



RELATÓRIO ANUAL DE ATIVIDADE  
DA AUTORIDADE DE TRANSPORTES  
DO ALENTEJO CENTRAL | 2025

CIMAC

Évora, junho 2026

## **SUMÁRIO EXECUTIVO**

O ano de 2025 ficou marcado pela consolidação das principais medidas de promoção do transporte público implementadas nos anos anteriores, bem como pelo desenvolvimento de novas soluções de mobilidade no território do Alentejo Central.

Ao nível da oferta, a operação da rede TPAC manteve-se globalmente estável face ao ano anterior, registando-se ligeiros aumentos nas carreiras intermunicipais e inter-regionais. Paralelamente, iniciou-se a exploração da rede urbana de Montemor-o-Novo (MorBus) e prosseguiu a implementação do Transporte Público Flexível (TPF), com a consolidação da experiência piloto de Évora e a expansão do serviço aos municípios de Mourão e Vila Viçosa.

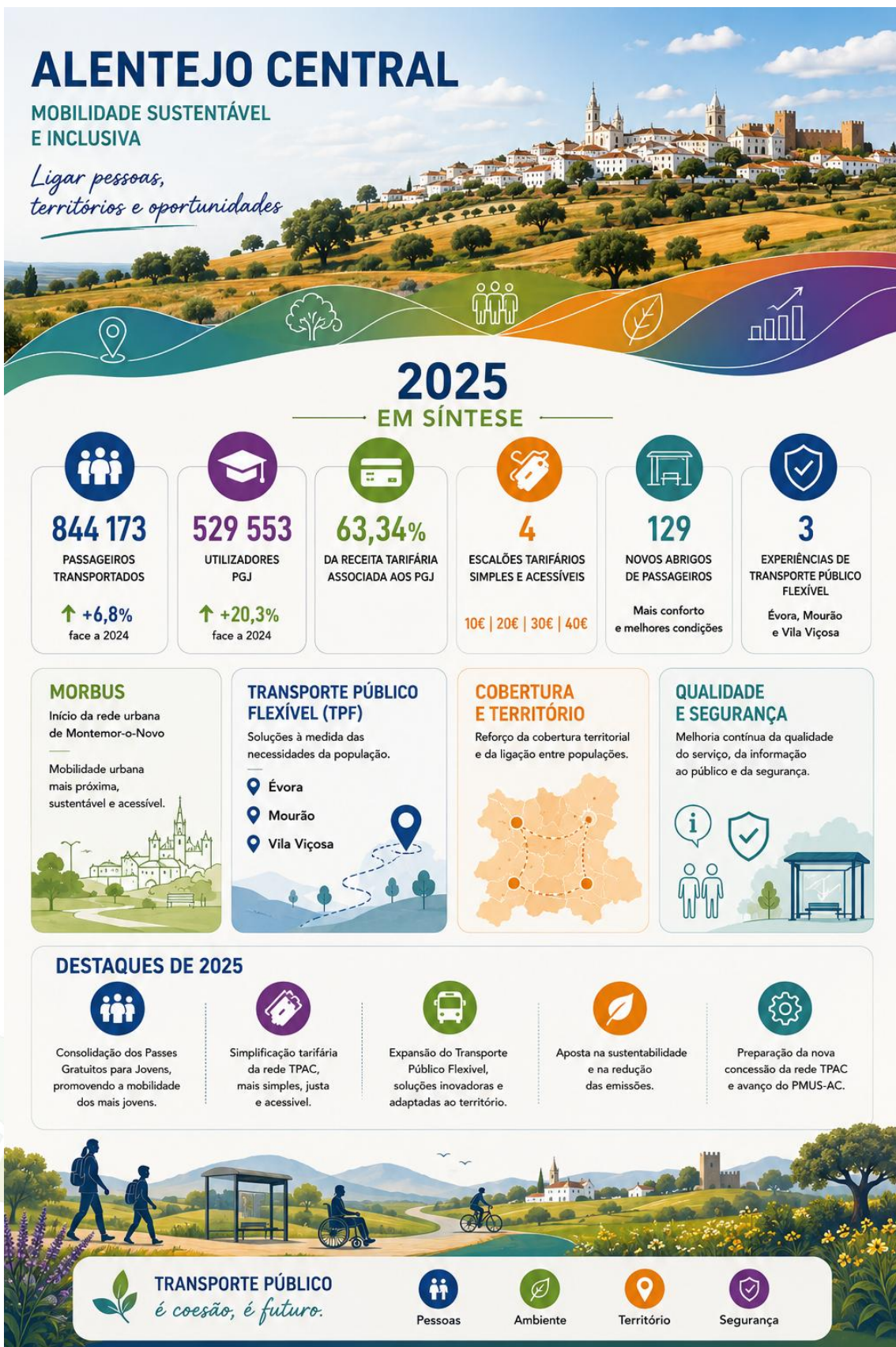
No domínio da procura, registou-se um aumento do número de passageiros transportados, confirmando a tendência de crescimento observada nos últimos anos. Os Passes Gratuitos para Jovens continuaram a assumir um papel central na utilização do transporte público, representando a principal tipologia de título utilizada na rede TPAC e contribuindo para o reforço da mobilidade dos segmentos mais jovens da população.

Em matéria tarifária, destaca-se a simplificação do sistema tarifário da rede TPAC, através da introdução de quatro escalões tarifários fixos (10 €, 20 €, 30 € e 40 €), medida que procurou simultaneamente simplificar a utilização do sistema e reforçar a atratividade do transporte público.

Ao nível do investimento, destaca-se a aquisição de 129 abrigos de passageiros destinados ao reforço das condições de espera dos utilizadores, bem como o reforço dos meios tecnológicos da Autoridade de Transportes através da aquisição de novos equipamentos informáticos.

No plano financeiro, a CIMAC geriu uma dotação de 3,40 milhões de euros proveniente do Programa Incentiva +TP, complementada por verbas do Fundo para o Serviço Público de Transportes e pela participação mínima dos municípios. A execução financeira manteve-se alinhada com o Plano Plurianual de Investimento dos Transportes do Alentejo Central, permitindo assegurar a continuidade dos projetos em curso e preparar investimentos estruturantes para os próximos anos.

Globalmente, os resultados alcançados em 2025 evidenciam a consolidação do sistema de transportes públicos do Alentejo Central e o reforço progressivo da sua capacidade para responder às necessidades de mobilidade da população.



## INDICE

1	DEFINIÇÃO DE ÂMBITO .....	6
2	A AUTORIDADE DE TRANSPORTES DO ALENTEJO CENTRAL .....	6
2.1	A Autoridade de Transportes do Alentejo Central.....	6
2.2	A Rede de Transportes do Alentejo Central.....	7
2.3	Caracterização dos Operadores .....	8
2.4	Caracterização dos Contratos em plena eficácia no Alentejo Central – TPAC .....	8
2.4.1	Enquadramento Contratual.....	8
2.4.2	Estrutura da Operação.....	9
2.4.3	Acompanhamento Contratual.....	9
2.5	Rede Urbana de Montemor-o-Novo – MorBus.....	9
2.6	Transporte Público Flexível do Alentejo Central – TPF-AC .....	10
2.7	Principais Atividades Desenvolvidas pela ATAC em 2025.....	11
3	A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR.....	11
3.1	Indicadores de Oferta .....	11
3.2	Cobertura Territorial.....	16
3.3	Cobertura Populacional.....	19
3.4	Sistema Tarifário.....	20
4	PROCURA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR.....	23
4.1	Passageiros Transportados .....	23
4.2	Taxa de ocupação média anual da frota .....	25
4.3	Taxa de Fraude .....	26
5	TRANSPORTE PÚBLICO FLEXÍVEL.....	26
6	MATERIAL CIRCULANTE.....	28
6.1	Características do Material Circulante .....	28
6.2	Idade Média da Frota.....	29
7	INDICADORES ECONÓMICO-FINANCEIROS.....	29
7.1	Receitas Tarifárias por Título de Transporte .....	29
7.2	Despesas da AT com o Serviço Público de Transporte de Passageiros .....	30
7.3	Investimentos .....	31
7.4	Financiamento dos Serviços .....	31
7.4.1	Incentiva +TP e Fundo de Transportes.....	31

7.4.2	Passe Gratuito para Jovens .....	33
8	QUALIDADE E SEGURANÇA DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES .....	34
8.1	Qualidade do Serviço Público de Transportes .....	34
8.2	Sugestões e Reclamações.....	36
8.3	Sistema de Informação ao Público .....	37
8.4	Sinistralidade Rodoviária .....	38
8.5	Security .....	39
9	SUSTENTABILIDADE .....	39
9.1	Consumo Energético.....	39
9.2	Emissões de GEE.....	39
	ANEXO I – Serviços de Transporte Público explorados em 2025 .....	40
	ANEXO II – Cobertura Territorial dos Serviços de Transporte Público .....	45

#### INDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Lugares sem cobertura de TPCR .....	17
Tabela 2 - Lugares que não cumprem os níveis mínimos de serviço .....	17
Tabela 3 - % da população servida por TPCR, por município .....	19
Tabela 4 - Tarifários - Bilhetes Simples - Carreiras não automatizadas.....	20
Tabela 5 - Tarifários - Bilhetes - Carreiras automatizadas .....	21
Tabela 6 - Tarifários - Assinaturas .....	22
Tabela 7 - Tarifários – Assinaturas das redes urbanas .....	23
Tabela 8 - Circuitos de transporte flexível implementados no Alentejo Central .....	26
Tabela 9 - Número de Títulos de Transporte e Receitas Tarifárias Associadas – ATAC.....	29
Tabela 10 - Repartição de Verbas aprovada pela CIMAC .....	32
Tabela 11 - Aplicação das verbas do Programa INCENTIVA +TP e do Fundo de Transportes .....	32
Tabela 12 - Locais e Horários de Atendimento .....	37

#### INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Circulações anuais nas carreiras da ATAC (2024/2025).....	12
Gráfico 2 - Evolução mensal das circulações das carreiras da ATAC (2025).....	13
Gráfico 3 - Evolução mensal do número de circulações médias diárias em DU – ATAC (2025).....	14
Gráfico 4 - Veículos.km anuais carreiras da ATAC (2024/2025) .....	14
Gráfico 5 - Evolução mensal do número de circulações médias diárias em DU – ATAC (2025).....	15
Gráfico 6 - Lugares.km anuais carreiras da ATAC (2024/2025) .....	16
Gráfico 7 - Evolução dos lugares.km mensais carreiras da ATAC (2025).....	16
Gráfico 8 - Evolução mensal dos passageiros transportados por Título de Transporte .....	24
Gráfico 9 - Evolução mensal dos passageiros.km transportados .....	25
Gráfico 10 - Evolução mensal do percurso médio por passageiros (extensão).....	25
Gráfico 11 - Evolução mensal da taxa de ocupação dos veículos.....	26
Gráfico 12 - Evolução mensal dos passageiros transportados .....	28

Gráfico 13 - Grau de satisfação dos utilizadores obtido no âmbito do inquérito de satisfação .....	35
Gráfico 14 - Principais sugestões dos utilizadores da rede TPAC por tipologia.....	36
Gráfico 15 - Tipologia de Comunicações Recebidas pela Autoridade de Transportes .....	37
Gráfico 16 - N.º de Ocorrências.....	38



## 1 DEFINIÇÃO DE ÂMBITO

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, estabelece, no respetivo artigo 7.º, a obrigatoriedade de as autoridades competentes elaborarem e publicarem anualmente um relatório circunstanciado relativo às obrigações de serviço público da sua competência. O referido relatório deverá incluir informação relativa aos contratos de serviço público em vigor, operadores selecionados, compensações atribuídas, direitos exclusivos eventualmente concedidos, bem como elementos que permitam avaliar o desempenho, a qualidade e o financiamento da rede de transportes públicos.

O Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação atual, veio igualmente estabelecer a obrigatoriedade de elaboração anual, por parte das autoridades de transportes, de um relatório de desempenho sumário relativo ao serviço público de transporte de passageiros, com referência à atividade desenvolvida no ano anterior, por linha e/ou contrato de serviço público.

Por sua vez, a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), atribui às autoridades de transportes competências em matéria de planeamento, organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento, fiscalização e divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

Neste enquadramento, o presente Relatório Anual de Atividade da Autoridade de Transportes do Alentejo Central relativo ao ano de 2025 visa dar cumprimento às obrigações legais e regulamentares de reporte aplicáveis à Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (CIMAC), enquanto autoridade de transportes competente.

O relatório procede à caracterização da atividade desenvolvida pela Autoridade de Transportes do Alentejo Central ao longo do ano de 2025, integrando informação relativa à oferta e procura de transporte público, indicadores operacionais e económico-financeiros, fiscalização e monitorização da operação, qualidade do serviço prestado, medidas tarifárias implementadas, investimentos realizados e demais atividades desenvolvidas no âmbito das competências legalmente atribuídas.

O presente documento será publicado no sítio institucional da CIMAC e remetido à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nos termos legalmente aplicáveis.

## 2 A AUTORIDADE DE TRANSPORTES DO ALENTEJO CENTRAL

### 2.1 A Autoridade de Transportes do Alentejo Central

Com a entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), a Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central (CIMAC) assumiu competências enquanto autoridade de transportes competente relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito intermunicipal que se desenvolvem maioritariamente na respetiva área geográfica.

Nos termos do artigo 10.º do RJSPTP, os municípios integrantes da CIMAC delegaram igualmente nesta comunidade intermunicipal as respetivas competências enquanto autoridades de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, através da celebração de contratos interadministrativos.

Constitui exceção o Município de Évora, que mantém as competências relativas à gestão do serviço urbano da cidade de Évora.

No âmbito destas competências, a CIMAC assegura funções de planeamento, organização, contratualização, monitorização, fiscalização e financiamento do serviço público de transporte rodoviário de passageiros no território do Alentejo Central.

Em 2025, a atividade da Autoridade de Transportes do Alentejo Central centrou-se, essencialmente, no acompanhamento e consolidação da operação da rede TPAC, na implementação da rede urbana MorBus, no desenvolvimento de medidas de simplificação tarifária e reforço da atratividade do transporte público, bem como na melhoria progressiva das condições de informação e acolhimento aos utilizadores. Simultaneamente, a AT continuou a trabalhar no reforço de oferta através da implementação de serviços de transporte flexível, e na respetiva elaboração e publicação do Regulamento de Adesão ao Transporte Público Flexível do Alentejo Central.

Paralelamente, prosseguiu o trabalho associado à monitorização contratual, fiscalização da operação, gestão dos programas de financiamento tarifário, implementação de investimentos em infraestrutura de apoio ao transporte público e preparação do futuro procedimento de contratualização dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros no Alentejo Central.

## 2.2 A Rede de Transportes do Alentejo Central

Em 2025, os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros da competência da CIMAC continuaram a ser assegurados, maioritariamente, no âmbito do Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central, explorado pela empresa TAC – Transportes do Alentejo Central, S.A., sob a marca TPAC.

A rede da Autoridade de Transportes do Alentejo Central integra serviços inter-regionais, intermunicipais e municipais, assegurando a ligação entre os diversos municípios do território, bem como a acessibilidade das populações aos principais polos escolares, serviços públicos, equipamentos de saúde e interfaces de transporte.

A estrutura da rede manteve, em 2025, a configuração base implementada no início da exploração da concessão, tendo sido efetuados ajustamentos pontuais associados à monitorização da procura, às necessidades identificadas pelos municípios e ao acompanhamento operacional realizado pela Autoridade de Transportes.

Paralelamente à rede TPAC, entrou em funcionamento, em 17 de março de 2025, a rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus, explorada ao abrigo de contrato específico celebrado entre a CIMAC e a Rodoviária do Alentejo, S.A.

A operação da MorBus veio reforçar a oferta de transporte público urbano no território do Alentejo Central, assegurando um circuito urbano orientado para a melhoria da mobilidade de proximidade e da acessibilidade da população aos principais equipamentos e serviços da cidade de Montemor-o-Novo.

Apesar de ter iniciado a exploração apenas em março de 2025, a rede urbana MorBus registou, ao longo do ano, uma evolução positiva da procura.

Manteve-se igualmente, durante o ano de 2025, o desenvolvimento das experiências-piloto de Transporte Público Flexível do Alentejo Central (TPF-AC), enquanto instrumento complementar de resposta às necessidades de mobilidade em territórios de baixa densidade.

A caracterização detalhada da oferta de transporte público, respetivos indicadores operacionais e cobertura territorial será apresentada nos capítulos seguintes do presente relatório.

## 2.3 Caracterização dos Operadores

Em 2025, os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros da competência da ATAC foram assegurados pela empresa TAC – Transportes do Alentejo Central, S.A., no âmbito do Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central.

A TAC – Transportes do Alentejo Central, S.A. constitui uma sociedade comercial criada especificamente no âmbito do procedimento concursal internacional promovido pela CIMAC para a exploração dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, correspondendo a uma empresa participada pela Rodoviária do Alentejo, S.A.

A constituição de uma entidade societária autónoma decorreu das peças procedimentais do concurso lançado pela CIMAC, que previam a constituição de uma sociedade concessionária dedicada exclusivamente à exploração dos serviços objeto do contrato.

