditos a receber	10	40 759 037
Diferimentos	11	35 685
Caixa e depósitos bancários	4	53 742 060
Total do ativo corrente		106 822 383
Total do ativo		108 924 303
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO		
CAPITAL PRÓPRIO:		
Capital subscrito	12	2 000 000
Subsídios ao investimento	12	926 381
		2 926 381
Resultado líquido do período	12	389 858
Total do capital próprio		3 316 239
PASSIVO:		
PASSIVO NÃO CORRENTE:		
Provisões	13	10 332 494
Total do passivo não corrente		10 332 494
PASSIVO CORRENTE:		
Fornecedores	14	2 306 079
Fornecedores de investimentos	15	68 141
Estado e outros entes públicos	9	4 157 321
Outras dívidas a pagar	16	40 047 659
Diferimentos	11	48 696 371
Total do passivo corrente		95 275 570
Total do passivo		105 608 064
Total do capital próprio e do passivo		108 924 303

O anexo faz parte integrante do balanço em 31 de dezembro de 2025.

O Contabilista Certificado

O Conselho de Administração

RELATÓRIO E CONTAS DE 2025

Demonstração dos resultados por naturezas
do período findo em 31 de dezembro de 2025

Montantes expressos em euros		
RENDIMENTOS E GASTOS	Notas	2025
Vendas e serviços prestados	17	188 090 339
Subsídios à exploração	18	9 240 557
Outros rendimentos e ganhos	19	213 776
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	20	-887 019
Fornecimentos e serviços externos	21	-180 013 441
Gastos com o pessoal	22	-1 499 561
Outros gastos e perdas	23	-136 124
Provisões (aumentos)	13	-10 332 494
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		4 676 033
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	24	-543 185
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		4 132 849
Juros e rendimentos similares obtidos	25	116 368
Juros e gastos similares suportados	26	-245 742
Resultado antes de impostos		4 003 475
Imposto sobre o rendimento do período	28	-3 613 617
Resultado líquido do período		389 858

O anexo faz parte integrante da demonstração dos resultados por naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2025.

O Contabilista Certificado

O Conselho de Administração

TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.
RELATÓRIO E CONTAS DE 2025

Demonstração dos Fluxos de Caixa
do período findo em 31 de dezembro de 2025

Montantes expressos em euros		
RUBRICAS	Notas	2025
FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS:		
Recebimentos de clientes		109 190 098
Pagamentos a fornecedores		-139 939 558
Pagamentos ao pessoal		-1 242 929
Caixa gerada pelas operações		-31 992 390
Recebimento/ (pagamentos) do imposto sobre o rendimento		-29 092
Outros recebimentos/pagamentos		-6 024 280
Fluxos de caixa das atividades operacionais [1]		-38 045 761
FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTO:		
Pagamentos respeitantes a:		
Ativos fixos tangíveis		-1 136 952
Ativos intangíveis		-1 440 011
Fluxos de caixa das atividades de investimento [2]		-2 576 963
FLUXOS DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTO:		
Recebimentos provenientes de:		
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		2 000 000
Subsídios e Doações		92 364 785
Fluxos de caixa das atividades de financiamento [3]		94 364 785
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		53 742 060
Caixa e seus equivalentes no início do período	4	0
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	53 742 060

O anexo faz parte integrante da demonstração dos fluxos de caixa do período findo em 31 de dezembro de 2025.

O Contabilista Certificado

O Conselho de Administração

TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.
RELATÓRIO E CONTAS DE 2025

Demonstração das alterações no capital próprio de 18 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025

Montantes expressos em euros							
Posição em 18-01-2025	Notas	Capital subscrito	Subsídios ao Investimento	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Resultado líquido do período
Alterações no Período:							
Alterações no Período:							
Variação subsídios ao Investimento			926 381				926 381
		0	926 381	0	0	0	0
Resultado Líquido do Período - 2025							389 858
Resultado Integral - 2025							389 858
Operações com detentores de capital no período							389 858
Realizações de capital							2 000 000
		2 000 000					2 000 000
		2 000 000	0	0	0	0	0
Posição no fim do período 2025	12	2 000 000	926 381	0	0	0	389 858
							3 316 239

O anexo faz parte integrante da demonstração das alterações no capital próprio do período findo em 31 de dezembro de 2025.

O Contabilista Certificado

O Conselho de Administração

Anexo às Demonstrações Financeiras
do período findo em 31 de dezembro de 2025

1. INTRODUÇÃO

A TMP - Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A. (adiante designada TMP ou Empresa) é uma pessoa coletiva de direito privado sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, de responsabilidade limitada, com a natureza de empresa local metropolitana de mobilidade e transportes, que goza de personalidade jurídica e é dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, tendo sido constituída pela Área Metropolitana do Porto (adiante designada por AMP), sua acionista única, com efeitos a 13 de janeiro de 2025, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto. Por força do artigo 12.º do referido Decreto-Lei n.º 121/2019, ocorreu em 17 de janeiro de 2025 a dissolução do TIP-Transportes Intermodais do Porto, A.C.E., (adiante designado TIP).

A TMP tem por objeto o desenvolvimento, a disponibilização e a gestão de um sistema de bilhética integrado para todos os operadores do serviço público de transporte de passageiros da Área Metropolitana do Porto, bem como o apoio à Área Metropolitana do Porto na prossecução por esta, a título próprio ou por delegação de outras autoridades de transportes, de competências no domínio do serviço público de transporte de passageiros. No âmbito do desenvolvimento das suas atividades, compete à TMP, entre outras, as seguintes:

- explorar redes ou linhas do serviço público de transporte de passageiros dentro da respetiva área de jurisdição, nos termos e de acordo com o previsto no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual (RJSPTP), possuindo, adquirindo ou gerindo para o efeitos meios e infraestruturas necessários, incluindo frotas, equipamentos, parques de máquinas, oficinas, terminais e interfaces de transportes;
- adquirir ou constituir participações em operadores de serviço público de transporte de passageiros ou outros operadores de atividades no âmbito da mobilidade que operem no respetivo território;
- prestar serviços de interesse geral no âmbito do desenvolvimento, gestão e exploração de estacionamento e de quaisquer soluções de mobilidade urbana;
- prosseguir quaisquer outras atividades complementares ou subsidiárias do objeto principal, relacionadas à exploração comercial dos ativos tangíveis e intangíveis da empresa.

A TMP tem sede social na Alameda das Antas, n.º 283, 4350-413 Porto, e está registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número 518 522 458. O seu Capital Social está representado por 2.000 ações, no valor nominal de 1.000 euros e natureza escritural e nominativa.

As Demonstrações Financeiras para o período findo em 31 de dezembro de 2025 foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 29 de abril de 2026, estando ainda sujeitas a aprovação na Assembleia Geral de Acionistas, nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal. O Conselho de Administração entende que estas Demonstrações Financeiras refletem de forma verdadeira e apropriada as operações da empresa, bem como a sua posição e desempenho financeiros e os fluxos de caixa.

As Demonstrações Financeiras anexas são apresentadas em euros (arredondadas às unidades), sendo esta a divisa utilizada pela empresa nas suas operações e, como tal, considerada moeda funcional.

O período de relato abrange o intervalo de 18 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025 e teve início no período de liquidação por transmissão global do património do TIP, com efeitos imediatos após a dissolução do ACE, conforme disposto no n.º 2 do Artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 121/2019 de 22 de agosto.

2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1. Bases de preparação

Estas Demonstrações Financeiras foram preparadas de acordo com as disposições do SNC, emitidas e em vigor à data de 31 de dezembro de 2025, de acordo com o princípio do custo histórico, sendo supletivamente adotadas disposições das Normas Internacionais de Relato Financeiro (IAS/IFRS) e respetivas interpretações (SIC/IFRIC).

O princípio subjacente à elaboração das Demonstrações Financeiras foi o da continuidade das operações e a partir dos livros e registos contabilísticos da empresa, os quais são mantidos de acordo com os princípios contabilísticos geralmente aceites em Portugal.

2.2. Derrogação das disposições do SNC

Não existiram, no decorrer do período a que respeitam estas Demonstrações Financeiras, quaisquer casos excecionais que implicassem diretamente a derrogação de qualquer disposição prevista pelo SNC.

2.3. Comparabilidade das Demonstrações Financeiras

Os elementos constantes nas presentes Demonstrações Financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas aplicadas na elaboração destas Demonstrações Financeiras são as que a seguir se descrevem:

3.1. Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados pelo seu custo deduzido das depreciações acumuladas e eventuais perdas por imparidade. Este custo pode ser o custo estimado à data de transição para NCRF ou o custo de aquisição para ativos obtidos após essa data.

O custo de aquisição inclui o preço de compra do ativo, as despesas diretamente imputáveis à sua aquisição e os encargos suportados com a preparação do ativo para que se encontre em condições de utilização. Os gastos financeiros incorridos na construção de ativos tangíveis são reconhecidos como parte do custo de construção do ativo.

Os gastos subsequentes incorridos com renovações e grandes reparações, que façam aumentar a vida útil ou a capacidade produtiva dos ativos são reconhecidos no custo do ativo.

Os encargos com reparações e manutenção de natureza corrente são reconhecidos como um gasto do período em que são incorridos.

As vidas úteis estimadas para os ativos fixos tangíveis mais significativos são conforme segue:

	N.º de anos
Equipamento básico	Entre 3 a 10 anos
Equipamento administrativo	Entre 3 a 10 anos
Outros ativos fixos tangíveis	Entre 3 a 10 anos

Sempre que existam indícios de perda de valor dos ativos fixos tangíveis, são efetuados testes de imparidade, de forma a estimar o valor recuperável do ativo e, quando necessário, registar uma perda por imparidade. O valor recuperável é determinado pelo mais elevado valor entre o preço de venda líquido e o valor de uso do ativo, sendo este último calculado com base no valor atual dos fluxos de caixa futuros estimados, decorrentes do uso continuado e da alienação do ativo no fim da sua vida útil.

Os ganhos (ou perdas) resultantes da alienação ou abate dos ativos fixos tangíveis são determinados pela diferença entre o valor de realização e o valor contabilístico do ativo, sendo reconhecidos na Demonstração dos Resultados, no período em que ocorre a alienação ou o abate.

3.2. Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis adquiridos separadamente são mensurados, na data do reconhecimento inicial, pelo seu custo.

Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis apresentam-se ao custo menos amortizações e perdas por imparidade acumuladas.

As vidas úteis dos ativos intangíveis são avaliadas entre finitas ou indefinidas.

Os ativos intangíveis com vidas úteis finitas são amortizados durante o período de vida económica esperada e avaliados quanto à imparidade sempre que existe uma indicação de que o ativo possa estar em imparidade.

A imparidade destes ativos é determinada tendo por base os critérios descritos na alínea anterior, relativa aos ativos fixos tangíveis.

As reversões das imparidades são reconhecidas em resultados e não devem exceder a quantia escriturada do bem que teria sido determinada caso nenhuma perda por imparidade tivesse sido reconhecida anteriormente.

Para um ativo intangível com uma vida útil finita, os métodos de amortização, a vida útil estimada e o valor residual são revistos no final de cada ano e os efeitos das alterações são tratados como alterações de estimativas i.e. o efeito das alterações é tratado de forma prospetiva.

Considera-se que o valor residual é nulo pelo que o valor depreciável sobre o qual incidem as amortizações é coincidente com o custo.

As taxas de amortização utilizadas correspondem aos seguintes períodos de vida útil estimada:

	N.º de anos
Programas de computador	Entre 3 a 8 anos
Outros ativos intangíveis	8 anos

O gasto com amortizações de ativos intangíveis com vidas úteis finitas é reconhecido na Demonstração de Resultados na rubrica de “Gastos/reversões de depreciação e amortização”.

Qualquer ganho ou perda resultante do desreconhecimento de um ativo intangível (calculado como a diferença entre o valor de venda menos o custo da venda e o valor contabilístico) é incluído no resultado do exercício no ano em que o ativo é desreconhecido.

3.3. Inventários

Os inventários encontram-se registados ao menor valor entre o custo e o valor líquido de realização. O custo inclui o encargo com a compra e eventuais despesas incorridas para os colocar em condições de poderem ser utilizados pela Empresa. O valor líquido de realização representa o preço de venda estimado deduzido de todos os custos estimados necessários para concluir os inventários e para efetuar a sua venda. Nas situações em que o valor de custo é superior ao valor líquido de realização, é registada uma perda por imparidade pela respetiva diferença, a qual é reduzida ou anulada quando deixarem de existir os motivos que a originaram. As variações do período nas perdas por imparidade de inventários são registadas na rubrica de resultados “Imparidade de inventários (perdas/reversões)”.