Importa salientar que, até à presente data, os procedimentos concursais promovidos pela CIMAC para a exploração dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros no território do Alentejo Central registaram apenas a participação de operadores associados à Rodoviária do Alentejo, S.A., realidade que evidencia as especificidades operacionais e económicas inerentes à exploração de serviços de transporte público em territórios de baixa densidade.

A empresa desenvolve a exploração dos serviços inter-regionais, intermunicipais e municipais abrangidos pela concessão, assegurando a operação regular da rede TPAC no território do Alentejo Central.

Paralelamente, a operação da rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus foi assegurada pela empresa Rodoviária do Alentejo, S.A., ao abrigo de contrato específico celebrado com a CIMAC.

A exploração dos serviços manteve, durante o ano de 2025, um quadro global de regularidade operacional, sem prejuízo dos ajustamentos pontuais efetuados no âmbito do acompanhamento contratual e monitorização da operação desenvolvidos pela Autoridade de Transportes.

## 2.4 Caracterização dos Contratos em plena eficácia no Alentejo Central – TPAC

### 2.4.1 Enquadramento Contratual

O Contrato para a Exploração do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros do Alentejo Central resulta do procedimento concursal internacional promovido pela CIMAC ao abrigo do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e do Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

A exploração da rede teve início em 1 de setembro de 2022, assentando num modelo misto que integra carreiras exploradas em regime de concessão e carreiras asseguradas através de contratos de prestação de serviços, em função das especificidades operacionais de cada lote.

A estrutura contratual adotada teve como principal objetivo assegurar a continuidade da oferta de transporte público regular no território do Alentejo Central, garantindo simultaneamente níveis mínimos de acessibilidade às populações e resposta às necessidades de mobilidade identificadas pelos municípios.

### 2.4.2 Estrutura da Operação

O contrato encontra-se organizado em dois lotes distintos, correspondendo a diferentes modelos de exploração do serviço público de transporte.

O Lote 1 corresponde à exploração, em regime de concessão, dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal, inter-regional e municipal do Alentejo Central, assegurados pela TAC – Transportes do Alentejo Central, S.A., sob a marca TPAC – Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central”.

O Lote 2 corresponde à exploração, em regime de prestação de serviços, da rede urbana de Vendas Novas – Mais Perto.

### 2.4.3 Acompanhamento Contratual

Durante o ano de 2025, a operação decorreu num quadro global de estabilidade operacional, mantendo-se a estrutura base da rede implementada no início da exploração da concessão, ainda que tenham sido introduzidos ajustamentos pontuais decorrentes da monitorização da procura, necessidades identificadas pelos municípios e acompanhamento técnico da operação realizado pela ATAC.

Paralelamente à gestão corrente do contrato, prosseguiu igualmente, durante o ano de 2025, o trabalho técnico associado à preparação do futuro procedimento de contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, considerando o termo do atual contrato previsto para 2027.

## 2.5 Rede Urbana de Montemor-o-Novo – MorBus

A rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus entrou em funcionamento no dia 17 de março de 2025, correspondendo a uma nova solução de mobilidade urbana implementada no território do Alentejo Central.

A operação é assegurada pela Rodoviária do Alentejo, S.A., ao abrigo de contrato celebrado com a CIMAC, compreendendo um circuito urbano com 12 circulações diárias.

A implementação da MorBus teve como principal objetivo reforçar a acessibilidade da população aos principais equipamentos, serviços e polos geradores de deslocações da cidade de Montemor-o-Novo, promovendo simultaneamente soluções de mobilidade mais sustentáveis e inclusivas.

Apesar da exploração ter abrangido apenas parte do ano de 2025, verificou-se uma adesão progressiva da população a este novo serviço.

A operação da MorBus veio igualmente reforçar a diversificação da oferta de transporte público no território do Alentejo Central, constituindo uma experiência relevante no âmbito da mobilidade urbana em territórios de baixa densidade.

Os indicadores detalhados de procura e operação da rede urbana MorBus serão apresentados nos capítulos seguintes do presente relatório.

## 2.6 Transporte Público Flexível do Alentejo Central – TPF-AC

O Transporte Público Flexível do Alentejo Central (TPF-AC) é um serviço que a Autoridade de Transportes, tem vindo a implementar de forma faseada nos catorze municípios que integram o seu território. A adoção desta estratégia de implementação gradual decorre, em grande medida, das especificidades inerentes a este tipo de serviços e dos constrangimentos identificados na sua operacionalização no território. Entre outros fatores, destaca-se a limitada disponibilidade de operadores em determinados contextos geográficos, bem como a dificuldade na sua mobilização para este modelo de serviço regular. Verifica-se ainda, em alguns territórios, que apesar de existirem licenças de táxi disponíveis, as mesmas não se encontram a operar no concelho, realidade cada vez mais frequente e para a qual os municípios não encontraram mecanismos eficazes para contrariar. Acresce ainda o facto de várias Juntas de Freguesia assegurarem, já, respostas de proximidade no acesso a serviços essenciais, frequentemente disponibilizadas de forma gratuita ou em regime informal.

Paralelamente, a implementação faseada do TPF-AC assenta no reconhecimento da importância de promover, desde o início, o envolvimento ativo dos atores locais na divulgação, acompanhamento e apoio à utilização do serviço. Esta dimensão assume particular relevância atendendo ao perfil predominante dos potenciais utilizadores — maioritariamente uma população envelhecida e com reduzidas competências digitais — o que exige uma abordagem de proximidade, progressiva e ajustada às características sociais de cada território.

Neste contexto, no que se refere ao ano de 2025 foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- Prorrogação da experiência piloto de Évora, com novas paragens e horários;
- Produção e publicação do Regulamento de Adesão ao Transporte Público Flexível do Alentejo Central;
- Implementação da experiência piloto de Mourão em 11 de agosto de 2025, constituída por um circuito;
- Implementação da experiência piloto de Vila Viçosa em 01 de setembro de 2025, constituída por dois circuitos.

No ponto 5 do presente relatório serão apresentados os resultados relativos à exploração dos serviços apresentados.

## 2.7 Principais Atividades Desenvolvidas pela ATAC em 2025

Durante o ano de 2025, a atividade da ATAC centrou-se, essencialmente, no acompanhamento e consolidação da operação da rede TPAC, na implementação de novas soluções de mobilidade e no reforço das condições de acessibilidade e atratividade do transporte público no território do Alentejo Central. Neste âmbito, destaca-se o início de exploração da rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus, no dia 17 de março de 2025, correspondendo à implementação de uma nova solução de mobilidade urbana orientada para a melhoria da acessibilidade da população aos principais equipamentos e serviços da cidade.

A ATAC prosseguiu igualmente, ao longo de 2025, o acompanhamento técnico e operacional da concessão TPAC, através da monitorização regular da operação, análise de indicadores de desempenho, articulação com os municípios e gestão corrente das necessidades de ajustamento da rede. No âmbito das competências de fiscalização e monitorização do serviço público de transporte de passageiros, foram desenvolvidas ações de acompanhamento da operação, incluindo auditorias, ações de cliente mistério, levantamento de paragens e terminais, contagens de passageiros e aplicação de inquéritos de satisfação aos utilizadores.

Ao nível da política tarifária, entrou em vigor, durante o mês de junho de 2025, a alteração ao modelo de apoio tarifário aplicável aos utilizadores elegíveis, através da implementação de quatro escalões tarifários fixos de 10 €, 20 €, 30 € e 40 €. Esta medida teve como principais objetivos a simplificação do sistema tarifário, o reforço da atratividade do transporte público e a promoção da coesão territorial. Destaca-se igualmente o investimento realizado em infraestruturas de apoio ao transporte público, através da aquisição de 129 abrigos de passageiros destinados aos municípios do Alentejo Central, financiados através do programa INCENTIVA +TP. Paralelamente, a ATAC prosseguiu o trabalho associado à melhoria das condições de informação ao público, incluindo a preparação e disponibilização progressiva de informação estática para instalação nos novos abrigos e interfaces. Prosseguiu igualmente, ao longo de 2025, o trabalho técnico associado à preparação do futuro procedimento de contratualização dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros do Alentejo Central, considerando o termo do atual contrato previsto para 2027.

No que concerne ao TPF-AC, e tal como referido no ponto anterior, destaca-se a implementação de duas experiências piloto e a publicação do Regulamento, este último de extrema importância para a contratualização e operacionalização deste serviço, uma vez que se revela um mecanismo fundamental na agilização de todo o processo.

## 3 A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

### 3.1 Indicadores de Oferta

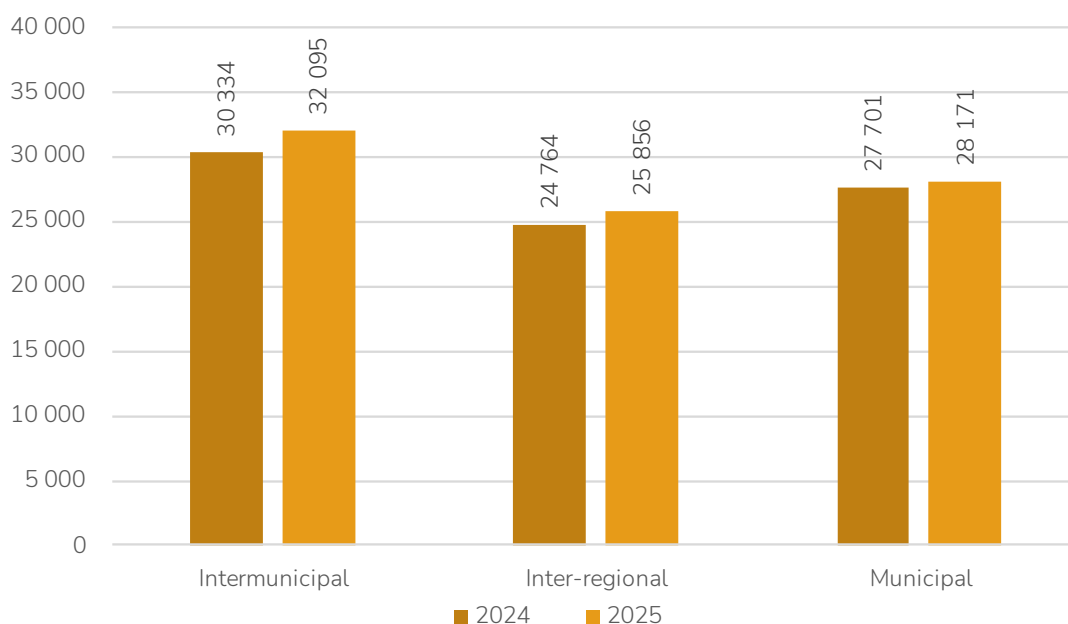
Em 2025, foram realizadas pelo operador do serviço TPAC 86.122 circulações nas carreiras sob jurisdição da CIMAC, valor superior em 4,0% face ao registado em 2024 (82.799), tendo sido o ano com maior oferta desde o início do período de exploração.

Das circulações realizadas em 2025, 37,3% (32.095 circulações) são de serviços intermunicipais, 30,0% correspondem a serviços inter-regionais (25.856 circulações) e 32,7% (28.171 circulações) são de carreiras municipais.

Das 28.171 circulações municipais, 6.000 (21,3%) reportam-se às carreiras urbanas de Vendas Novas e 2.388 (8,5%) à carreira urbana de Montemor-o-Novo.

A leitura do Gráfico 3 permite concluir que o número global de circulações se manteve em linha com o registado em 2024. Contudo, a composição da oferta sofreu algumas alterações, destacando-se um aumento de 5,8% nas carreiras intermunicipais e de 4,4% nas carreiras inter-regionais.

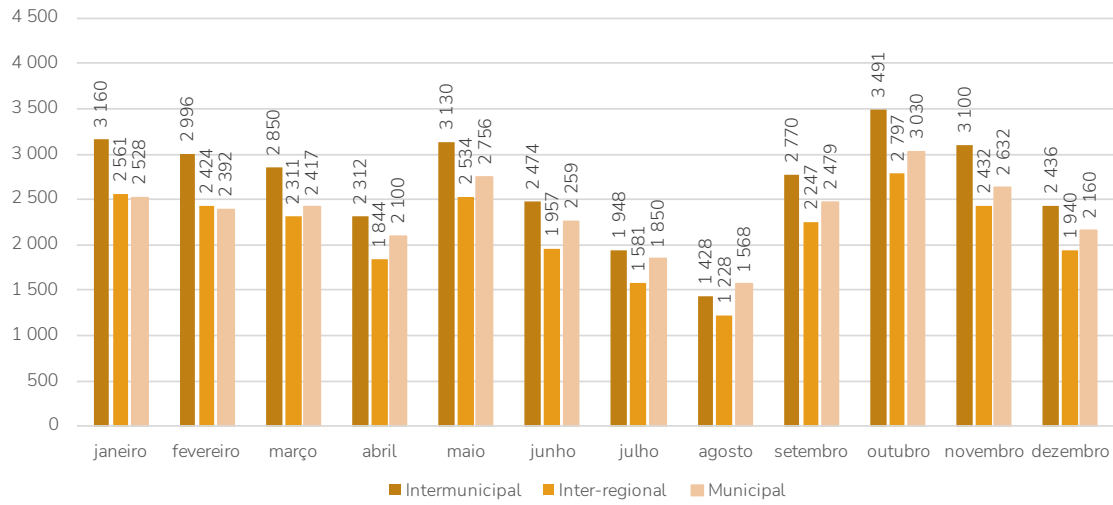
Gráfico 1 - Circulações anuais nas carreiras da ATAC (2024/2025)



Fonte: TAC, maio 2025

Analisando a **evolução mensal de circulações** podemos verificar que os meses com maior número de circulações correspondem aos meses escolares que não registaram interrupções (janeiro, maio, outubro e novembro), com mais de 8 000 circulações cada um. Nos meses de abril e dezembro, altura das férias escolares, respetivamente, de Páscoa e de Natal, regista-se um decréscimo significativo das circulações, que se acentua ainda mais nos meses de verão, concluindo-se pelo elevado peso que a procura escolar representa na definição da rede de transportes do Alentejo Central. Esta diferença de oferta entre o PE e o PNE, acarreta bastantes constrangimentos para os utilizadores (não estudantes), pelo que a CIMAC tem vindo a desenvolver todos os esforços para prorrogar o PE sempre que exista capacidade operacional da empresa.

Gráfico 2 - Evolução mensal das circulações das carreiras da ATAC (2025)

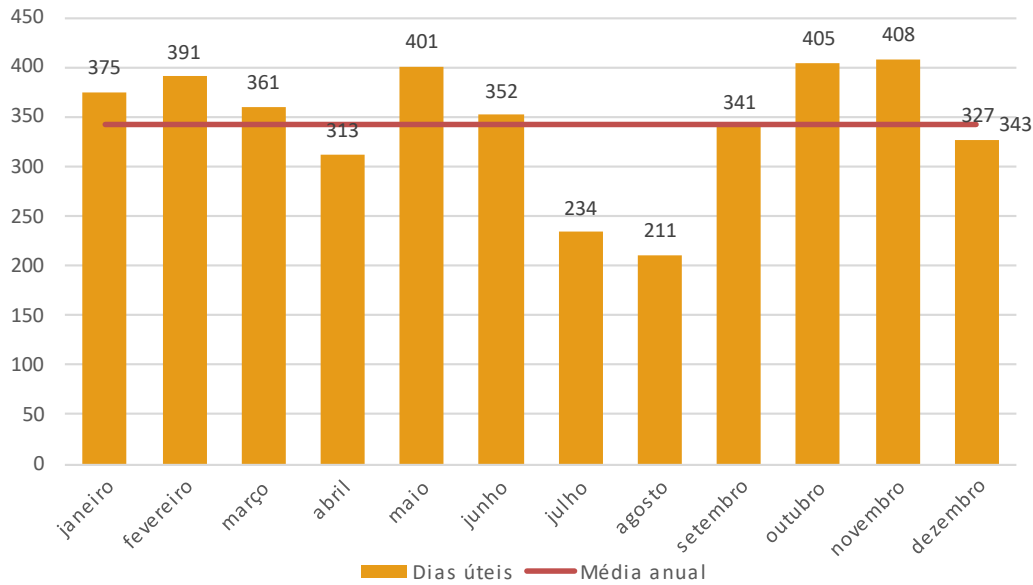


Fonte: TAC, maio 2025

Analisando a média diária de circulações por dia útil e por dia de fim-de-semana e feriados, conclui-se que foram realizadas, em média, 343 circulações/dia, valor superior ao registado em 2024 (327 circulações/dia), o que confirma o aumento de oferta.

Aos sábados regista-se, em média 1 circulação /dia, o que demonstra, por um lado, a importância da procura pendular e, por outro lado, a dificuldade de acessos ao SPTP dos residentes do Alentejo Central fora dos dias úteis.

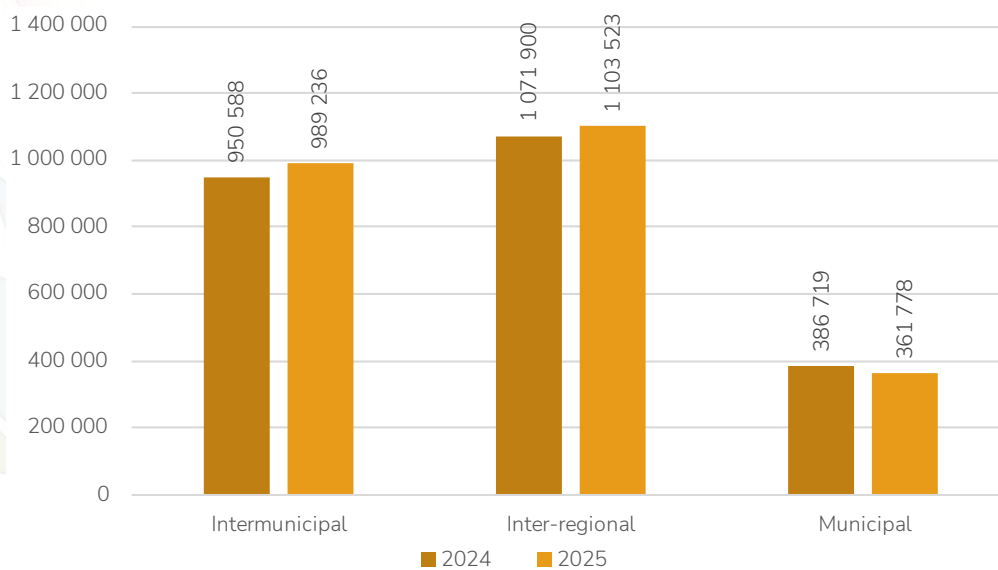
Na figura seguinte pode observar-se que o número médio de circulações diárias em dia útil variou entre as 211 circulações em agosto e as 408 de novembro, seguindo-se maio e outubro com, respetivamente, 401 e 408 circulações/dia, e janeiro com 391 circulações/dia, tendo estes quatro meses uma atividade letiva normal. Os meses de junho, julho e agosto apresentam igualmente uma menor oferta de circulações diárias por corresponderem a períodos de interrupção letiva, registando valores significativamente inferiores à média anual estimada (343 circulações/dia), em linha com o padrão anteriormente identificado na análise da oferta.

**Gráfico 3 - Evolução mensal do número de circulações médias diárias em DU – ATAC (2025)**


Fonte: TAC, maio 2025

No global, as carreiras sob jurisdição da CIMAC realizaram, em 2025, **2.454.537 veic.km** (veic.km comerciais), mais 45.330 veic.km do que os 2.409.206 produzidos em 2024, o que representa um aumento de 1,9%, sendo que em vazio foram realizados 243.352 veic.km.

As carreiras inter-regionais foram responsáveis por 45,0% dos veic.km produzidos, o que corresponde a 1.103.523 veic.km, seguindo-se as carreiras intermunicipais com 40,3% dos veic.km (989.236 veic.km) e as municipais com 14,7% (361.778 veic.km).

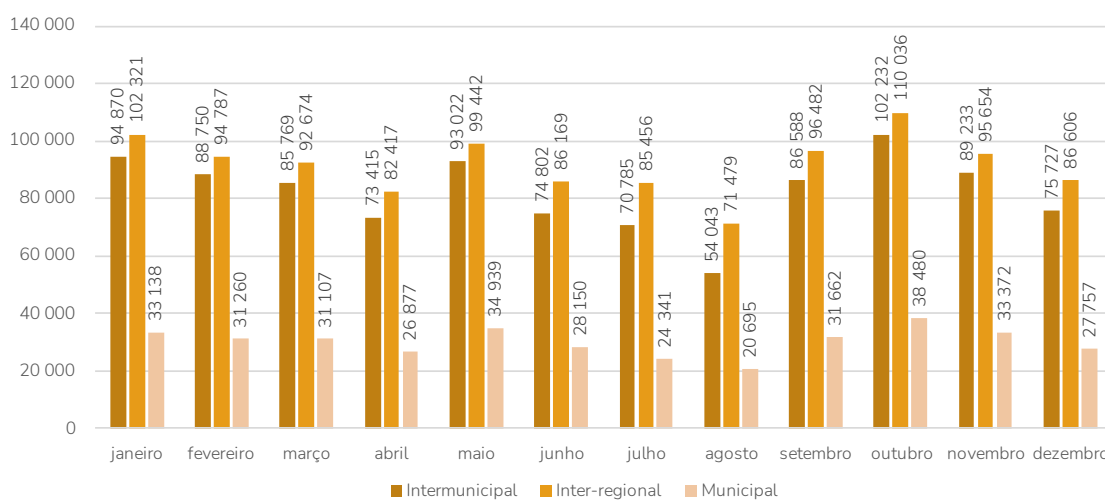
**Gráfico 4 - Veículos.km anuais carreiras da ATAC (2024/2025)**


Fonte: TAC, maio 2025

Como se pode verificar no quadro anterior, o número de veic.km manteve-se praticamente inalterado face a 2024, registando-se pequenos aumentos nas carreiras intermunicipais e inter-regionais, de 4,1% e 3%, respetivamente, e um decréscimo de 6,4% nas carreiras municipais.

A distribuição mensal dos veic.km produzidos acompanha a evolução do número de circulações, apresentando os meses de junho, julho e agosto valores inferiores a 190.000 veic.km, enquanto janeiro, maio e outubro registam os valores mais elevados, superiores a 225.000 veic.km comerciais por mês, correspondendo a períodos de atividade letiva completa.

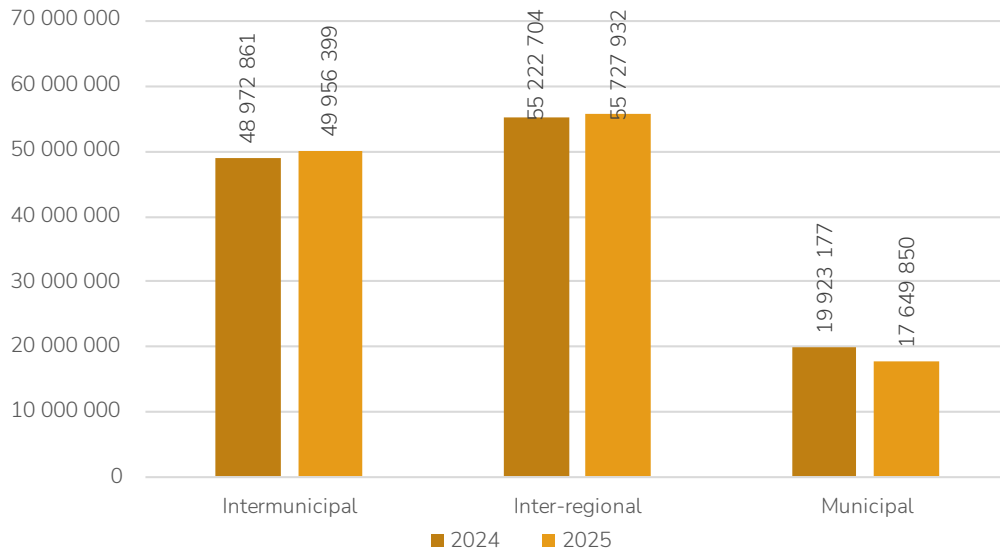
**Gráfico 5 - Evolução mensal do número de circulações médias diárias em DU – ATAC (2025)**



Fonte: TAC, maio 2025

No que se refere ao indicador lugares.km, foram produzidos em 2025 cerca de 123,3 milhões de lugares.km comerciais (126,6 milhões de lugares.km totais), valor muito próximo do registado em 2024 (124,1 milhões de lugares.km), correspondendo a uma variação de -0,6%.

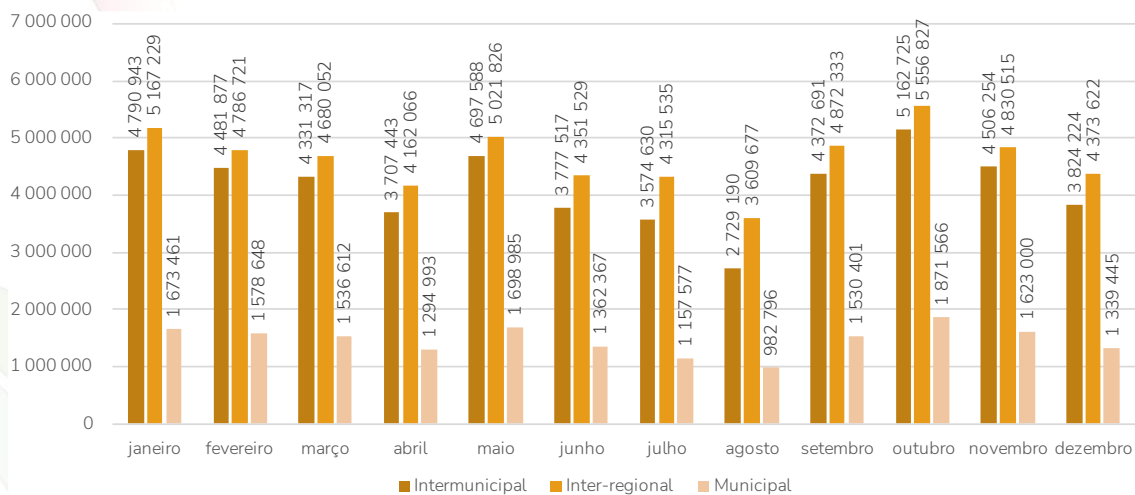
As carreiras inter-regionais concentraram 45,2% da oferta disponibilizada, correspondendo a 55,7 milhões de lugares.km. Seguem-se as carreiras intermunicipais, com 40,5% (50,0 milhões de lugares.km), e as carreiras municipais, com 14,3% (17,7 milhões de lugares.km).

**Gráfico 6 - Lugares.km anuais carreiras da ATAC (2024/2025)**


Fonte: TAC, maio 2025

Relativamente à evolução mensal, a mesma é semelhante à já observada nos restantes indicadores de oferta, com o mês de agosto, a registar o valor mais baixo (7 321 mil lug.km) seguindo-se o mês de julho com 9 047 mil lug.km, que correspondem a meses de férias escolares.

Os meses de janeiro e outubro foram os que apresentaram uma maior oferta de lug.km (superiores a 12 000 mil lug.km), fruto do regresso da atividade letiva e da necessidade de desdobramento de carreiras em alguns percursos.

**Gráfico 7 - Evolução dos lugares.km mensais carreiras da ATAC (2025)**


Fonte: TAC, maio 2025

### 3.2 Cobertura Territorial

No Alentejo Central existem 259 lugares censitários, dos quais 71 não dispõem de cobertura de transporte público coletivo regular durante o Período Escolar (PE), número que aumenta para 84 no Período Não Escolar (PNE). Na tabela seguinte apresenta-se a distribuição destes lugares por município, encontrando-se no Anexo I a análise detalhada da cobertura territorial.

**Tabela 1 - Lugares sem cobertura de TPCR**

Municípios	Total de Lugares	Período Escolar			Período Não Escolar		
		Nº de lugares	%	População	Nº de lugares	%	População
Alandroal	23	2	9%	27	6	26%	492
Arraiolos	14	1	7%	45	1	7%	45
Borba	16	10	63%	650	10	63%	650
Estremoz	32	14	44%	341	16	50%	1 038
Évora	57	19	33%	477	20	35%	479
Montemor-o-Novo	44	16	36%	380	16	36%	380
Mora	11	3	27%	13	0	0%	0
Mourão	3	0	0%	0	0	0%	0
Portel	8	2	25%	492	5	63%	1 612
Redondo	15	0	0%	0	6	40%	1 457
Reguengos de Monsaraz	14	0	0%	0	0	0%	0
Vendas Novas	8	0	0%	0	0	0%	0
Viana do Alentejo	5	1	20%	2	1	20%	2
Vila Viçosa	9	3	33%	83	3	33%	73
<b>Total</b>	<b>259</b>	<b>71</b>	<b>21%</b>	<b>2 510</b>	<b>84</b>	<b>27%</b>	<b>6 228</b>

Importa, contudo, distinguir os lugares sem cobertura de TPCR daqueles que efetivamente se encontram abrangidos pelos níveis mínimos de serviço definidos no RJSPTP. Com efeito, dos 84 lugares sem cobertura identificados no PNE, apenas 21 possuem mais de 40 habitantes, neles residindo 6.228 habitantes (4,1% da população do Alentejo Central).

No PE, o número de lugares com mais de 40 habitantes sem cobertura de TPCR reduz-se para 9, nos quais residem 1.195 habitantes.

**Tabela 2 - Lugares que não cumprem os níveis mínimos de serviço**

Lugares com mais de 40 habitantes		
	PE	PNE
Alandroal		
Hortinhas	-	171
Orvalhos	-	141
Aldeia de Marmelos	-	124
<b>Total de população</b>	<b>0</b>	<b>436</b>

Lugares com mais de 40 habitantes		
<b>% total</b>	<b>0,0%</b>	<b>8,7%</b>
<b>Arraiolos</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Bardeiras	45	45
<b>Total de população</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
<b>% total</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,7%</b>
<b>Borba</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Nora	426	426
Ribeira	43	43
Buscanhas	46	46
<b>Total de população</b>	<b>515</b>	<b>515</b>
<b>% total</b>	<b>8,0%</b>	<b>8,0%</b>
<b>Estremoz</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Fonte do Imperador	-	61
Frândina - Casas-Novas	-	151
São Bento do Cortiço	-	519
<b>Total de população</b>	<b>0</b>	<b>519</b>
<b>% total</b>	<b>0,0%</b>	<b>4,1%</b>
<b>Évora</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Courelas do Perdiganito	46	46
<b>Total de população</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
<b>% total</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,1%</b>
<b>Montemor-o-Novo</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Ferro da Agulha	44	44
Vale Das Custas	53	53
<b>Total de população</b>	<b>97</b>	<b>97</b>
<b>% total</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>
<b>Portel</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Alqueva	228	228
Amieira	264	264
São Bartolomeu do Outeiro	-	369
Vera Cruz	-	356
<b>Total de população</b>	<b>492</b>	<b>1217</b>
<b>% total</b>	<b>8,6%</b>	<b>21,2%</b>
<b>Redondo</b>	<b>PE</b>	<b>PNE</b>
Foros da Fonte Seca	-	377
Santa Suzana	-	279
Aldeia da Serra	-	183
Courelas da Arnalha	-	48
<b>Total de população</b>	<b>0</b>	<b>887</b>

Lugares com mais de 40 habitantes		
% total	0,0%	13,8%

Atendendo a que se trata de um território extenso e de baixa densidade, entendem os municípios que o cumprimento dos Níveis Mínimos de Serviço deverá ser assegurado, em larga medida, através de soluções de transporte público flexível. Neste contexto, a CIMAC realizou, em 2020, um estudo para a definição da rede de TPF do Alentejo Central, posteriormente atualizado em 2023.

Nesta senda, a CIMAC prosseguiu, em 2025, a implementação faseada desta estratégia, através da consolidação da operação no Município de Évora e da expansão do serviço a novos territórios, designadamente aos municípios de Mourão e Vila Viçosa, contribuindo para o reforço da cobertura territorial e para a progressiva concretização dos níveis mínimos de serviço definidos para a região.

### 3.3 Cobertura Populacional

A cobertura populacional dos serviços de TPCR no Alentejo Central é de 89% no Período Escolar e de 86% no Período Não Escolar. Na tabela seguinte apresenta-se a % de população servida no município para o PE e o PNE.

De referir que a cobertura apresentada se reporta apenas à proporcionada pelos serviços de transporte público da TPAC e de TPF-AC, não incluindo a cobertura proporcionada por: (i) serviços de transporte inter-regionais atribuídos à TML, CIMBAL e CIMAA; (ii) serviços de transporte público urbano de Évora cuja Autoridade de Transportes é o Município de Évora.

Tabela 3 - % da população servida por TPCR, por município

Municípios	População coberta		População total	População coberta	
	PE	PNE		PE	PNE
Alandroal	4 712	4 247	5 014	94%	85%
Arraiolos	5 901	5 901	6 606	89%	89%
Borba	5308	5308	6 428	83%	83%
Estremoz	5 901	5 901	12 680	47%	47%
Évora	50 121	50 119	53 580	94%	94%
Montemor-o-Novo	13 884	13 884	15 799	88%	88%
Mora	4 009	4 009	4 135	97%	97%
Mourão	2 203	2 203	2 351	94%	94%
Portel	5 010	3 890	5 747	87%	68%
Redondo	6 085	5 133	6 286	97%	82%
Reguengos de Monsaraz	9 433	9 433	9 871	96%	96%
Vendas Novas	11 064	11 064	11 245	98%	98%

Municípios	População coberta		População total	População coberta	
	PE	PNE		PE	PNE
Viana do Alentejo	4 844	4 844	5 318	91%	91%
Vila Viçosa	7 200	7 200	7 387	97%	97%
<b>Total</b>	<b>135 675</b>	<b>133 136</b>	<b>152 447</b>	<b>89%</b>	<b>86%</b>

### 3.4 Sistema Tarifário

De acordo com o definido na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, alterada pela Declaração de Retificação n.º 39/2018, de 12 de dezembro, o operador TAC aplica um tarifário de base quilométrica, definido em função da origem e do destino. Este tarifário é válido apenas para o par origem/destino para o qual é adquirido (assinatura de linha).

No que concerne aos títulos de transporte, as modalidades existentes são as seguintes:

- Bilhete simples (inteiro e meio);
- Bilhetes pré-comprados, válidos apenas para as carreiras automatizadas;
- Assinaturas de linha “passes normais/sociais”;
- Passe Jovem Gratuito
- Circula +TP;
- Passe Antigo Combatente.