3.4. Imposto sobre o rendimento

A Empresa encontra-se sujeita a Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Coletivas (IRC) do período, acrescido de derrama, e existe tributação autónoma nos termos definidos pela legislação fiscal em vigor.

3.5. Clientes e Outros créditos a receber

As rubricas de “Clientes e Outros créditos a receber” são reconhecidas inicialmente ao justo valor, sendo subsequentemente mensuradas ao custo amortizado, deduzido de ajustamentos por imparidade (quando aplicável). As perdas por imparidade dos clientes e créditos a receber são registadas, sempre que exista evidência objetiva de que os mesmos não são recuperáveis conforme os termos iniciais da transação. As perdas por imparidade identificadas são registadas na Demonstração dos Resultados, em “Imparidades em dívidas a receber”, sendo subsequentemente revertidas por resultados, caso os indicadores de imparidade diminuam ou desapareçam.

3.6. Subsídios e apoios do Governo

A Empresa reconhece os subsídios recebidos do Estado e da União Europeia na respetiva rubrica de rendimentos:

- no momento e na proporção em que são reconhecidos os gastos que visam compensar;
- apenas quando existir segurança que serão cumpridas todas as condições inerentes à sua atribuição;
- que as prestações serão recebidas.

Adicionalmente, no caso dos subsídios ao investimento, estes são subsequentemente creditados na Demonstração dos Resultados numa base sistemática em função da amortização ou depreciação dos ativos a que estão associados.

3.7. Locações

Os contratos de locação relativamente aos quais a Empresa assume substancialmente todos os riscos e vantagens inerentes à posse do ativo locado são classificados como locações financeiras.

Os contratos de locação financeira são registados na data do seu início como ativo e passivo, pelo menor entre o justo valor do bem e o valor atual das rendas de locação vincendas. A dívida resultante de um contrato de locação financeira é registada líquida de encargos financeiros, na rubrica de “Financiamentos obtidos”. Os encargos financeiros incluídos na renda e a depreciação dos ativos locados são reconhecidos na Demonstração dos Resultados no período a que dizem respeito.

Os ativos adquiridos em locação financeira são amortizados de acordo com a política estabelecida pela Empresa para os ativos fixos tangíveis.

3.8. Gastos e rendimentos

Os gastos e rendimentos são registados no período a que se referem, independentemente do seu pagamento ou recebimento, de acordo com o princípio contabilístico da especialização dos períodos. Segundo o referido princípio contabilístico, as diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes créditos e gastos são sempre reconhecidas como ativos ou passivos, se se qualificarem como tal.

3.9. Gastos com pessoal

Os gastos com pessoal são reconhecidos quando o serviço é prestado pelos colaboradores independentemente da data do seu pagamento. De acordo com a legislação laboral em vigor os colaboradores adquirem o direito a férias e ao subsídio de férias no final do período em que o serviço é prestado. Assim, foi reconhecido nos resultados do período um acréscimo dos montantes que serão pagos no ano seguinte os quais se encontram refletidos na rubrica “Credores por acréscimos de gastos”.

3.10. Rédito

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito reconhecido está deduzido do montante das devoluções, descontos e outros abatimentos e não inclui IVA e outros impostos liquidados relacionados com a venda.

3.11. Principais estimativas e julgamentos apresentados

As estimativas e julgamentos com impacto nas Demonstrações Financeiras da Empresa são continuamente avaliados, representando à data de cada relato a melhor estimativa do Conselho de Administração, tendo em conta o desempenho histórico, a experiência acumulada e as expectativas sobre eventos futuros que, nas circunstâncias em causa, se acredita serem razoáveis.

A natureza intrínseca das estimativas pode levar a que o reflexo real das situações que haviam sido alvo de estimativa, para efeitos de relato financeiro, difira dos montantes estimados. As estimativas e os julgamentos que apresentam um maior risco de originar um ajustamento material no valor contabilístico de ativos e passivos no decurso do período seguinte são as que seguem:

Estimativas contabilísticas relevantes

3.11.1 Provisões

As provisões são reconhecidas apenas quando existe uma obrigação presente (legal ou implícita) resultante de um evento passado, seja provável que para a resolução dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser razoavelmente estimado. A Empresa analisa de forma periódica eventuais obrigações que resultem de eventos passados e que devam ser objeto de reconhecimento ou divulgação.

O montante reconhecido das provisões consiste no valor presente da melhor estimativa, na data de relato, dos recursos necessários para liquidar a obrigação. Tal estimativa é determinada tendo em consideração os riscos e incertezas associados à obrigação.

A subjetividade inerente à determinação da probabilidade e montante de recursos internos necessários para o pagamento das obrigações poderá conduzir a ajustamentos significativos, quer por variação dos pressupostos utilizados, quer pelo futuro reconhecimento de provisões anteriormente divulgadas como passivos contingentes.

3.11.2 Imparidade

A determinação de uma eventual perda por imparidade pode ser despoletada pela ocorrência de diversos eventos, muitos dos quais fora da esfera de influência da Empresa.

A identificação dos indicadores de imparidade, a estimativa de fluxos de caixa futuros e a determinação do justo valor dos ativos implicam um elevado grau de julgamento por parte do Conselho de Administração no que respeita à avaliação dos diferentes indicadores de imparidade, fluxos de caixa esperados, taxas de desconto aplicáveis, vidas úteis e valores residuais.

3.11.3 Vida útil dos ativos fixos tangíveis e intangíveis

A vida útil de um ativo é o período durante o qual uma entidade espera que esse ativo esteja disponível para seu uso e deve ser revista pelo menos no final de cada exercício económico.

O método de amortização/depreciação a aplicar e as perdas estimadas decorrentes da substituição de equipamentos antes do fim da sua vida útil, por motivos de obsolescência tecnológica, é essencial para determinar a vida útil efetiva de um ativo.

Estes parâmetros são definidos de acordo com a melhor estimativa da gestão, para os ativos e negócios em questão, considerando também as práticas adotadas por empresas dos sectores em que a Empresa opera.

3.12. Alterações das políticas contabilísticas

3.12.1 Alterações voluntárias de políticas contabilísticas

Durante o período não ocorreram alterações voluntárias de políticas contabilísticas, face às consideradas na preparação da informação financeira relativa ao período anterior apresentada nos comparativos.

4. FLUXOS DE CAIXA

Desagregação dos valores inscritos na rubrica de caixa e em depósitos bancários

Em 31 de dezembro de 2025, o detalhe de caixa e equivalentes de caixa apresenta os seguintes valores:

	31.12.2025
Depósitos bancários	53.467.195
Caixa	274.865
Caixa e equivalentes de caixa	53.742.060

A rubrica “caixa” inclui receita em transito no montante de 274.144 euros, correspondente a valores de receita intermodal por depositar nas contas bancárias da TMP à data de 31 de dezembro de 2025.

5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2025 os movimentos registados em rubricas do ativo fixo tangível foram como segue:

Movimentos nos ativos fixos tangíveis – 2025

	Edifícios e o. construções	Equip. básico	Equip. Admin.	Outros A.F.T.	A.F. T. em curso	Total
18 de janeiro de 2025						
Custo de Aquisição	7.460	11.029.405	928.715	1.713	0	11.967.292
Depreciações acumuladas	-7.195	-10.789.113	-892.307	-1.385	0	-11.689.999
Valor líquido	265	240.292	36.408	328	0	277.293
Variação do período						
Adições	403.701	62.374	206.645	0	220.877	893.597
Transferências	0	51.662	0	0	-51.662	0
Alienações/abates	0	-1.224	-882	0	0	-2.106
Depreciação-exercício	-4.418	-161.301	-19.320	-172	0	-185.211
Depreciação-alienações	0	206	36	0	0	242
Valor líquido	399.283	-48.283	186.479	-172	169.215	706.522
31 de dezembro de 2025						
Custo de Aquisição	411.161	11.142.217	1.134.478	1.713	169.215	12.858.784
Depreciações acumuladas	-11.613	-10.950.208	-911.591	-1.557	0	-11.874.969
Valor líquido	399.548	192.009	222.888	156	169.215	983.815

Em 31 de dezembro de 2025, a rubrica “ativos fixos tangíveis em curso” no montante de 169.215 euros, incluía o Datacenter (hardware, software e serviços associados).

As depreciações dos ativos fixos tangíveis estão reconhecidas, na sua totalidade, na rubrica “Gastos de depreciação e de amortização” da Demonstração dos Resultados.

6. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante o período findo em 31 de dezembro de 2025 os movimentos registados em rubricas do ativo intangível foram como segue:

Movimentos nos ativos intangíveis – 2025

	Projetos de desenv.	Programas de computador	Outros Ativos Intangíveis	A.I. em curso	Total
18 de janeiro de 2025					
Custo de Aquisição	253.555	3.130.771	16.050	0	3.400.376
Amortizações acumuladas	0	-2.209.531	-2.842	0	-2.212.374
Valor líquido	253.555	921.240	13.208	0	1.188.003
Varição do período					
Adições	265.854	59.240	0	36.066	361.160
Transferências e abates	-39.316	39.316	0	0	0
Regularizações	-110.295	37.209	0	0	-73.086
Amortizações-exercício	0	-356.134	-1.839	0	-357.973
Depreciação-abates	0	0	0	0	0
Valor líquido	116.243	-220.369	-1.839	36.066	-69.899
31 de dezembro de 2025					
Custo de Aquisição	369.798	3.266.537	16.050	36.066	3.688.451
Amortizações acumuladas	0	-2.565.666	-4.681	0	-2.570.347
Valor líquido	369.798	700.871	11.369	36.066	1.118.104

Em 31 de dezembro de 2025, a rubrica “Projetos de desenvolvimento” no montante de 369.798 euros, incluía os seguintes projetos:

- Projeto Anda (fase 2) no montante de 245.272 euros;
- Projeto API Apex no montante de 78.200 euros;
- Projeto CRM Linhandante no montante de 32.576 euros;
- Projeto Carregamento App Anda no telemóvel no montante de 13.750 euros;

Em 31 de dezembro de 2025, a rubrica “ativos intangíveis em curso” no montante de 36.066 euros, incluía o ERP Business Central.

As amortizações dos ativos intangíveis estão reconhecidas, na sua totalidade, na rubrica “Gastos de depreciação e de amortização” da Demonstração dos Resultados.

7. INVENTÁRIOS

A totalidade das existências registadas e em poder da TMP, em 31 de dezembro de 2025 ascendem ao montante de 897.940 euros, não existindo mercadorias em trânsito.

Apresentavam, em 31 de dezembro de 2025, a seguinte decomposição:

	31.12.2025
Andante Papel	604.233
Andante PVC	245.496
Andante Tour 3	24.830
Andante Tour 1	23.381
Total	897.940

8. CLIENTES

No período findo em 31 de dezembro de 2025, a rubrica Clientes (saldos correntes) apresenta o seguinte detalhe:

	31.12.2025
Clientes – Entidades públicas	6.881.617
Clientes – Entidades privadas	2.221.163
Clientes em mora à mais de 24 meses	20.708
Clientes - Perdas por imparidade	-20.708
Total Clientes	9.102.780

Nessa data os saldos mais significativos de clientes referem-se às seguintes entidades:

	31.12.2025
Município do Porto	3.410.467
Município de Vila Nova de Gaia	1.424.529
Município de Gondomar	706.251
Nex Continental Holding SL-Sucursal	560.166
Metro do Porto, S.A.	409.344
Vianorbus-Transporte Rodoviário de	383.005
Município de Valongo	371.321
STCP Sociedade de Transportes	333.880
Câmara Municipal de Santo Tirso	331.925
Outras dívidas de clientes	1.171.892
Total Clientes	9.102.780

Durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os movimentos de perdas por imparidade de clientes são analisados como segue:

	Saldo 18 janeiro	Dotação do exercício	Reversões	Utilizações	Saldo 31 dezembro
Cientes com créditos em mora à mais de 24 meses:					
Setor empresarial e particulares	7.254	0	0	0	7.254
Setor público	13.455	0	0	0	13.455
Total de imparidades de clientes	20.708	0	0	0	20.708

9. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2025, os saldos da rubrica “Estado e outros entes públicos” apresentavam-se como segue:

	31.12.2025	
	Ativo	Passivo
IVA – A recuperar	1.190.648	
IVA – A liquidar		501.861
IRS – Retenções na fonte (a terceiros)		18.049
IRC – Retenções na fonte (por terceiros)	29.092	
IRC – Imposto estimado		3.613.617
Contribuições para Sist. Proteção Social		23.794
IVA Reg.Fat E-Fatura	1.065.141	
	2.284.881	4.157.321

10. OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2025, os saldos mais significativos da rubrica “Outros créditos a receber” apresentavam-se como segue:

	31.12.2025
Acrésc. rendimento-Compensações tarifárias	28.991.917
Acrésc. rendimento-Subsidios à exploração a receber	4.923.871
Outros entidades-Bilhetes de bordo a receber	1.938.013
Outros devedores-Receita intermodal a transferir	1.813.294
Acrésc. rendimento-Comissões Ativ. Intermodal	1.575.420
Outras entidades-Património a transferir	975.369
Outros acréscimos de rendimentos	412.058
Outros créditos a receber	129.095
Total de Outros créditos a receber	40.759.037

A rubrica “Devedores e credores por acréscimos – Compensações tarifárias” no valor de 28.991.918 euros corresponde a programas de Incentivo contratualizados com o Estado e cujo recebimento ainda não ocorreu, designadamente: Jovens Gratuitos (21.790.676 euros), Antigos Combatentes (5.640.501 euros) e Circula PT (1.560.741 euros).

A rubrica “Devedores e credores por acréscimos – Subsidios à exploração a receber” no valor de 4.923.871 euros corresponde exclusivamente ao programa Incentiva+TP contratualizado com o Estado e cujo recebimento ainda não ocorreu.

A rubrica “Outras entidades – Bilhetes de bordo a receber” no valor de 1.938.013 euros corresponde a receita de títulos vendidos a bordo dos autocarros Unir que, à data de 31 de dezembro de 2025, ainda não tinham sido transferidos para as contas bancárias da TMP.

A rubrica “Outros devedores - Receita intermodal a transferir” no valor de 1.813.294 euros corresponde a receita de títulos vendidos nos postos de venda CP e que, à data de 31 de dezembro de 2025, ainda não tinham sido transferidos para as contas bancárias da TMP.

A rubrica “Outras entidades – Património a transferir” no valor de 975.369 euros corresponde a património do TIP-Transportes Intermodais do Porto, A.C.E. que, à data de 31 de dezembro de 2025, ainda não tinha sido transferido para a TMP.

11. DIFERIMENTOS

Nos períodos findos em 31 de dezembro de 2025, os saldos da rubrica “Diferimentos” apresentavam-se como segue:

	31.12.2025	
	Ativo	Passivo
Diferimentos		
Gastos a reconhecer	35.685	
Rendimentos a reconhecer		48.696.371
	35.685	48.696.371

A rubrica “Diferimentos - Passivo” corresponde subsídios à exploração no valor de 48.696.371 euros, recebidos no âmbito do Programa Incentiva+TP e cujo reconhecimento em resultados respeitará a periodização económica subjacente aos gastos subsidiados, ocorrendo estes em período (s) seguinte (s).

A rubrica “Diferimentos - Ativo” corresponde a trabalhos especializados no montante de 29.260 euros e a prémios de seguros no montante de 6.425 euros, ambos já faturados e liquidados e cujo registo do correspondente gasto será efetuado no período seguinte.

12. INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social

O capital da Empresa a 31 de dezembro de 2025, no montante de 2.000.000 euros, encontra-se totalmente subscrito e realizado, correspondendo a 2.000 ações ordinárias e nominativas, sob a forma escritural, com o valor nominal de 1.000 euros cada, sendo detido a 100% pela AMP.

Reservas legais

Não existem

Resultados transitados

Não existem

Subsídios de Entidades Públicas

Os subsídios de entidades públicas apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir as condições subjacentes à sua atribuição e os subsídios serão efetivamente recebidos.

Os subsídios de entidades públicas relativos à aquisição ou produção de ativos não correntes são reconhecidos inicialmente na rubrica “Outras variações no capital próprio”, sendo subsequentemente creditados na Demonstração dos Resultados na direta proporção da depreciação dos ativos a que estão associados.

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2025 foram os seguintes:

	Notas	Fundo Ambiental	Fundo Social Europeu	Incentiva+TP (FA 2025)	Total
18 de janeiro de 2025		215.413	109.196	0	324.609
Adições				772.675	772.675
Regularizações por resultados	18	-128.739	-28.676	-13.488	-170.903
31 de dezembro de 2025		86.674	80.520	759.187	926.381

Fundo Ambiental

Os subsídios recebidos do Fundo Ambiental referem-se aos seguintes projetos:

- Projeto “anda”:** recebido durante o período findo em 31 de dezembro de 2017, no montante total de 982.028 euros.
- Projeto “(beyond) anda”:** recebido durante o período findo em 31 de dezembro de 2018, no montante total de 144.173 euros.

Fundo Social Europeu

O subsídio recebido do Fundo Social Europeu refere-se ao seguinte projeto:

- Projeto “Sama 2020”:** recebido entre o período findo em 31 de dezembro de 2019 a 31 de dezembro de 2022, no montante total de 218.573 euros, na sequência da candidatura do projeto "Sama 2020": Reforço da capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e a eficiência da administração pública.

Incentiva + TP (FA 2025)

O subsídio recebido do Fundo Ambiental durante o período findo em 31 de dezembro de 2025, no montante 772.675 euros refere-se ao programa Incentiva + TP e corresponde a despesas elegíveis no âmbito do Decreto-Lei aprovado pelo Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março.

Resultado Líquido do Período

Os movimentos ocorridos nos períodos findos em 31 de dezembro de 2025 na rubrica “Resultado líquido do período” foram os seguintes:

	Montante
18 de janeiro de 2025	0
Aplicação dos resultados	0
Resultado do período	389.858
31 de dezembro de 2025	389.858

13. PROVISÕES

O movimento ocorrido nas provisões durante o período findo em 31 de dezembro de 2025 foi o seguinte:

	Saldo 18 janeiro	Reforço	Utilização	Reversão	Saldo 31 dezembro
Provisões:					
Não corrente:					
Outros riscos e encargos	0	10.332.494	0	0	10.332.494
	0	10.332.494	0	0	10.332.494

As provisões para outros riscos e encargos destinam-se a fazer face a responsabilidades estimadas pelo Conselho de Administração, com base em informações internas e externas obtidas para o efeito.