Os tarifários em vigor em 2025 são os que se apresentam nos quadros seguintes, sendo de destacar que o ano em análise ficou marcado por uma alteração tarifária implementada em junho, que resultou na criação de quatro escalões tarifários fixos de 10 €, 20 €, 30 € e 40 €. Tal como referido anteriormente, esta medida visou, por um lado, simplificar o sistema tarifário em vigor e, por outro, reforçar a atratividade do transporte público no Alentejo Central.

Salienta-se ainda que as reduções tarifárias decorrentes do PART se aplicam exclusivamente aos utilizadores registados de passes mensais ("Assinaturas de Linha"), não abrangendo os títulos ocasionais.

Tabela 4 - Tarifários - Bilhetes Simples - Carreiras não automatizadas

Escalão quilométrico	Tarifário		Escalão quilométrico	Tarifário	
	Bilhete simples	Meio bilhete		Bilhete simples	Meio Bilhete
<b>Até 2</b>	1,20 €	0,60 €	<b>91 a 95</b>	8,60 €	4,30 €
<b>3 e 4</b>	1,65 €	0,85 €	<b>96 a 100</b>	8,70 €	4,35 €
<b>5 e 6</b>	2,25 €	1,10 €	<b>101 a 110</b>	9,20 €	4,60 €
<b>7 e 8</b>	2,45 €	1,25 €	<b>111 a 120</b>	9,25 €	4,65 €

Escalão quilométrico	Tarifário		Escalão quilométrico	Tarifário	
	Bilhete simples	Meio bilhete		Bilhete simples	Meio Bilhete
<b>9 e 10</b>	2,60 €	1,30 €	<b>121 a 130</b>	9,40 €	4,70 €
<b>11 e 12</b>	2,70 €	1,35 €	<b>131 a 140</b>	9,75 €	4,85 €
<b>13 e 14</b>	2,85 €	1,40 €	<b>141 a 150</b>	9,85 €	4,90 €
<b>15 e 16</b>	3,00 €	1,50 €	<b>151 a 160</b>	10,00 €	5,00 €
<b>17 e 18</b>	3,25 €	1,60 €	<b>161 a 170</b>	10,10 €	5,05 €
<b>19 e 20</b>	3,40 €	1,70 €	<b>171 a 180</b>	10,20 €	5,10 €
<b>21 e 22</b>	3,70 €	1,85 €	<b>181 a 190</b>	10,70 €	5,35 €
<b>23 e 24</b>	3,90 €	1,95 €	<b>191 a 200</b>	10,75 €	5,40 €
<b>25 a 28</b>	4,15 €	2,05 €	<b>201 a 210</b>	11,20 €	5,60 €
<b>29 a 32</b>	4,35€	2,20 €	<b>211 a 220</b>	11,25 €	5,60 €
<b>33 a 36</b>	4,70€	2,35 €	<b>221 a 230</b>	11,30 €	5,65 €
<b>37 a 40</b>	4,95 €	2,50 €	<b>231 a 240</b>	11,35 €	5,65 €
<b>41 a 44</b>	5,00 €	2,50 €	<b>241 a 250</b>	11,45 €	5,75 €
<b>45 a 48</b>	5,15 €	2,55 €	<b>251 a 260</b>	11,50 €	5,75 €
<b>49 a 52</b>	5,30 €	2,65 €	<b>261 a 270</b>	11,75 €	5,90 €
<b>53 a 56</b>	7,20 €	3,60 €	<b>271 a 280</b>	12,15 €	6,05 €
<b>57 a 60</b>	7,25 €	3,65 €	<b>281 a 290</b>	12,25 €	6,15 €
<b>61 a 65</b>	7,75 €	3,90 €	<b>291 a 300</b>	12,40 €	6,20 €
<b>66 a 70</b>	7,80 €	3,90 €	<b>301 a 310</b>	12,50 €	6,25 €
<b>71 a 75</b>	7,90 €	3,95 €	<b>311 a 320</b>	12,65 €	6,35 €
<b>76 a 80</b>	8,15 €	4,10 €	<b>321 a 330</b>	13,20 €	6,60 €
<b>81 a 85</b>	8,35 €	4,15 €	<b>331 a 340</b>	13,95 €	6,95 €
<b>86 a 90</b>	8,45 €	4,25 €	<b>341 a 350</b>	14,15 €	7,05 €

Tabela 5 - Tarifários - Bilhetes - Carreiras automatizadas

Escalões quilométricos	Bilhetes pré-comprados
<b>Até 4</b>	13,32 €
<b>5 a 8</b>	17,11 €
<b>9 a 16</b>	20,76 €
<b>17 a 24</b>	26,70 €
<b>25 a 32</b>	34,91 €

Escalões quilométricos	Bilhetes pré-comprados
33 a 40	39,96 €
41 a 52	48,71 €

**Tabela 6 - Tarifários - Assinaturas**

Assinaturas de Linha (até 31 maio)			Assinaturas de Linha (a partir de 1 junho)
Escalões km	PVP	Preço com desconto PART (60% de desconto) <sup>1</sup>	PVP
1 - 4	28,05 €	11,20 €	10,00 €
5 - 8	40,35 €	16,15 €	10,00 €
9 - 12	51,05 €	20,40 €	10,00 €
13 - 16	63,35 €	25,35 €	20,00 €
17 - 20	73,45 €	29,40 €	20,00 €
21 - 24	84,10 €	33,65 €	20,00 €
25 - 28	94,60 €	37,85 €	20,00 €
29 - 32	102,45 €	41,00 €	20,00 €
33 - 36	111,40 €	44,55 €	20,00 €
37 - 40	116,05 €	46,40 €	30,00 €
41 - 44	120,85 €	48,35 €	30,00 €
45 - 48	125,65 €	50,25 €	30,00 €
49 - 52	129,95 €	52,00 €	30,00 €
53 - 56	138,80 €	55,50 €	30,00 €
57 - 60	144,45 €	57,80 €	40,00 €
61 - 80	149,80 €	59,90 €	40,00 €
81 - 100	151,30 €	60,50 €	40,00 €
101 - 150	153,20 €	61,30 €	40,00 €
151 - 200	166,80 €	66,70 €	40,00 €
201 - 250	177,70 €	71,00 €	40,00 €

No que concerne ao tarifário aplicado nas redes urbanas de Vendas Novas e Montemor-o-Novo, sintetiza-se abaixo.

<sup>1</sup> a redução tarifária implementada na CIMAC não se aplica aos transportes escolares, não é acumulável com qualquer outro desconto e carece de prévio registo dos utilizadores.

Tabela 7 - Tarifários – Assinaturas das redes urbanas

Tarifário Rede Urbana de Vendas Novas		Tarifário Rede Urbana de Montemor-o-Novo	
Títulos	PVP	Títulos	PVP
Bilhete Simples	1,00 €	Bilhete Simples	1,00 €
Assinatura Normal	20,00 €	Assinatura Normal	12,00 €
Assinatura Estudante	15,00 €	Assinatura Estudante	8,00 €
Assinatura < 18 anos	Gratuito	Assinatura Sénior	8,00€
Assinatura Sénior	10,00 €	Assinatura intermodal	6,00 €
Assinatura intermodal	5,00 €		

## 4 PROCURA DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

### 4.1 Passageiros Transportados

A rede de serviço público de transporte rodoviário de passageiros da competência da ATAC, transportou em 2025 um total de 844 173 passageiros, registando um crescimento face ao ano 2024, cerca de 3,2 %, mas ainda inferior aos valores de 2019 (879 979 passageiros), antes da pandemia de COVID19. Dos quais 15 084 passageiros (1,1%) utilizaram as carreiras da linha urbana de Vendas Novas e 9 266 passageiros (1,8%) a rede urbana de Montemor-o-Novo.

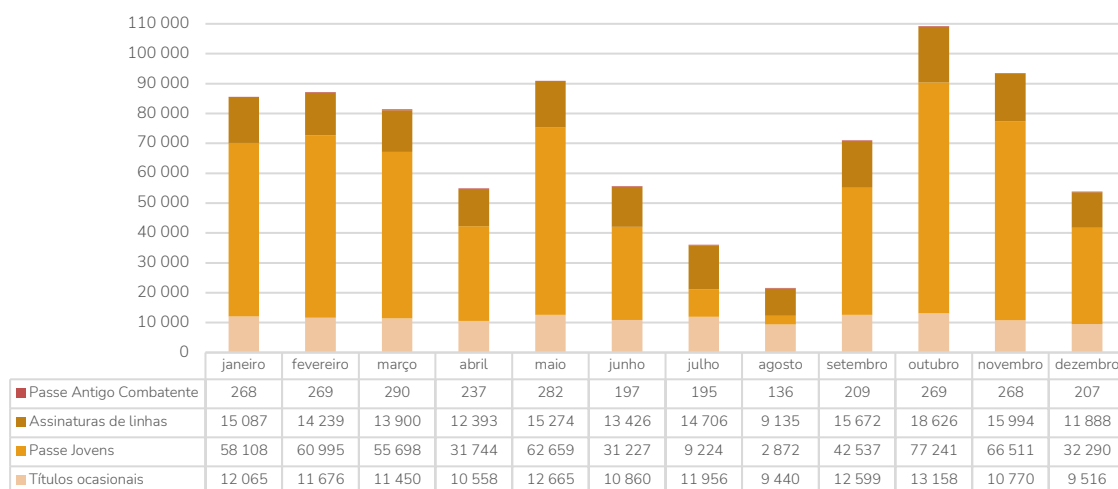
Destes, 63,29% (cerca de 534.293 passageiros) corresponderam a utilizadores do segmento estudantil e jovem, incluindo beneficiários dos Passes Gratuitos para Jovens e de outros títulos destinados a este segmento da população, registando-se um aumento de 21,41% face a 2024. As restantes validações repartem-se entre as restantes assinaturas de linha (21,41%), os títulos ocasionais (16,15%) e os Passes de Antigo Combatente (0,3%).

Nas carreira urbanas de Vendas Novas 49,5% dos passageiros (7 467) utilizam o título ocasional, 29,4% (4 430 passageiros) outras assinaturas de linha e 21,1% (3 187 passageiros) o Passe Gratuito Jovem.

Na rede urbana de Montemor-o-Novo 54,7% dos passageiros (5 074) utilizam outras assinaturas de linha, 28,6% (2 651 passageiros) títulos ocasionais e 16,7% (1 153 passageiros) o Passe Gratuito Jovem.

Analisando a evolução mensal da procura verifica-se uma quebra significativa nos meses de julho e agosto (menos de 35 mil passageiros) correspondente ao período de férias escolares e uma quebra menos acentuada nos meses em que se registam pausas letivas, nomeadamente em abril e dezembro. Os meses em que se registou maior procura correspondem aos meses de outubro e novembro, com mais de 92 mil passageiros transportados, seguindo-se maio com uma procura superior a 89 mil passageiros e janeiro e fevereiro com mais de 84 mil passageiros.

Gráfico 8 - Evolução mensal dos passageiros transportados por Título de Transporte



Fonte: TAC, maio 2025

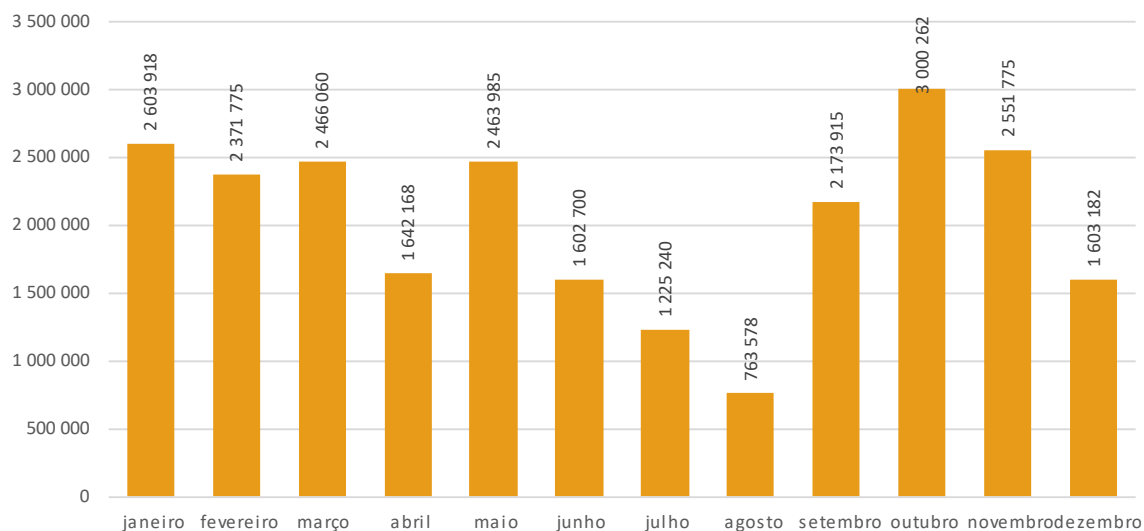
Em 2025, foram transportados cerca de 24,49 milhões de passageiros.km, valor muito próximo do registado em 2024 (24,51 milhões de passageiros.km), correspondendo a uma variação de apenas -0,16%.

Não obstante o aumento da procura registada ao longo do ano, designadamente no que se refere aos beneficiários dos Passes Gratuitos para Jovens, este indicador manteve-se praticamente inalterado. Tal situação poderá estar associada a uma alteração do perfil das deslocações realizadas, com um maior peso relativo das viagens de menor extensão. Com efeito, o percurso médio por passageiro diminuiu de 28,8 km em 2024 para 26 km em 2025, tendência que poderá igualmente refletir a progressiva consolidação e otimização da oferta disponibilizada aos utilizadores.

Os meses de maior procura foram janeiro, outubro e novembro, períodos em que foi ultrapassada a marca dos 2,5 milhões de passageiros.km transportados. Em sentido inverso, agosto registou o valor mais reduzido do ano, com 763.578 passageiros.km transportados, sendo o único mês em que a procura ficou abaixo de 1 milhão de passageiros.km.

Na carreira urbana de Montemor-o-Novo, o mês com maior procura foi outubro com 35 mil passageiros.km transportados, e o mês com menor procura março, o mês em que se iniciou o serviço, apenas 3 mil passageiros.km.

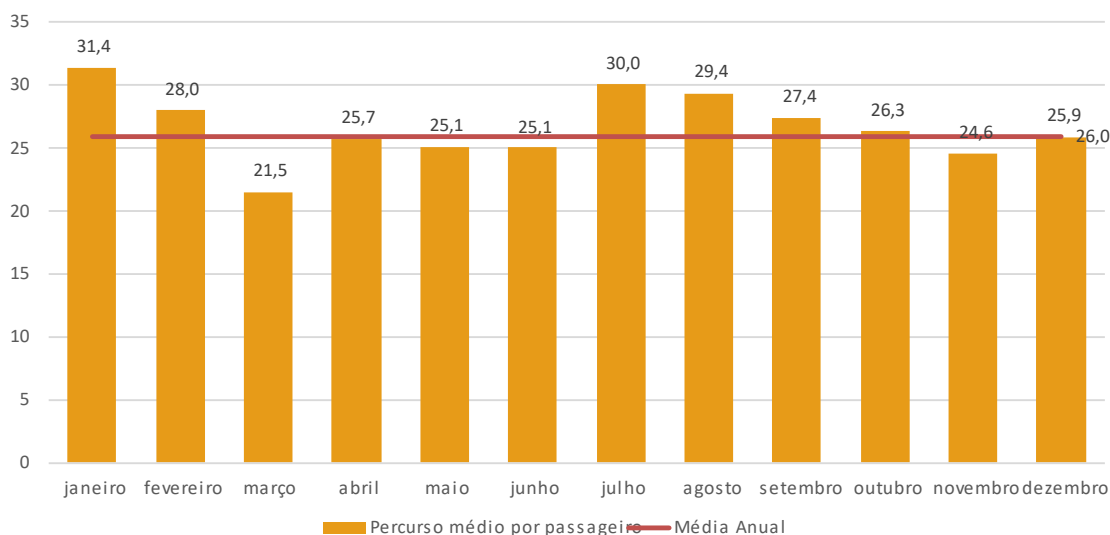
Gráfico 9 - Evolução mensal dos passageiros.km transportados



Fonte: TAC, maio 2025

O percurso médio por passageiro situou-se em 26 km, valor inferior aos 28,8 km registados em 2024, confirmando a tendência já observada na análise dos passageiros.km transportados.