À data do balanço, o valor das provisões constituídas, de 10,3 milhões de euros, está associado aos contratos de prestação de serviços da rede UNIR, refletindo riscos decorrentes de reclamações de operadores, relacionados com a incerteza contratual e com impactos económicos de exercícios anteriores.

14. FORNECEDORES

Em 31 de dezembro de 2025, os saldos mais significativos de fornecedores referem-se às seguintes entidades:

	31.12.2025
Metro do Porto, S.A.	936.231
Synchro-Serviços em Outsourcing, Lda.	318.044
SIBS Pagamentos, S.A.	294.058
Guedes, Alves & Pacheco Lda.	208.134
CP-Comboios de Portugal, E.P.E.	183.809
Pricewaterhousecoopers & Assoc.,SROC	55.350
Cpcecho, S.A.	50.096
Payshop, S.A.	30.790
Outras dívidas a fornecedores	229.567
	2.306.079

15. FORNECEDORES DE INVESTIMENTOS

Em 31 de dezembro de 2025, a rubrica Fornecedores de Investimentos (Saldo corrente) ascendia a 68.141 euros e correspondia, essencialmente, à sociedade Reload – Consultoria Informática , Lda.

16. OUTRAS DÍVIDAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2025, o detalhe da rubrica de Outras dívidas a pagar (Saldo corrente) é o seguinte:

	31.12.2025
Compensações tarifárias a liquidar	28.698.046
Receita de bilhética a liquidar	4.059.096
Operação rede Unir (kms)	3.509.804
Operadores conta corrente	2.003.066
Bilhetes de bordo	393.063
Remunerações a liquidar	216.225
Outros acréscimos de gastos	949.342
Outras dívidas a pagar	219.017
Total de outras dívidas a pagar (saldo corrente)	40.047.659

		31.12.2025
Outros credores		
Operadores – Conta Corrente	i)	2.003.066
Credores diversos		219.017
Acréscimos de gastos		
Compensações tarifárias a liquidar	ii)	28.698.046
Receita de bilhética a liquidar	iii)	4.059.096
Operação rede Unir (Kms)	iv)	3.509.804
Bilhetes de bordo		393.063
Remunerações a liquidar		216.225
Outros acréscimos de gastos		949.342
		40.047.659

i) A rubrica “Operadores – Conta Corrente” no montante de 2.003.066 euros, refere-se integralmente a montantes faturados pelos operadores de transporte aderentes à intermodalidade.

ii) A rubrica “Compensações tarifárias a liquidar” no montante de 28.698.046 euros, refere-se a compensações na posse da Empresa e ainda não distribuídas pelos operadores à data de 31 de dezembro de 2025.

iii) A rubrica “Receita de bilhética a liquidar” no montante de 4.059.096 euros, refere-se a receita (subcontratos) a transferir para os operadores e ainda não faturados por estes.

iv) A rubrica “Operação rede Unir (Kms)” no montante de 3.509.804 euros, refere-se a Operação rede Unir (subcontratos) ainda não faturados pelos respetivos operadores.

17. VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS

O valor das vendas e dos serviços prestados reconhecido na Demonstração dos Resultados, é detalhado como segue:

	31.12.2025
Prestação de serviços – Âmbito intermodal	116.343.771
Prestação de serviços – Compensações tarifárias	66.744.500
Vendas mercadorias – Títulos de viagem	2.576.024
Prestação de serviços – Âmbito monomodal	2.016.693
Prestação de serviços – Outras	409.351
Total de vendas e serviços prestados	188.090.339

A rubrica “Prestação de serviços – Âmbito intermodal” no montante de 116.343.771 euros, refere-se Rendimentos (receita) obtida no âmbito do Sistema Intermodal Andante (passageiro) no montante de 109.035.276 euros e comissões dos canais de venda e outros rendimentos no montante de 7.308.495 euros.

A rubrica “Prestação de serviços – Compensações tarifárias” no montante de 66.744.500 euros, refere-se a compensações recebidas de no âmbito dos seguintes programas de incentivo:

	31.12.2025
Jovens Gratuitos	38.995.819
Incentiva+TP – Fundo Ambiental 2025	19.387.753
Antigos Combatentes	5.640.501
Circula PT	2.720.427
Total de vendas e serviços prestados	66.744.500

A rubrica “Prestação de serviços – Âmbito monomodal” no montante de 2.016.693 euros, refere-se a bilhetes de bordo Unir no montante de 1.995.033 euros e comissões de vendas e de validação no montante de 21.660 euros.

18. SUBSÍDIOS À EXPLORAÇÃO

Durante o período findo a 31 de dezembro de 2025, a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios à exploração:

Subsídios à exploração	31.12.2025
Subsídios à exploração de outras entidades	5.221.123
Incentiva+TP – Fundo Ambiental 2025	3.403.550
AMP – Contrato Programa	615.884
Total	9.240.557

Os subsídios à exploração registados durante o período de 2025, no montante de 9.240.557 euros, resultam de verbas recebidas dos municípios relativas ao Contrato Interadministrativo de Delegação de Competências Relacionadas com o Sistema de Mobilidade e Serviço Público de Transporte de Passageiros (5.221.123 euros), das verbas recebidas do Fundo Ambiental enquadradas no programa Incentiva+TP no montante de 3.403.550 euros e das verbas recebidas da Área Metropolitana do Porto enquadradas no contrato-programa no montante de 615.884 euros.

19. OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

A rubrica de “Outros rendimentos e ganhos” apresenta o seguinte detalhe:

	Notas	31.12.2025
Imputação de subsídios ao investimento	12	170.903
Desreconhecimento Vales/Numerário		42.872
Outros		1
Total de outros rendimentos e ganhos		213.776

A rubrica "Desreconhecimento Vales/Numerário" corresponde aos talões "Vale Numerário" expirados (data de emissão anterior à data do balanço - 31/12/n - superior a 2 anos) no montante de 42.872 euros em 31 de dezembro de 2025.

20. CUSTO DAS MERCADORIAS VENDIDAS E DAS MATÉRIAS CONSUMIDAS

O detalhe do custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas é o seguinte:

	Notas	31.12.2025
Existências iniciais		1.421.434
Compras		497.520
Regularizações	7	-133.995
Existências finais	7	-897.940
Gasto do período		887.019

A totalidade das existências iniciais tiveram origem nos inventários transferidos do TIP após a sua dissolução.

21. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

O detalhe dos gastos com fornecimentos e serviços externos é como segue:

	31.12.2025
Subcontratos	177.062.198
Serviços especializados	2.460.320
Serviços diversos	389.281
Materiais	61.968
Energia e fluidos	22.900
Outros	16.775
Total de fornecimentos e serviços externos	180.013.441

Em 31 de dezembro de 2025 a rubrica “Subcontratos” inclui encargos a operação (transporte) da rede intermodal Andante no montante de 88.319.284 euros , operação (transporte) rede Unir no montante de 37.071.204 euros, compensações tarifárias recebidas no montante de 47.741.999 euros e comissões e outros encargos relacionados com os canais de venda no montante de 3.929.709 euros.

A rubrica “Serviços especializados” corresponde, essencialmente, a trabalhos especializados no montante de 2.092.683 euros, encargos publicitários no montante de 156.274 euros, encargos com conservação e reparação de equipamentos de bilhética no montante de 114.790 euros e outros serviços no montante de 96.573 euros.

A rubrica “Serviços diversos” corresponde, essencialmente, a aluguer de instalações no montante de 278.803 euros e locação operacional de veículos no montante de 55.536 euros.

22. GASTOS COM O PESSOAL

No período findo em 31 de dezembro de 2025, a rubrica “Gastos com o pessoal” é detalhada como se segue:

Gastos com o pessoal	31.12.2025
Remunerações	
Órgãos sociais	283.169
Pessoal	907.500
	1.190.669
Encargos sociais	
Encargos sobre remunerações	265.986
Seguros	25.778
Outros	17.128
	308.892
Total de gastos com o pessoal	1.499.561

A 31 de dezembro de 2025, o quadro de pessoal da TMP integrava 26 trabalhadores.

23. OUTROS GASTOS E PERDAS

O detalhe dos “Outros gastos e perdas” do período findo em 31 de dezembro de 2025 é como segue:

	31.12.2025
Perdas em inventários	133.995
Impostos e taxas	776
Outros	1.353
Total de outros gastos e perdas	136.124

24. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO

No período findo em 31 de dezembro de 2025, a decomposição da rubrica “Gastos/reversões de depreciação e de amortização” é a que se segue:

	Notas	31.12.2025
Ativos fixos tangíveis	5	185.211
Ativos intangíveis	6	357.974
Total de Gastos/reversões de depreciação e de amortização		543.185

25. JUROS E RENDIMENTOS SIMILARES OBTIDOS

O detalhe dos “Juros e rendimentos similares obtidos” do período findo em 31 de dezembro de 2025 corresponde na sua totalidade a juros de depósitos bancários no montante de 116.368 euros.

26. JUROS E GASTOS SIMILARES SUPORTADOS

O detalhe dos “Juros e gastos similares suportados” do período findo em 31 de dezembro de 2025 corresponde na sua totalidade a gastos com serviços bancários no montante de 245.742 euros.

A rubrica “Gastos com serviços bancários” corresponde, essencialmente, a encargos com transações eletrónicas de recebimentos de clientes.

27. PARTES RELACIONADAS

No período findo a 31 de dezembro de 2025 ocorreram as seguintes transações com partes relacionadas:

2025	Compensações tarifárias	Subsídios à exploração	Rendimentos a reconhecer	Gastos a reconhecer
Empresa-mãe (AMP)	40.017.737	48.564.609	35.655.304	1.215.259

Durante o período de 2025, a Empresa recebeu do seu acionista os montantes de 40.017.737 euros de compensações tarifárias (Incentiva+TP Fundo Ambiental) e 48.564.609 euros de subsídios à exploração (Incentiva+TP, Contrato Programa e Financiamento da Autoridade de Transportes). Adicionalmente foram registadas verbas no montante de 35.655.304 euros relativas a compensações tarifárias e subsídios à exploração que serão reconhecidas durante os períodos seguintes. Como gastos a reconhecer foi registado o valor de 1.215.259 euros referente a receita tarifária do passageiro da rede UNIR, do mês de março/25, ainda não faturada. Nota: os valores mencionados incluem IVA à taxa de 6%.

A 31 de dezembro de 2025 o saldo com o acionista é o seguinte:

2025	Contas a receber correntes	Contas a receber não correntes	Contas a pagar correntes
Empresa-mãe (AMP)	5	0	0

28. IMPOSTOS SOBRE O RENDIMENTO

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades durante um período de quatro anos (cinco anos para a Segurança Social), exceto quando haja prejuízos fiscais, sejam concedidos benefícios fiscais ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos. Deste modo, as declarações fiscais da Empresa relativas a 2025 ainda poderão ser sujeitas a revisão. O Conselho de administração entende que as eventuais correções resultantes de revisões/inspeções, feitas por parte das autoridades fiscais às declarações de impostos, não terão um efeito significativo nas Demonstrações Financeiras a 31 de dezembro de 2025.

A Empresa encontra-se sujeita ao Imposto sobre o Rendimento de Pessoas Coletivas (IRC), aplicando-se uma taxa de 20% sobre a matéria coletável.

A reconciliação dos impostos sobre o rendimento do período de 2025 é o seguinte:

Reconciliação do imposto corrente	31.12.2025
Resultado antes de impostos	4.003.475
Ajustamentos	10.332.494
Lucro tributável estimado	14.335.969
Taxa de imposto sobre o rendimento	20%
Gasto com imposto sobre o rendimento	2.867.194
Reconciliação	
Derrama estadual	521.798
Derrama municipal	215.040
Tributação autónoma	9.585
Benefícios fiscais	0
Outros	0
Subtotal	746.423
Total	3.613.617

29. OUTRAS INFORMAÇÕES

Dívidas em mora ao Estado e à Segurança Social

Não existem

Remuneração do Fiscal Único

A remuneração auferida pelo Fiscal Único foi, durante o período findo em 31 de dezembro de 2025, de 5 mil euros.