Gráfico 10 - Evolução mensal do percurso médio por passageiros (extensão)



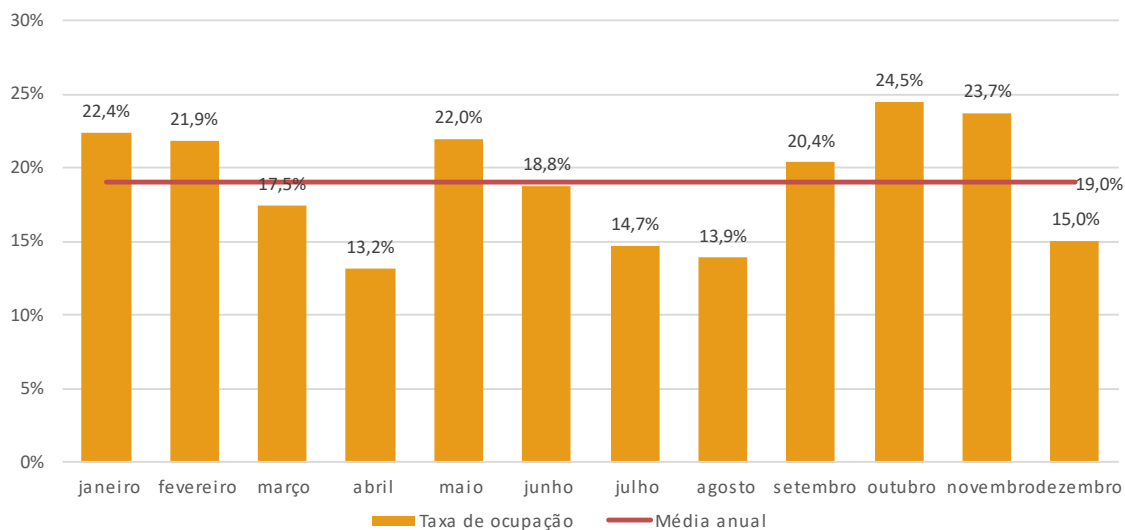
Fonte: TAC, maio 2025

## 4.2 Taxa de ocupação média anual da frota

Em 2025 registou-se um ligeiro aumento da taxa de ocupação média dos serviços que se cifrou nos 19,0%, fruto do aumento da procura, registando-se 5 meses com taxas de ocupação inferiores

à média anual e correspondem aos meses de férias escolares – março, abril, julho, agosto e dezembro.

**Gráfico 11 - Evolução mensal da taxa de ocupação dos veículos**



Fonte: TAC, maio 2025

### 4.3 Taxa de Fraude

A taxa de fraude em 2025 foi de 0% não tendo sido detetada nenhuma ocorrência, o que se encontra associado ao facto de os motoristas efetuarem o controlo dos títulos de transporte na entrada dos passageiros nas viaturas, evitando assim a viagem de passageiros sem títulos válidos.

## 5 TRANSPORTE PÚBLICO FLEXÍVEL

O Transporte Público Flexível (TPF) assume um papel central na estratégia definida pela CIMAC para assegurar a cobertura territorial e o cumprimento dos Níveis Mínimos de Serviço em áreas de baixa densidade populacional.

Em 2025 deu-se seguimento à implementação faseada deste modelo de transporte, correspondendo este ano ao primeiro ano completo de operação da experiência piloto de Évora e ao arranque das experiências piloto de Mourão e Vila Viçosa.

**Tabela 8 - Circuitos de transporte flexível implementados no Alentejo Central**

Concelho	Circuito	Origem	Destino	Periodicidade	Hora de ida	Hora de regresso
	Vermelho	Garraia	Intermarché – Frei Aleixo	2ª a 6ª feira	07h30 09h15	12h30 16h30

Concelho	Circuito	Origem	Destino	Periodicidade	Hora de ida	Hora de regresso
Évora			Largo Joaquim António de Aguiar Hospital do Espírito Santo		12h50	19h00
	Amarelo	Chainha	Escola Galopim de Carvalho Av. Fernando Pessoa Bairro das Pites Largo Joaquim António de Aguiar Hospital do Espírito Santo	2ª a 6ª feira	07h30 12h30	12h00 19h30
	Azul	Santo Antonico	Av. Túlio Espanca – Évora Hotel Lidl – Rua Horta das Figueiras Terminal Rodoviário Praça 1º de Maio Hospital do Espírito Santo	2ª a 6ª feira	09h00 13h20	13h00 18h30
	Laranja	Torre de Coelheiros	Zona Comercial – Mercadona Praça 1º de Maio Hospital do Espírito Santo Centro de Saúde Sol	2ª, 3ª, 5ª e 6ª feira	13h15	12h20
	Verde	São Brás do Regedouro/ Valverde	Lidl – Rua Horta das Figueiras Hospital do Espírito Santo Praça 1º de Maio Centro de Saúde Sol	2ª feira	14h10	13h15
Mourão	Amarelo	Luz e Granja	Mercado Municipal de Mourão Centro de Saúde de Mourão	3ª e 4ª feira (PNE)	08h30	13h00
Vila Viçosa	Amarelo	São Romão	Mercado Municipal de Vila Viçosa	2ª, 4ª, 6ª feira (PNE)	09h30	12h30
	Verde	Fonte Soeiro e Pardais	Mercado Municipal de Vila Viçosa	2ª, 4ª, 6ª feira	09h00	12h30

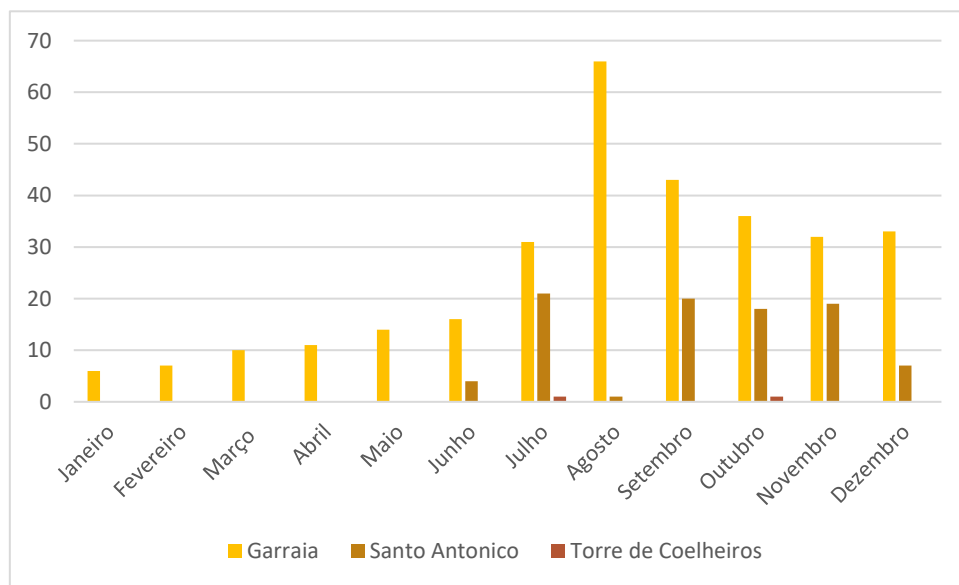
No que concerne ao Município de Évora, verificou-se em 2025 que alguns dos circuitos disponibilizados registaram procura, designadamente as ligações de Garraia, Santo Antonico e Torre de Coelheiros.

Importa ter presente que Évora dispõe já de uma rede urbana consolidada, sendo igualmente servida por um conjunto alargado de ligações provenientes dos restantes concelhos do Alentejo Central. Neste contexto, os serviços disponibilizados através do transporte público flexível assumem uma natureza complementar à oferta existente.

Com efeito, estes serviços procuram assegurar a cobertura de pequenas franjas populacionais localizadas na envolvente da cidade de Évora e disponibilizar horários adicionais, nomeadamente durante o período de almoço, destinados a utilizadores ocasionais que necessitem de se deslocar à sede de concelho.

Assim, analisando a evolução mensal da procura neste primeiro ano de serviço, verifica-se um crescimento gradual da utilização, com particular destaque para o mês de agosto (67 utilizadores). Tal facto contrasta com o comportamento habitualmente observado na rede regular de transporte público, em que os meses de férias escolares correspondem, tendencialmente, aos períodos de menor procura.

Gráfico 12 - Evolução mensal dos passageiros transportados



Globalmente, a experiência piloto implementada no Município de Évora registou, em 2025, um total de 396 passageiros transportados e uma produção de 3.822,1 veic.km, correspondendo à realização de 280 serviços.

Já as experiências piloto implementadas nos municípios de Mourão e Vila Viçosa não registaram qualquer procura durante o período em análise.

## 6 MATERIAL CIRCULANTE

### 6.1 Características do Material Circulante

Em 2025, a operação da rede TPAC foi assegurada através de uma frota diversificada, integrando veículos de tipologia standard e minibus, adequados às diferentes características operacionais da rede e às especificidades territoriais do Alentejo Central. A frota afeta à operação apresenta, de um modo geral, características técnicas e equipamentos compatíveis com os requisitos previstos contratualmente, nomeadamente ao nível do conforto, acessibilidade, climatização, sistemas de informação ao público e bilhética.

Os veículos afetos à exploração dos serviços cumprem os requisitos técnicos e operacionais definidos no contrato de serviço público celebrado com a CIMAC, sem prejuízo das ações de monitorização e fiscalização regularmente desenvolvidas pela ATAC.

A operação da rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus foi assegurada através de um veículo com motorização diesel e condições de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, cumprindo os requisitos técnicos e operacionais aplicáveis ao serviço contratado.

## 6.2 Idade Média da Frota

Em 2025, a frota afeta à operação da rede TPAC apresentava uma idade média aproximada de 12,6 anos.

A frota integrava veículos com anos de fabrico compreendidos entre 2008 e 2021, verificando-se a coexistência de veículos mais recentes com outros de maior antiguidade, realidade associada às características operacionais e económicas da exploração do serviço público de transporte de passageiros em territórios de baixa densidade.

## 7 INDICADORES ECONÓMICO-FINANCEIROS

### 7.1 Receitas Tarifárias por Título de Transporte

Em 2025, as receitas tarifárias associadas à operação da rede TPAC ascenderam a 3 540 284,24 €, das quais 528 632,04 € (14,93%) correspondem a títulos ocasionais, 732 218,85 € (20,68%) a assinaturas de linha (incluindo Passes CIM), 2 242 525,80 € (63,34%) a Passes Gratuitos para Jovens e 36 907,55 € (1,04%) a Passes Antigo Combatente.

A receita média por passageiro transportado na rede TPAC foi de 4,24 €, verificando-se valores médios de 4,35 € nas assinaturas de linha, 4,23 € nos Passes Gratuitos para Jovens, 13,06 € nos Passes Antigo Combatente e 3,94 € nos títulos ocasionais.

Relativamente à rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus, cuja exploração teve início em 17 de março de 2025, foram transportados 9.278 passageiros e geradas receitas tarifárias no montante de 9.077,36 €. As assinaturas de linha representaram 73,87% da receita obtida, enquanto os títulos ocasionais corresponderam aos restantes 26,13%. A receita média por passageiro transportado foi de 0,98 €, correspondendo a 1,01 € nas assinaturas de linha e a 0,89 € nos títulos ocasionais.

Tabela 9 - Número de Títulos de Transporte e Receitas Tarifárias Associadas – ATAC

	Tipologia de títulos de transporte	Receitas tarifárias	% das receitas	Passageiros transportados	Receita média por passageiro
TAC	Assinaturas de Linha (inclui Passes CIM)	732 218,85 €	20,68%	168 453	4,35 €

	Tipologia de títulos de transporte	Receitas tarifárias	% das receitas	Passageiros transportados	Receita média por passageiro
	<b>Passes Gratuitos para Jovens</b>	2 242 525,80 €	63,34%	529 553	4,23 €
	<b>Passes Antigo Combatente</b>	36 907,55 €	1,04%	2 827	13,06 €
	<b>Ocasional</b>	528 632,04 €	14,93%	134 062	3,94 €
	<b>Total</b>	<b>3 540 284,24 €</b>	<b>100,00%</b>	<b>834 895</b>	<b>4,24 €</b>
<b>MorBus</b>	<b>Assinaturas de Linha</b>	6 705,66 €	73,87%	6 627	1,01 €
	<b>Ocasionais</b>	2 371,70 €	26,13%	2 651	0,89 €
	<b>Total</b>	<b>9 077,36 €</b>	<b>100,00%</b>	<b>9 278</b>	<b>0,98 €</b>

Fonte: TAC e Rodoviária do Alentejo, maio de 2025

Considerando uma produção anual de 2.433.522 veículo.km comerciais, a receita tarifária por veículo.km comercial produzido na rede TPAC foi de 1,45 €.

No caso da rede urbana de Montemor-o-Novo – MorBus, este indicador situou-se em 0,43 €/veículo.km comercial, resultado influenciado pelas características próprias de um serviço urbano de proximidade, pela reduzida extensão média das deslocações realizadas e pelo respetivo modelo tarifário.

## 7.2 Despesas da AT com o Serviço Público de Transporte de Passageiros

O ano de 2025 ficou marcado pela consolidação das medidas de apoio tarifário implementadas nos anos anteriores, designadamente no âmbito do Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (INCENTIVA +TP) e dos Passes Gratuitos para Jovens.

Após as profundas alterações introduzidas em 2024 no sistema de financiamento e apoio ao transporte público, o ano de 2025 correspondeu a uma fase de estabilização e maturação destas medidas, refletindo-se numa utilização crescente dos títulos abrangidos pelos diferentes regimes de apoio tarifário.

Neste contexto, a dotação financeira atribuída à CIMAC através do programa INCENTIVA +TP ascendeu a 3.403.722,50 €, valor superior aos 3.177.500,00 € registados em 2024. Paralelamente, os Passes Gratuitos para Jovens consolidaram-se como uma das principais medidas de promoção da utilização do transporte público, na sequência do alargamento da sua elegibilidade à generalidade dos jovens até aos 23 anos.

Tendo em conta o enquadramento económico-financeiro da atividade desenvolvida pela Autoridade de Transportes, apresentam-se no ponto 7.4 as despesas realizadas durante o ano de 2025, discriminadas de acordo com as respetivas fontes de financiamento.

### 7.3 Investimentos

Durante o ano de 2025, a AT promoveu um conjunto de investimentos destinados ao reforço das condições de funcionamento do sistema de transportes públicos do Alentejo Central, incidindo quer sobre as infraestruturas de apoio aos utilizadores, quer sobre os meios técnicos necessários ao exercício das competências da Autoridade de Transportes.

Neste âmbito, destaca-se a aquisição de 129 abrigos de passageiros destinados aos municípios do Alentejo Central, num investimento de 316 233,72 €, acrescido de IVA à taxa legal em vigor. Esta intervenção, financiada através do programa INCENTIVA +TP, teve como principal objetivo melhorar as condições de espera, conforto e informação disponibilizadas aos utilizadores do transporte público, contribuindo simultaneamente para uma maior atratividade do sistema de mobilidade coletiva.

Paralelamente, foi igualmente efetuado um investimento ao nível dos meios tecnológicos da Autoridade de Transportes, através da aquisição de seis postos de trabalho completos (equipamentos informáticos, monitores e equipamentos complementares), destinados a reforçar a capacidade técnica da Unidade de Transportes e Energia da CIMAC no acompanhamento, monitorização e gestão dos serviços públicos de transporte de passageiros e demais atividades conexas.

Os investimentos realizados durante o ano de 2025 enquadram-se na estratégia de melhoria contínua das condições de prestação do serviço público de transporte, reforçando simultaneamente a capacidade operacional da Autoridade de Transportes e a qualidade das infraestruturas disponibilizadas aos utilizadores.

### 7.4 Financiamento dos Serviços

#### 7.4.1 Incentiva +TP e Fundo de Transportes

O Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (INCENTIVA +TP) continuou, em 2025, a constituir o principal instrumento de financiamento das políticas de mobilidade desenvolvidas pela CIMAC enquanto Autoridade de Transportes.

Na sequência da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, que procedeu à fusão dos anteriores programas PART e PROTransP, o ano de 2025 correspondeu à consolidação do novo modelo de financiamento do transporte público coletivo. Neste contexto, a dotação atribuída ao Alentejo Central através do Fundo Ambiental ascendeu a 3.403.722,50 €, valor superior ao registado em 2024. Paralelamente, a Autoridade de Transportes beneficiou ainda de uma transferência de 145.580,89 € proveniente do Fundo para o Serviço Público de Transportes, bem como da comparticipação mínima dos municípios prevista no regime de financiamento em vigor, no montante de 85.093,06 €.

Nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, a repartição da verba do INCENTIVA +TP entre as Autoridades de Transportes existentes no território do Alentejo Central foi efetuada com base num modelo de ponderação assente em indicadores de oferta, procura, intensidade de utilização da rede, esforço associado à redução tarifária e abrangência territorial.

Para o efeito foram considerados os indicadores de lugares.km produzidos, passageiros transportados, passageiros.km, custos associados às medidas de redução tarifária e área territorial servida por cada sistema de transportes, procurando assegurar uma repartição proporcional à realidade operacional e financeira das respetivas Autoridades de Transportes.

Tabela 10 - Repartição de Verbas aprovada pela CIMAC

	Oferta				Procura				Valores Ponderados			
	Lugares.km	Fator Oferta	Passageiros Transportados	Fator Procura	Passageiros.km	Fator Procura	Custo de Redução Tarifária 2024	Fator Procura	Abrangência Territorial	Fator Geográfico	Média Ponderada	Repartição de Verbas
<b>CIMAC</b>	154382806,9	78,40%	870066	52,75%	28063745,6	81,86%	785 205,69 €	64,07%	7261,99	98%	84,04%	2 860 488,39 €
<b>CME</b>	42523846	21,60%	779493	47,25%	6220697	18,14%	440 361,54 €	35,93%	131,47	2%	15,96%	543 234,11 €
<b>Total</b>	196906652,9	100,00%	1649559	100,00%	34284442,6	100,00%	1 225 567,23 €	100,00%	7393,46	100%	100,00%	3 403 722,50 €

Da aplicação desta metodologia resultou uma afetação de 84,04% da dotação financeira à CIMAC e de 15,96% à Câmara Municipal de Évora, correspondendo a montantes de 2.860.488,39 € e 543.234,11 €, respetivamente.

À semelhança dos anos anteriores, as verbas disponíveis foram aplicadas no financiamento das obrigações de serviço público, na implementação de medidas de apoio tarifário, no reforço da oferta de transporte público, na capacitação da Autoridade de Transportes e na concretização de investimentos enquadrados na estratégia de desenvolvimento do sistema de mobilidade do Alentejo Central.

Tabela 11 - Aplicação das verbas do Programa INCENTIVA +TP e do Fundo de Transportes

Receita	Valor (€)
Fundo Ambiental	3 403 722,50 €
Fundo de Transportes	145 580,89 €
Contribuição mínima dos municípios	85 093,06 €
<b>Total</b>	<b>3 634 396,45 €</b>
Despesa	Valor (€)
Transferência CME	543 234,11 €
Valor PART TAC	913 105,75 €
Valor Concessão	310 778,67 €
Valor Urbanas de Montemor	34 483,01 €
Valor PMUS-AC	67 404,00 €
Abrigos de Passageiros	388 967,43 €
Operadores TPF	2 087,02 €
Call Center	11 561,98 €
Consultoria (FCSH)	5 965,50 €
Consultoria para elaboração das peças procedimentais da nova concessão	90 897,00 €

Despesas Administrativas (INPI, casa da moeda, etc.)	172,06 €
Material Promocional	25 831,48 €
Material informático UTE	9 922,63 €
Despesas de organização de conferências/reuniões	1 848,43 €
Formação avançada	800,00 €
Funcionamento da Autoridade de Transportes	145 580,89 €
<b>Total</b>	<b>2 552 639,96 €</b>
<b>Saldo</b>	<b>1 081 756,49 €</b>

Entre as principais aplicações das verbas disponíveis destacam-se as compensações associadas à política tarifária da rede TPAC, os encargos decorrentes do contrato de concessão, o financiamento do serviço urbano de Montemor-o-Novo (MorBus), o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Alentejo Central (PMUS-AC), a aquisição de 129 abrigos de passageiros, a preparação do novo procedimento contratual para a exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros e o reforço da capacidade técnica da Autoridade de Transportes.

Importa referir que a totalidade da verba recebida através do Fundo para o Serviço Público de Transportes foi afeta ao funcionamento da Autoridade de Transportes, contribuindo para assegurar os meios humanos, técnicos e administrativos necessários ao exercício das competências atribuídas à CIMAC no âmbito do planeamento, gestão, monitorização e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros.

O saldo apurado no final do exercício ascendeu a 1.081.756,49 €, valor que se encontra alinhado com as estimativas financeiras consideradas na elaboração do Plano Plurianual de Investimentos no Serviço Público de Transporte de Passageiros do Alentejo Central (PPISPTP-AC 2027-2030).

De facto, uma parte significativa das verbas disponíveis encontra-se afeta a investimentos e compromissos plurianuais já assumidos pela Autoridade de Transportes, designadamente no âmbito da preparação do novo ciclo contratual do serviço público de transporte de passageiros, da modernização das infraestruturas de apoio aos utilizadores, do desenvolvimento de sistemas tecnológicos de apoio à operação, da melhoria dos mecanismos de fiscalização e monitorização e da implementação de outras medidas previstas no referido plano.

Neste contexto, o saldo registado não traduz uma disponibilidade financeira efetiva para novas iniciativas, constituindo antes uma reserva financeira destinada à concretização de investimentos e ações já programados para os exercícios subsequentes.

#### 7.4.2 Passe Gratuito para Jovens

Conforme referido anteriormente, os Passes Gratuitos para Jovens constituíram, em 2025, a principal medida de apoio tarifário implementada na rede TPAC, assumindo um peso determinante na estrutura da procura e das compensações financeiras associadas à operação.

Em termos quantitativos, foram registados 529.553 passageiros transportados ao abrigo desta medida, correspondendo a uma compensação financeira de 2.242.525,80 €, valor que representa 63,34% do total das receitas tarifárias da operação.

Comparativamente a 2024, verificou-se um crescimento de 20,3% no número de passageiros transportados ao abrigo desta medida, bem como um aumento de 24,5% do montante das compensações financeiras associadas. Estes resultados refletem o impacto do alargamento da medida à generalidade dos jovens até aos 23 anos e confirmam a crescente importância deste segmento de procura na utilização do transporte público.

A relevância desta medida ultrapassa, contudo, a sua expressão financeira. Com efeito, os Passes Gratuitos para Jovens contribuem para reduzir os custos de deslocação das famílias, promover a utilização regular do transporte público e fomentar hábitos de mobilidade mais sustentáveis entre a população jovem.

Do ponto de vista financeiro, a operacionalização da medida continuou a exigir um esforço acrescido por parte dos operadores de transporte público. Embora se tenha verificado uma tendência de progressiva normalização dos fluxos financeiros associados aos Passes Gratuitos para Jovens, manteve-se um desfasamento temporal entre a disponibilização dos títulos aos utilizadores e o recebimento das correspondentes compensações financeiras.

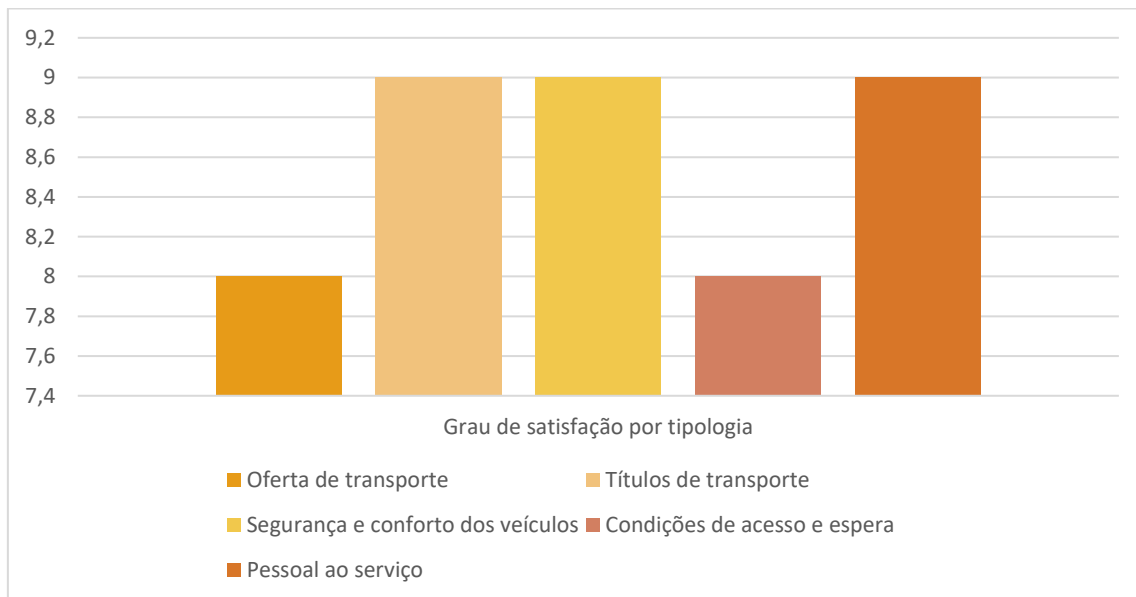
Esta situação continua a gerar necessidades acrescidas de tesouraria para os operadores, sobretudo quando comparada com o regime anteriormente aplicável aos títulos de estudante, cujas compensações eram processadas num prazo significativamente mais reduzido. Ainda assim, o aumento da procura e das correspondentes compensações financeiras veio reforçar a relevância desta medida para a sustentabilidade económica da operação e para a promoção da utilização do transporte público pelos segmentos mais jovens da população.

## 8 QUALIDADE E SEGURANÇA DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

### 8.1 Qualidade do Serviço Público de Transportes

A Autoridade de Transportes CIMAC realizou em dezembro de 2025 um inquérito de satisfação presencial, recolhendo-se 147 respostas válidas, valor representativo da diversidade de utilizadores do serviço TPAC. Sendo o segundo ano consecutivo em que a CIMAC procede à aplicação deste instrumento de avaliação, estamos pela primeira vez em condições de proceder a uma análise comparada da evolução da perceção e satisfação dos utilizadores do serviço.

Gráfico 13 - Grau de satisfação dos utilizadores obtido no âmbito do inquérito de satisfação



Fonte: CIMAC, dezembro, 2025

A média global, excluindo respostas “NS/NR”, fixou-se em 8,54 pontos (escala 1–10), revelando não apenas um nível de satisfação elevado, mas também uma ligeira melhoria face ao ano anterior, sobretudo nos atributos diretamente relacionados com a experiência a bordo.

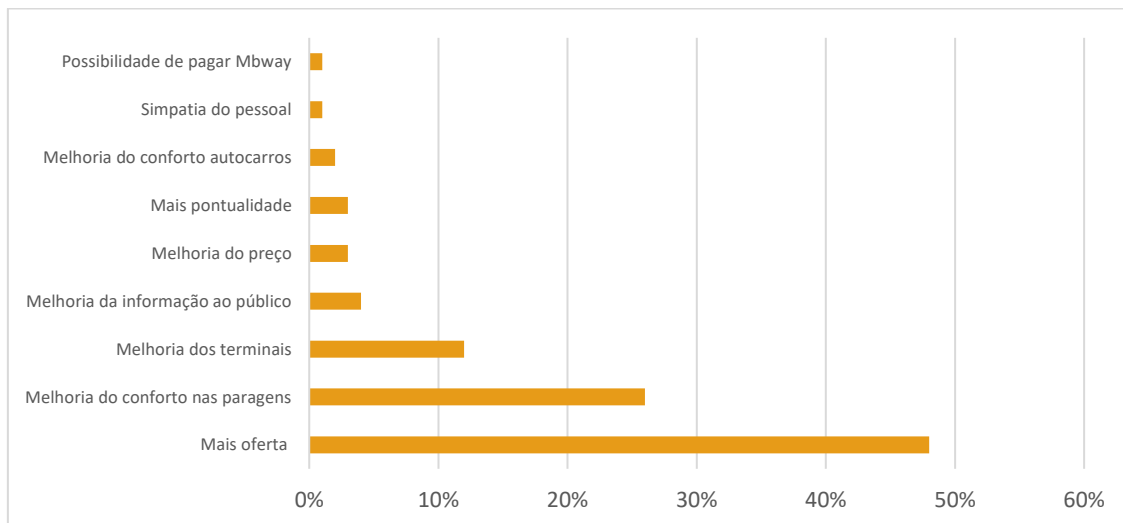
Os resultados mostram que os aspetos mais valorizados dizem respeito ao pessoal ao serviço e à segurança a bordo. A apresentação e a simpatia dos motoristas, bem como a sensação de segurança, obtiveram classificações particularmente elevadas, tal como a disponibilidade de lugares sentados. Estes elementos confirmam que a componente humana continua a ser determinante para a perceção positiva do serviço e constitui um dos pilares mais sólidos da operação.

No que respeita aos atributos diretamente associados à oferta, a pontualidade, a rapidez do percurso e a adequação das rotas registaram igualmente classificações satisfatórias, em linha com o observado nas ações de fiscalização. A comparação com os resultados do inquérito anterior revela uma melhoria consistente na pontualidade e uma perceção mais favorável quanto à adequação das rotas, refletindo os ajustamentos efetuados nos horários e percursos ao longo de 2024 e 2025.

Em contraste, persistem fragilidades já identificadas em anos anteriores, sobretudo na frequência dos serviços, no conforto das paragens e na informação ao público. Estes domínios, que dependem simultaneamente da frota, da infraestrutura das paragens e da atualização dos conteúdos disponibilizados, continuam a apresentar margem de melhoria significativa. A repetição destes resultados em dois anos consecutivos reforça a necessidade de priorizar a intervenção nestas áreas no ciclo operacional seguinte.

No que respeita às sugestões de melhoria por parte dos utilizadores, para além da solicitação de reforço da oferta, é evidente uma menor satisfação com as condições fora do veículo, mostrando a necessidade de melhoria nas paragens e terminais e ainda na informação ao público.

Gráfico 14 - Principais sugestões dos utilizadores da rede TPAC por tipologia



Fonte: CIMAC, dezembro, 2025

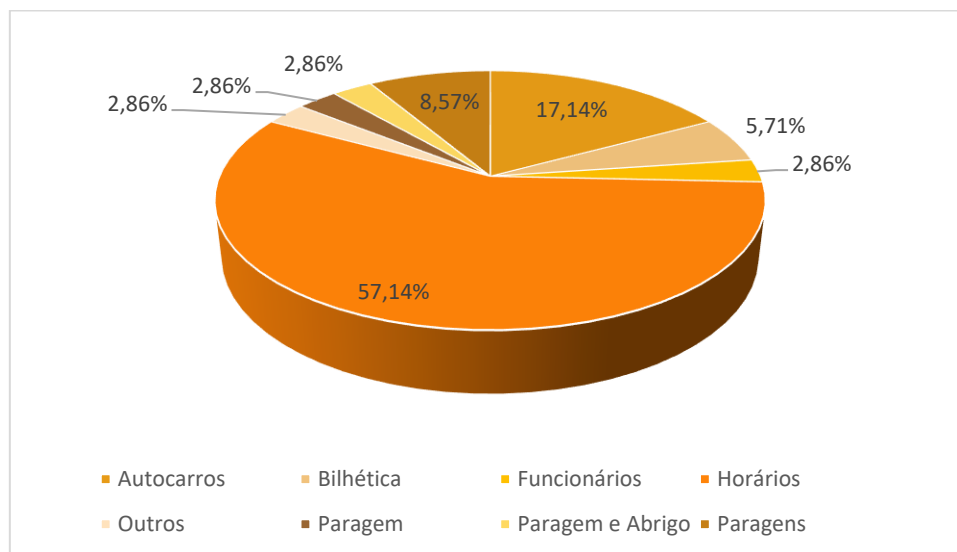
No que se refere ao índice de regularidade, de acordo com os dados disponibilizados pelo operador, conclui-se que tem elevados parâmetros de qualidade (100%). Relativamente ao índice de pontualidade também o mesmo tem elevados parâmetros de qualidade uma vez que ao longo do ano apenas foram registados dois incumprimentos de horários, um por motivo de avaria e outro devido a acidente.

## 8.2 Sugestões e Reclamações

Ao abrigo do Contrato de SPTP do Alentejo Central, explorado pela TAC foi-nos informado pela empresa que durante o ano de 2025 receberam um total de 15 reclamações as quais foram devidamente respondidas.

Em 2025 os utilizadores do serviço TPAC fizeram chegar à CIMAC 35 comunicações – substancialmente menos que as 58 recebidas no ano anterior – nas quais reportaram situações de atrasos ligeiros, propostas de novos horários ou solicitações de pequenas correções nos horários já existentes, algumas situações relativas aos autocarros e algumas sugestões/questões sobre o próprio Serviço TPAC. Nas 35 comunicações o tempo médio de resposta 6,7 dias (seguidos), tendo apenas seis respostas ultrapassado o limite de cinco dias por dependerem de entidades externas. Excluindo estes casos, o prazo médio foi de 3,6 dias, demonstrando capacidade de resposta célere e adequada e uma melhoria significativa relativamente ao prazo médio de 9,5 dias úteis registado no ano anterior. De salientar que a resposta ao utilizador está, na grande maioria das vezes, dependente de esclarecimentos e/ou autorizações externas do operador e, por vezes, de autorização dos respetivos municípios.

Gráfico 15 - Tipologia de Comunicações Recebidas pela Autoridade de Transportes



Fonte: CIMAC, maio de 2026

### 8.3 Sistema de Informação ao Público

O Operador disponibiliza na sua página de internet ([www.tpac.pt](http://www.tpac.pt)) um serviço completo de informação ao público, onde consta a informação completa dos horários, os “Direitos dos Passageiros”, as tarifas em vigor, a frota, os serviços, e formas alternativas de contactos. Além do sítio da internet existe também uma aplicação para Android e IOS, disponibilizada desde 2024, onde se podem consultar rotas e horários.

Para além da página web e da aplicação, é ainda possibilitado o atendimento presencial nos postos de atendimento nos terminais de Évora e Montemor-o-Novo.

Tabela 12 - Locais e Horários de Atendimento

Posto de atendimento ao público	Local	Horário de funcionamento
Évora	Terminal Rodoviário	06:00 às 21:00
Montemor-o-Novo	Terminal Rodoviário	06:30 às 20:30

A colocação e atualização de informação estática nas paragens constitui uma obrigação contratual do Operador, competindo-lhe assegurar que todas as paragens dispõem de mapas, horários e identificação de linhas atualizados. No entanto, em parte devido às sucessivas alterações da rede nos primeiros anos de operação, esta informação não foi colocada.

Ainda assim, e de forma supletiva — sem alterar a responsabilidade legal da TAC — a CIMAC tem vindo a substituir abrigos e a equipá-los com suportes preparados para informação estática, enquanto vários municípios têm instalado posteletes utilizando material fornecido pela

cessionária. Estas intervenções mitigam temporariamente a desconformidade, mas não substituem o cumprimento integral das obrigações contratuais do Operador relativamente à disponibilização de informação ao público.