30. EVENTOS SUBSEQUENTES

Após a data de relato, verificaram-se os seguintes eventos:

- Intensificação dos conflitos no Médio Oriente, os quais têm contribuído para um contexto acrescido de incerteza geopolítica e económica. À data de autorização para emissão das presentes Demonstrações Financeiras, não se verificaram impactos diretos quantificáveis na Entidade. No entanto, o Órgão de Gestão está a acompanhar de forma continua a evolução da situação, atendendo aos potenciais efeitos indiretos, nomeadamente ao nível dos mercados, cadeias de abastecimento e custos operacionais.
- O Conselho Metropolitano do Porto, órgão deliberativo do acionista único, Área Metropolitana do Porto (AMP) decidiu, na reunião do Conselho Metropolitano de 9 de janeiro de 2026, deliberar a destituição do Conselho de Administração da TMP, com cessação imediata de funções. O novo Conselho de Administração da sociedade foi eleito na mesma reunião e tomou posse a 30 de janeiro, em Assembleia Geral extraordinária. Para presidente do Conselho de Administração foi nomeado o Eng. Nuno Manuel Neves de Sousa, tendo sido nomeados como vogais o Dr. José Paulo de Jesus Ferreira e a Dra. Carla Alexandra Abreu Maia do Vale, sendo esta última a única a transitar do Conselho anterior e a manter-se em funções.

- No final de 2025 foi efetuada uma revisão aos preços dos títulos Andante comercializados, com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2026. A atualização do tarifário para 2026 incidiu exclusivamente sobre os bilhetes ocasionais, nomeadamente as viagens simples, o Andante 24, o Tour1 e Tour3. No caso das viagens ocasionais simples, o bilhete de zonamento Z2 manteve o seu preço, uma vez que representa mais de 60% das vendas de bilhetes ocasionais, tendo sido atualizados os bilhetes a partir do zonamento Z3, inclusive.Os preços dos passes Andante mantiveram-se inalterados.

Estes acontecimentos são classificados como eventos subsequentes não ajustáveis, não tendo sido efetuados ajustamentos às Demonstrações Financeiras.

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas de “Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.” (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 108.924.303 euros e um total de capital próprio de 3.316.239 euros, incluindo um resultado líquido de 389.858 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao período findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira de “Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.” em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao período findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião.

Ênfase

Tal como mencionado no ponto 1.1.1 do Relatório de Gestão e nas notas 1 e 2.3 do anexo às demonstrações financeiras, a Entidade iniciou a sua atividade no dia 17 de janeiro de 2025, razão pela qual as demonstrações financeiras anexas não apresentam valores comparativos relativos ao exercício anterior.

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro e os fluxos de caixa da Entidade de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística;

- elaboração do relatório de gestão nos termos legais e regulamentares aplicáveis;

- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;

- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e

- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISA detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISA, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;

- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;

- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

- concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Entidade para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação adequada;

- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria;

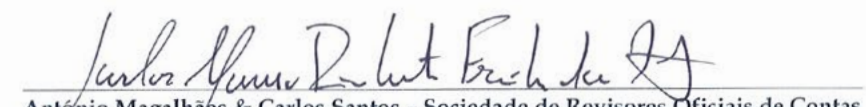
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Porto, 30 de abril de 2026


António Magalhães & Carlos Santos – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
representada por Carlos Afonso Dias Leite Freitas dos Santos – ROC n.º 1314

RELATÓRIO E PARECER DO FISCAL ÚNICO

Exma. Acionista Única,

Em conformidade com a legislação em vigor, no cumprimento dos estatutos e do mandato que nos foi conferido para a “Transportes Metropolitanos do Porto, E.M.T., S.A.” (Entidade), vem o Fiscal Único apresentar o seu relatório sobre a atividade desenvolvida e emitir o seu parecer sobre os documentos de prestação de contas, relativos ao período compreendido entre 17 de janeiro e 31 de dezembro de 2025, que lhe foram disponibilizados para apreciação pelo Conselho de Administração.

O Fiscal Único, desde a data de constituição da Entidade, acompanhou a sua atividade e os seus negócios, realizou testes e outros procedimentos, quando entendeu necessários, aos bens e valores da Entidade, tendo obtido esclarecimentos do Conselho de Administração e dos Serviços sobre algumas situações.

O Fiscal Único, no âmbito das suas funções, examinou as Demonstrações Financeiras compostas pelo Balanço, Demonstrações dos Resultados por Naturezas, das Alterações nos Capitais Próprios, dos Fluxos de Caixa e as Notas anexas às demonstrações financeiras, concluindo que a Entidade utilizou políticas contabilísticas e aplicou critérios de valorimetria que determinaram uma correta avaliação do património e dos resultados e que os mesmos se enquadram dentro das normas legais e estatutárias, pelo que concorda com as contas.

Procedeu ainda à apreciação do Relatório de Gestão do período compreendido entre 17 de janeiro e 31 de dezembro de 2025, da responsabilidade do Conselho de Administração, o qual mereceu o seu acordo, e emitiu a Certificação Legal das Contas.

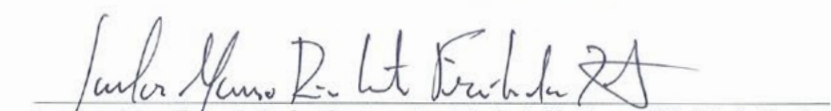
O Fiscal Único expressa o seu reconhecimento ao Conselho de Administração pela disponibilidade e colaboração no desempenho das suas funções.

Nestes termos, o Fiscal Único é de Parecer:

- 1.º Que sejam aprovados o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao período compreendido entre 17 de janeiro e 31 de dezembro de 2025;
- 2.º Que seja aprovada a proposta de aplicação de resultados contida no Relatório de Gestão.

Porto, 30 de abril de 2026

O Fiscal Único


António Magalhães & Carlos Santos – Sociedade de Revisores Oficiais de Contas
representada por Carlos Afonso Dias Leite Freitas dos Santos – ROC n.º 1314

Área Metropolitana do Porto

- 1 Porto
- 2 Matosinhos
- 3 Vila Nova de Gaia
- 4 Gondomar
- 5 Maia
- 6 Valongo
- 7 Paredes
- 8 Vila do Conde
- 9 Trofa
- 10 Santo Tirso
- 11 Espinho
- 12 Santa Maria da Feira
- 13 São João da Madeira
- 14 Oliveira de Azeméis
- 15 Vale de Cambra
- 16 Arouca
- 17 Póvoa de Varzim