Com vista a reforçar o contacto direto com os utilizadores, a CIMAC disponibilizou o endereço eletrónico [a.transportes@cimac.pt](mailto:a.transportes@cimac.pt), através do qual são rececionadas questões, sugestões e reclamações. Adicionalmente, no final de 2025 foi realizada uma campanha de inquéritos presenciais, que permitiu recolher contributos relevantes para a melhoria contínua do sistema.

Acresce, que a CIMAC no âmbito de uma candidatura ao Fundo de Transportes, transformou a rede TPAC em ficheiros GTFS, o que permitiu em 2025 disponibilizar a mesma no Google Maps, facilitando o acesso à informação por parte dos utilizadores.

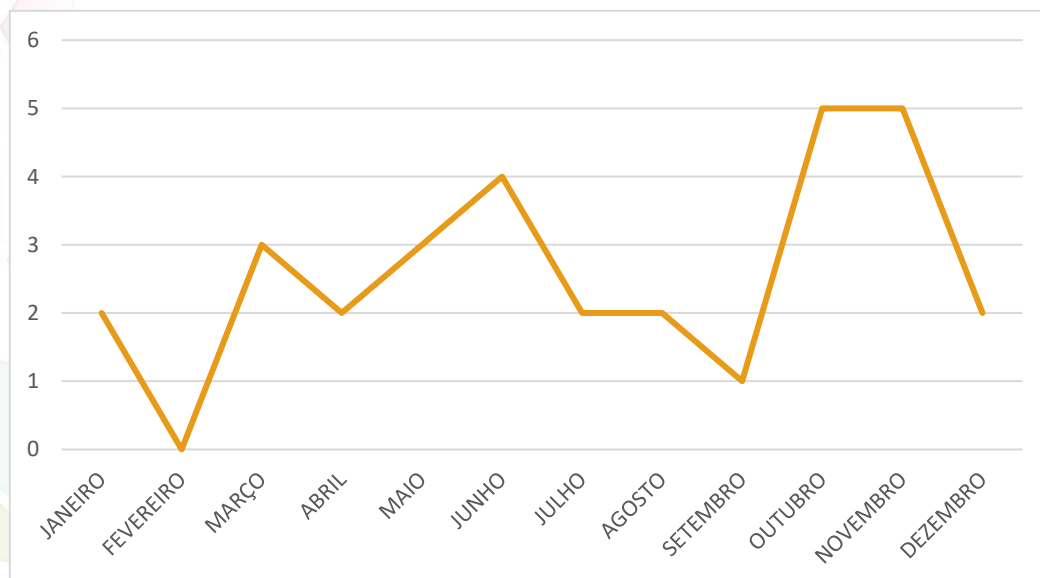
Poder-se-á também contactar a TAC por email e telefone (disponibilizado na página web).

A página institucional da CIMAC ([www.cimac.pt](http://www.cimac.pt)) passou também a ter um espaço relativo à Autoridade de Transportes do Alentejo Central com informações diversas sobre a respetiva atividade (<https://www.cimac.pt/autoridade-de-transportes/>).

## 8.4 Sinistralidade Rodoviária

Em 2025, de acordo com a informação transmitida pela TAC registaram-se 31 sinistros representando uma taxa de 0,001% em relação aos Veículos/Km. No gráfico seguinte pode-se analisar a evolução do n.º de ocorrências ao longo do ano.

Gráfico 16 - N.º de Ocorrências



Fonte: TAC, maio de 2025

## 8.5 Security

A operação dos serviços públicos de transporte de passageiros continuou a decorrer, durante o ano de 2025, num quadro global de normalidade ao nível da segurança dos utilizadores e trabalhadores afetos à exploração.

## 9 SUSTENTABILIDADE

### 9.1 Consumo Energético

Em 2025 foram consumidos 835.991,46 litros de combustível, o que representa um aumento de aproximadamente 1% face a 2024. Esta evolução resulta do acréscimo da produção quilométrica, do início da operação da rede urbana MorBus e da manutenção de uma frota com características semelhantes às do ano anterior, sem introdução de novos veículos. Este consumo corresponde a 728,97 tep (toneladas equivalentes de petróleo).

Para efeitos de cálculo, foi considerado um consumo específico de 30,10 litros/100 km para a operação da TPAC e de 24,22 litros/100 km para a operação da MorBus.

### 9.2 Emissões de GEE

Tendo por base o consumo energético estimado no ponto anterior e metodologias internacionais de cálculo de emissões, estima-se que os serviços de TPCR sob jurisdição da ATAC tenham emitido, em 2025, 2 258 373,54 kgCO<sub>2</sub>eq (kg de CO<sub>2</sub> equivalentes).



## ANEXO I – Serviços de Transporte Público explorados em 2025

Quadro I.1 – Carreiras base, parcelares, variantes e respetivas extensões – ATAC

Nº Carreira	Designação	Tipologia	Abrangência Territorial	Extensão (km)	Observações
U1	Terminal – Bombel	Base	Municipal	8,21	-
U2	Terminal – Parque industrial	Base	Municipal	8,67	-
U3	Afeiteira (Escola) – Parque industrial	Base	Municipal	9,2	-
U4	Morbus – Urbana de Montemor-o-Novo	Nova	Municipal	8,8	Novo contrato
1011	Juromenha - Vila Viçosa	Base	Intermunicipal	45,11	-
1011	Juromenha – Alandroal	Variante	Municipal	16,68	-
1013	Vila Viçosa – Orada / Alcaraviça	Base	Intermunicipal	20,5	-
1013	Borba – Orada / Alcaraviça	Variante	Municipal	10,8	-
1014	Vila Viçosa - Nora	Base	Intermunicipal	20,5	-
1014	Borba - Nora	Variante	Municipal	14,1	-
1026	Redondo - Santa Susana	Base	Municipal	13,1	PE
1035	Avis – Estremoz	Base	Inter Regional	46,11	PE
1035	Santa Vitória do Ameixial - Estremoz	Parcelar	Municipal	11,32	PE
1052	Évora - Portel	Parcelar	Intermunicipal	43,20	
1052	São Bartolomeu Outeiro - Viana do Alentejo	Parcelar	Intermunicipal	9,89	PE
1052	Évora - Oriola	Parcelar	Intermunicipal	64,90	
1052	Portel - Oriola	Parcelar	Municipal	14,5	PE
1052	Monte Trigo (Rest Oásis) - Évora	Variante	Intermunicipal	30,54	
1052	Évora - Oriola	Variante	Intermunicipal	65,69	PE
1052	Portel - Viana do Alentejo	Variante	Intermunicipal	40,60	PE
1052	Évora - Portel	Variante	Intermunicipal	21,71	-
1076	Évora - Sabugueiro	Base	Intermunicipal	46,00	
1076	Arraiolos - Graça de Divor	Parcelar	Intermunicipal	10,11	PE
1076	Arraiolos - Sabugueiro	Parcelar	Municipal	21,14	PE
1076	Arraiolos - Sabugueiro	Variante	Municipal	15,67	PE
1076	Évora - Sabugueiro	Variante	Intermunicipal	44,00	-
1086	Estremoz - Vila Viçosa	Base	Intermunicipal	33,24	PNE
1086	Estremoz - Vila Viçosa	Variante	Intermunicipal	33,24	
1095	Portel - Vera Cruz	Base	Municipal	9,98	PE
1102	Évora - Reguengos de Monsaraz	Base	Intermunicipal	51,67	

Nº Carreira	Designação	Tipologia	Abrangência Territorial	Extensão (km)	Observações
1102	Évora - Reguengos de Monsaraz	Variante	Intermunicipal	60,73	
1104	Évora - Estremoz	Base	Intermunicipal	60,06	
1104	Evoramonte - Estremoz	Parcelar	Intermunicipal	17,27	
1136	Évora - Torre Coelheiros	Base	Municipal	24,6	
1136	Évora - Torre Coelheiros	Variante	Municipal	24,6	
1145	Foros Afeiteira - Vendas Novas	Base	Municipal	8,14	PE
1146	Viana do Alentejo - Évora	Base	Intermunicipal	31,55	
1146	Viana do Alentejo - Aguiar	Parcelar	Municipal	7,66	
1155	Aldeia da Serra - Foros	Base	Municipal	11,41	PE
1155	Aldeia da Serra - Redondo Escola	Parcelar	Municipal	4,52	PE
1155	Redondo - Foros	Parcelar	Municipal	3,53	PE
1157	Évora - Nossa Sra Machede	Base	Municipal	15,61	
1163	Arraiolos - Vale Pereiro	Base	Municipal	41,07	PE
1163	Arraiolos - Vale Pereiro	Variante	Municipal	32,13	
1164	São Romão - Vila Viçosa	Base	Municipal	11,22	
1169	Estremoz - Evoramonte	Base	Municipal	17,00	
1174	Monsaraz - Reguengos de Monsaraz	Base	Municipal	25,14	
1174	Monsaraz - Reguengos de Monsaraz	Variante	Municipal	19,59	
1178	Montemor-o-Novo - Mora	Base	Intermunicipal	30,06	
1178	Brotas - Mora	Parcelar	Municipal	10,38	
1178	Montemor-o-Novo - Cíborro	Parcelar	Municipal	19,7	PNE
1190	Évora - Alcáçovas	Base	Intermunicipal	38,4	
1190	Évora - Valverde	Parcelar	Municipal	10,75	PE
1201	Freixo - Redondo	Base	Municipal	11,38	PE
1202	Redondo - Reguengos de Monsaraz	Base	Intermunicipal	33,86	PE
1202	Redondo - Caridade	Parcelar	Municipal	4,04	PE
1202	Redondo - Montoito X	Parcelar	Municipal	19,28	
1205	Arraiolos - Évora	Base	Intermunicipal	28,24	PE
1205	Arraiolos - Igreja	Parcelar	Municipal	10,11	
1292	Cortiçadas Lavre - Montemor-o-Novo	Base	Municipal	30,45	
1292	Foros Vale Figueira - Montemor-o-Novo	Parcelar	Municipal	13,62	PE
1317	Perolivas - Reguengos de Monsaraz	Base	Municipal	3,06	

Nº Carreira	Designação	Tipologia	Abrangência Territorial	Extensão (km)	Observações
1372	Reguengos de Monsaraz - Reguengos de Monsaraz	Base	Municipal	26,49	
1372	Reguengos de Monsaraz - S. Marcos Campo	Parcelar	Municipal	16,38	
1377	Azaruja - Évora	Base	Municipal	20,9	
1377	Azaruja - Évora	Variante	Municipal	28,94	
1553	Évora - Portalegre	Base	Inter Regional	106,28	
1782	Alcácer do Sal - Montemor-o-Novo	Base	Inter Regional	60,79	
1782	Alcácer do Sal - Santa Susana	Parcelar	Municipal	21,84	
1782	Alcácer do Sal - São Cristovão	Parcelar	Municipal	31,54	
1791	Vendas Novas - Vendas Novas	Base	Inter Regional	57,68	PE
1791	Vendas Novas - Vendas Novas	Variante	Inter Regional	49,69	PE
1902	Amareleja - Setúbal	Base	Inter Regional	280,05	PE
1902	Amareleja - Évora	Parcelar	Inter Regional	47,4	
1902	Amareleja - Mourão	Parcelar	Municipal	24,56	
1902	Évora - Granja	Parcelar	Intermunicipal	86,77	PE
1902	Évora - Montemor-o-Novo	Parcelar	Intermunicipal	28,95	
1902	Évora - Setúbal	Parcelar	Inter Regional	114,12	
1902	Évora - Vendas Novas	Parcelar	Intermunicipal	52,17	
1902	Granja - Reguengos de Monsaraz	Parcelar	Intermunicipal	48,89	PE
1902	Luz - Mourão	Parcelar	Municipal	6,53	
1902	Montemor-o-Novo - Setúbal	Parcelar	Inter Regional	85,42	
1902	Mourão - Évora	Parcelar	Intermunicipal	73,48	
1902	Reguengos de Monsaraz - Évora	Parcelar	Intermunicipal	39,02	
1902	Setúbal - Reguengos de Monsaraz	Parcelar	Inter Regional	52,36	
1902	Vendas Novas - Setúbal	Parcelar	Inter Regional	49,18	
1902	Landeira - Pegões	Parcelar	Inter Regional	12,33	PE
1902	Mourão - Granja	Base	Municipal	8,7	PE
1907	Évora - Nossa Sra Guadalupe	Base	Municipal	11,4	PE
1912	Évora - Montemor-o-Novo (P/Nossa Sra Guadalupe)	Base	Intermunicipal	35,59	
1912	Évora - Nossa Sra Guadalupe	Parcelar	Municipal	12,64	
1912	Évora - Montemor-o-Novo	Variante	Intermunicipal	29,36	
1913	Évora - Mora	Base	Intermunicipal	69,75	

Nº Carreira	Designação	Tipologia	Abrangência Territorial	Extensão (km)	Observações
1913	Évora - Arraiolos	Parcelar	Intermunicipal	24,88	
1913	Évora - Pavia	Parcelar	Intermunicipal	44,51	PE
1913	Arraiolos - Pavia	Parcelar	Intermunicipal	21,88	PE
1916	Évora - Montemor-o-Novo	Base	Intermunicipal	54,23	
1916	Évora - Carvalhas	Parcelar	Intermunicipal	27,99	PE
1916	Évora Casa Branca Est.	Parcelar	Intermunicipal	45,01	
1916	Évora - S. Sebastião Giesteira	Parcelar	Intermunicipal	18,69	PNE
1916	Évora - Santiago Escoural	Parcelar	Intermunicipal	33,63	PE
1916	Évora - Montemor-o-Novo	Variante	Intermunicipal	55,5	
1917	Alandroal - Évora	Base	Intermunicipal	50,14	PNE
1917	Redondo - Évora	Parcelar	Intermunicipal	44,1	
1917	Vila Viçosa - Évora	Parcelar	Intermunicipal	64,1	
1917	Alandroal - Évora	Variante	Intermunicipal	68,74	
1917	Vila Viçosa - Évora	Variante	Intermunicipal	68,27	
1918	Évora - Montes Juntos	Base	Intermunicipal	64,23	
1918	Évora - Montes Juntos	Parcelar	Intermunicipal	70,74	
1919	Avis - Évora	Base	Inter Regional	124,31	
1919	Avis - Vila Viçosa	Parcelar	Inter Regional	67,15	
1919	Cano - Vila Viçosa	Parcelar	Inter Regional	49,25	PNE
1919	Estremoz - Vila Viçosa	Parcelar	Inter Regional	21,09	PNE
1925	Lavre - Vendas Novas	Base	Intermunicipal	29,13	
1925	Lavre - Vendas Novas	Variante	Intermunicipal	16,24	
1930	Monsaraz - Reguengos de Monsaraz	Base	Municipal	30,57	
1931	Reguengos de Monsaraz - Vila Viçosa	Base	Intermunicipal	54,33	
1931	Alandroal - Vila Viçosa	Parcelar	Intermunicipal	45,54	PE
1931	Aldeia Venda - Alandroal	Parcelar	Municipal	22,18	PE
1931	Aldeia Venda - Vila Viçosa	Parcelar	Intermunicipal	45,54	
1931	Montejuntos - Alandroal	Parcelar	Municipal	10,68	PE
1931	Reguengos de Monsaraz - Aldeia Venda	Parcelar	Intermunicipal	17,5	PE
1931	Reguengos de Monsaraz - Vila Viçosa	Parcelar	Intermunicipal	30,05	PE
1931	Reguengos de Monsaraz - Alandroal	Variante	Intermunicipal	40,13	PE

Nº Carreira	Designação	Tipologia	Abrangência Territorial	Extensão (km)	Observações
1931	Reguengos de Monsaraz - Terena	Variante	Intermunicipal	29,48	PE
1931	Reguengos de Monsaraz - Vila Viçosa	Variante	Intermunicipal	61,72	PE
1933	Montemor-o-Novo - Viana Alentejo	Base	Municipal	51,31	PE
1933	Alcáçovas - Viana do Alentejo	Variante	Municipal	18,64	
1933	Montemor-o-Novo - Alcáçovas	Variante	Intermunicipal	32,67	
1933	Montemor-o-Novo - Casa Branca Est.	Variante	Intermunicipal	19,63	PE
1933	Montemor-o-Novo - Santiago Escoural	Variante	Municipal	14,58	PE
1937	Arraiolos - Vale Pereiro	Base	Municipal	22,1	PE
1940	Estremoz - Montemor-o-Novo	Base	Intermunicipal	65,84	PE
1940	Estremoz - Arraiolos	Parcelar	Intermunicipal	35,2	PE
1940	Estremoz - Montemor-o-Novo	Parcelar	Intermunicipal	73,15	PE
1940	Estremoz - Vimeiro	Parcelar	Intermunicipal	19,11	PE
1940	Estremoz - Montemor-o-Novo	Variante	Intermunicipal	65,85	
1941	Estremoz - Veiros	Base	Municipal	9,71	PE
1950	Mora - Valongo	Base	Inter Regional	77,95	PE
1950	Mora - Avis	Parcelar	Inter Regional	55,19	PE
1950	Mora - Cabeção	Parcelar	Inter Regional	11,57	PE
1950	Mora - Malarranha	Parcelar	Inter Regional	35,21	PE
1950	Mora - Pavia	Parcelar	Municipal	23,68	PE
1950	Mora - Avis	Variante	Inter Regional	55,54	
1950	Mora - Cabeção	Variante	Municipal	10,67	
1958	Aldeia de Pias - Vila Viçosa	Base	Intermunicipal	39,73	PE
1958	Aldeia de Pias - Vila Viçosa	Variante	Intermunicipal	33,1	PE
1975	Cabrela - Vendas Novas	Base	Intermunicipal	10,54	
1976	Elvas - Évora	Base	Inter Regional	92,43	
1976	Elvas - Redondo	Parcelar	Inter Regional	55,59	
1976	Vila Viçosa - Redondo	Parcelar	Intermunicipal	11,99	PE
1976	Vila Viçosa - Évora	Parcelar	Intermunicipal	56,76	
1976	Elvas - Évora	Variante	Inter Regional	90,3	
1997	Moinho Novo - Vendas Novas	Base	Municipal	25,6	PE

## ANEXO II – Cobertura Territorial dos Serviços de Transporte Público

### Município de Alandroal

No que concerne às ligações entre os lugares e a sede de concelho constata-se que no PE todos os lugares com mais de 40 habitantes dispõem de cobertura.

No PNE a supressão de algumas carreiras (e.g. Aldeia de Pias – Vila Viçosa e Juromenha – Vila Viçosa) justifica que 3 dos 23 lugares do município não dispõem de cobertura.

Figura II.1 – Rede de TPCR – Alandroal PE

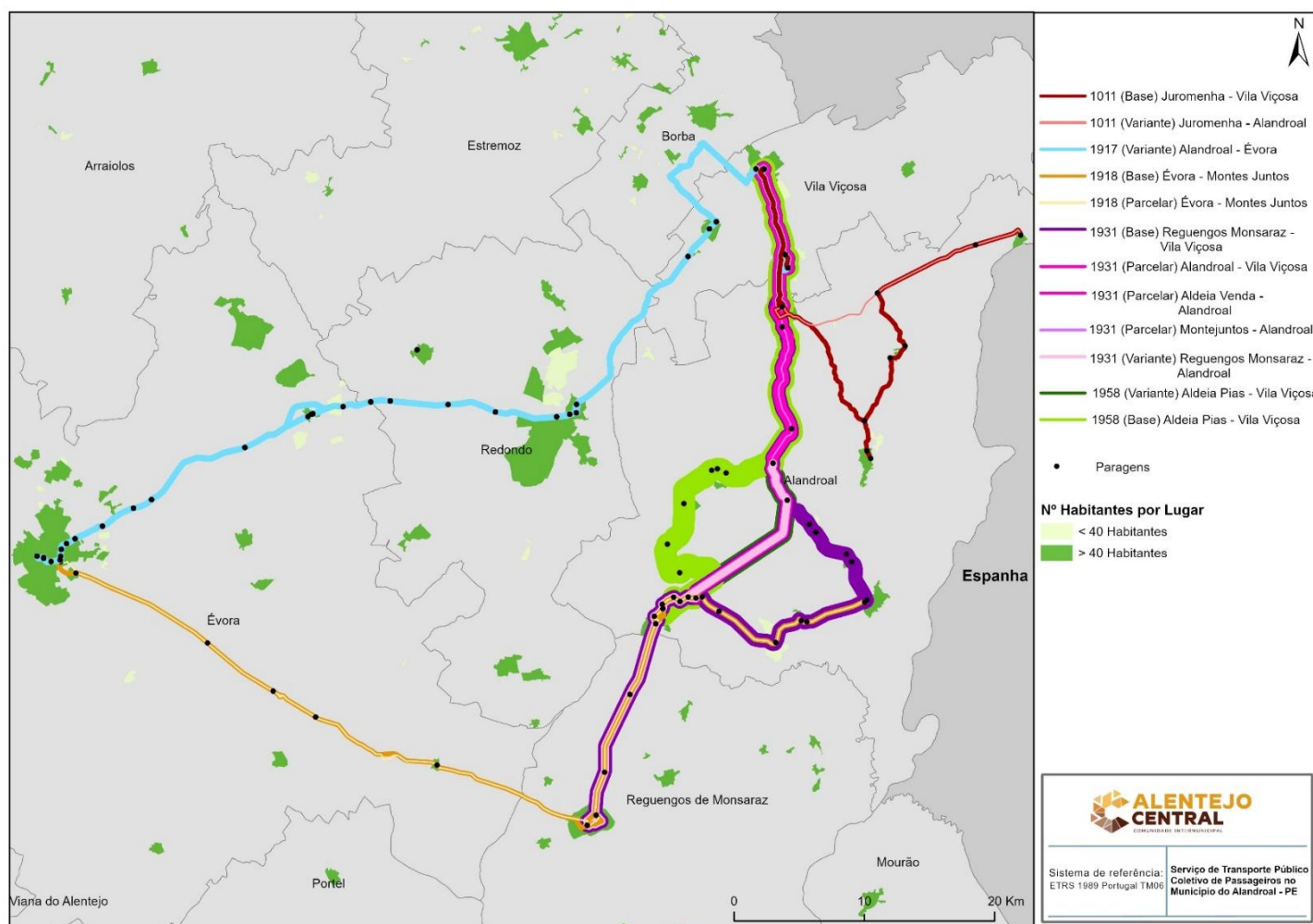
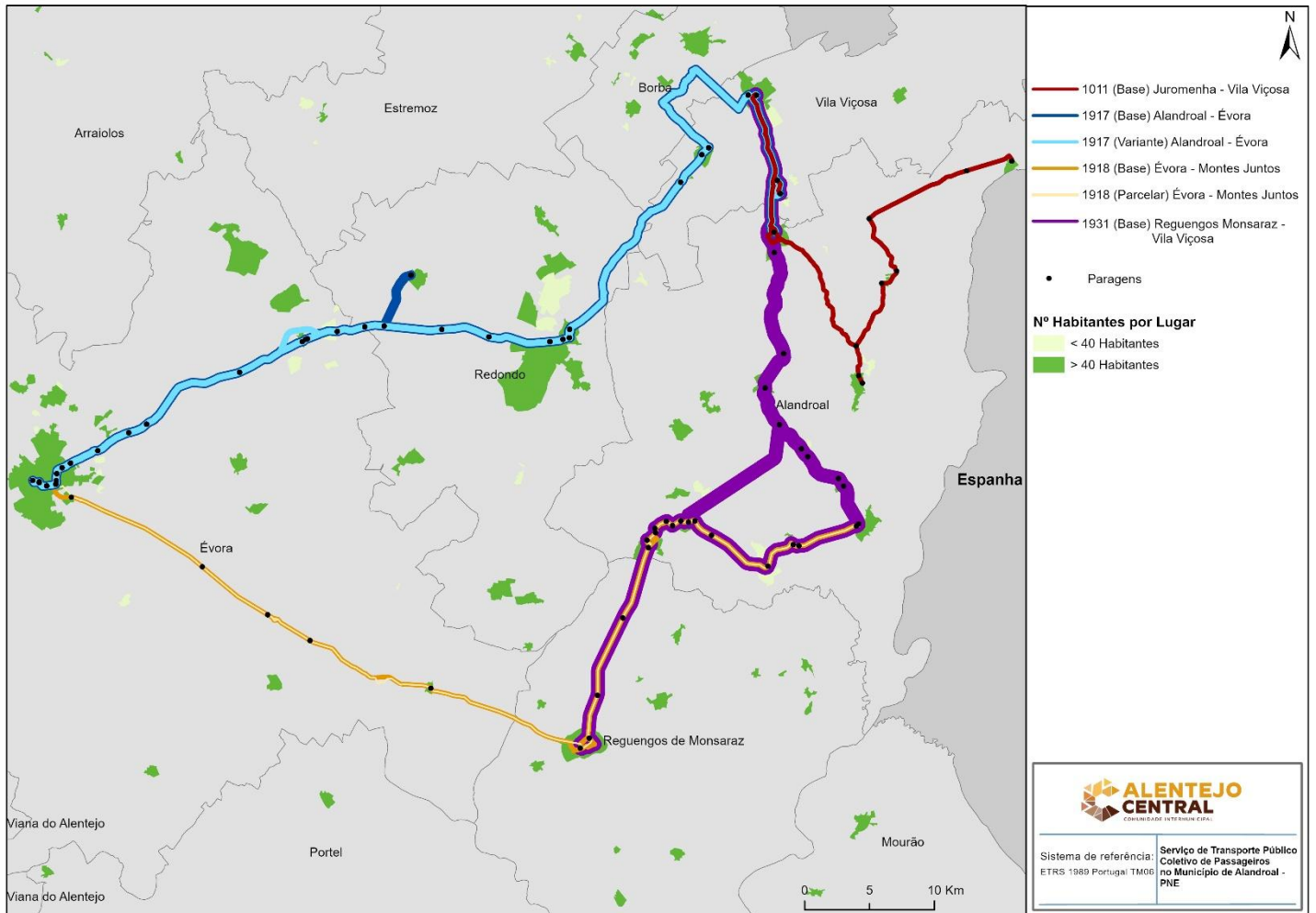


Figura II.2 – Rede de TPCR – Alandroal PNE



### Município de Arraiolos

No que concerne às ligações entre os lugares e a sede de concelho constata-se:

No PE existem 1 lugar cuja oferta de TPCR não assegura cobertura. Sendo que este valor aumenta para os dois lugares no PNE.

Figura II.3 – Rede de TPCR – Arraiolos PE

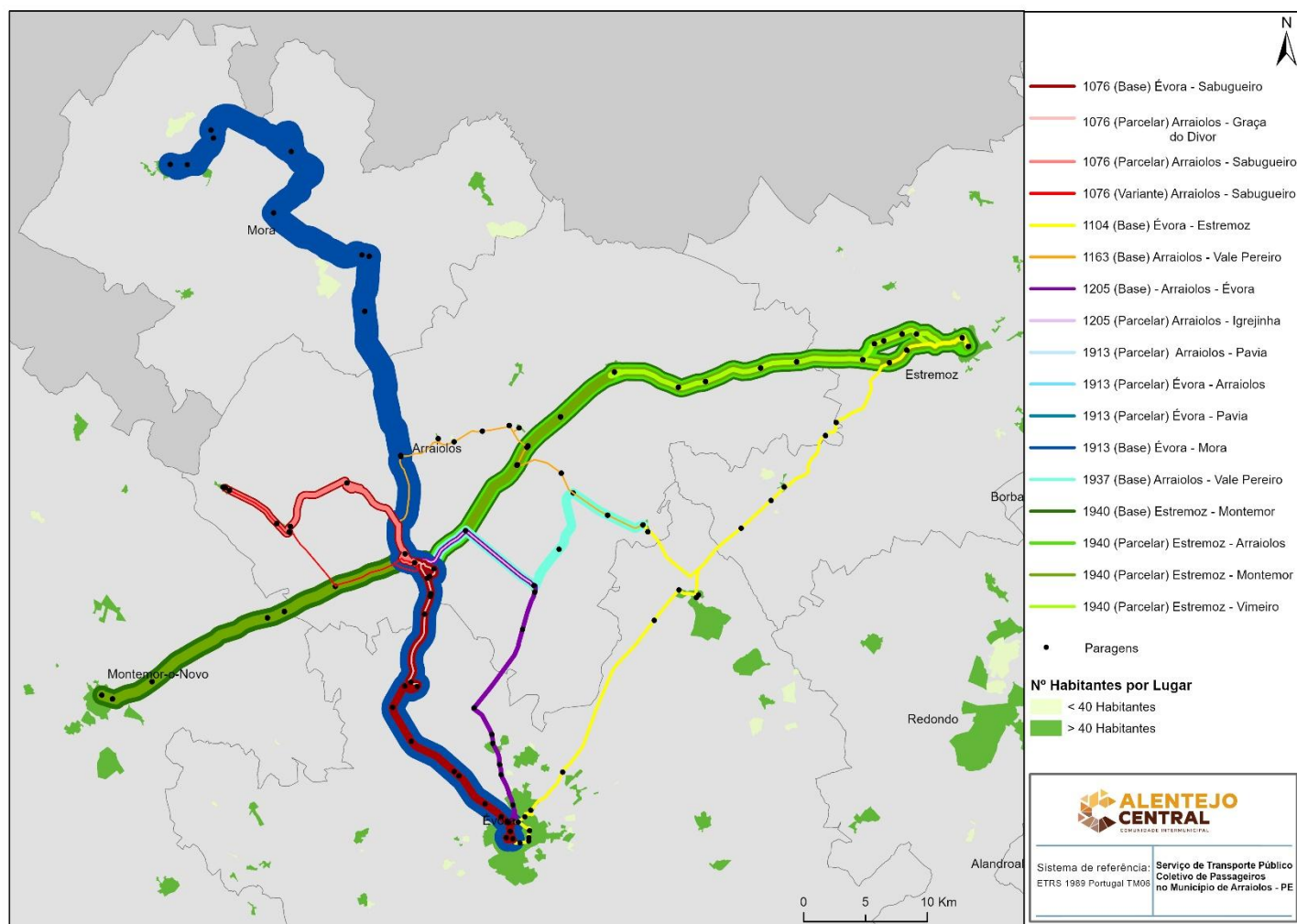
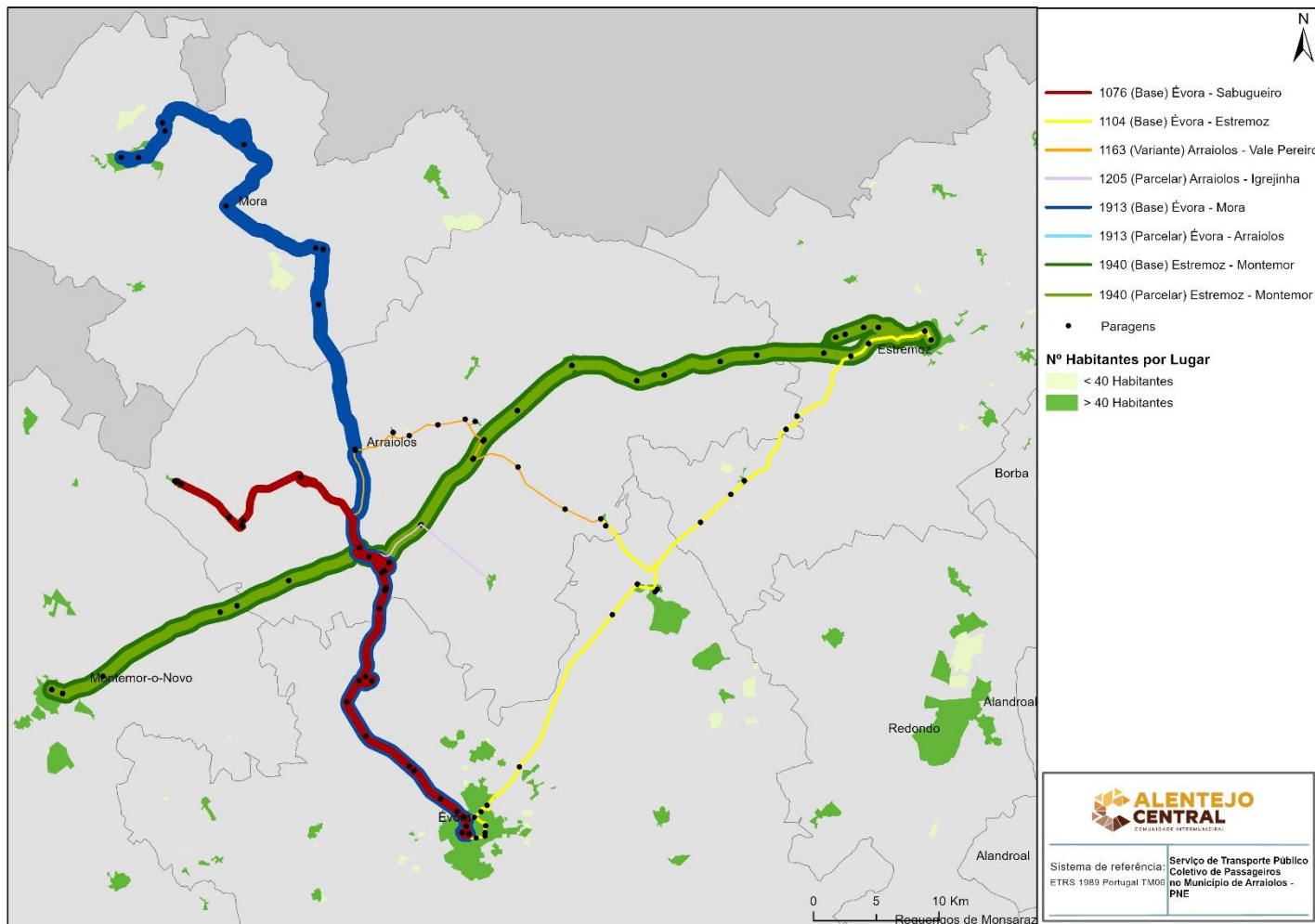


Figura II.4 – Rede de TPCR – Arraiolos PNE



### Município de Borba

No que concerne às ligações entre os lugares e a sede de concelho constata-se que a cobertura proporcionada pela rede de TPCR é semelhante no PE e no PNE, pois não assegura cobertura em 7 e 6 lugares respetivamente.

Figura II.5 – Rede de TPCR – Borba PE

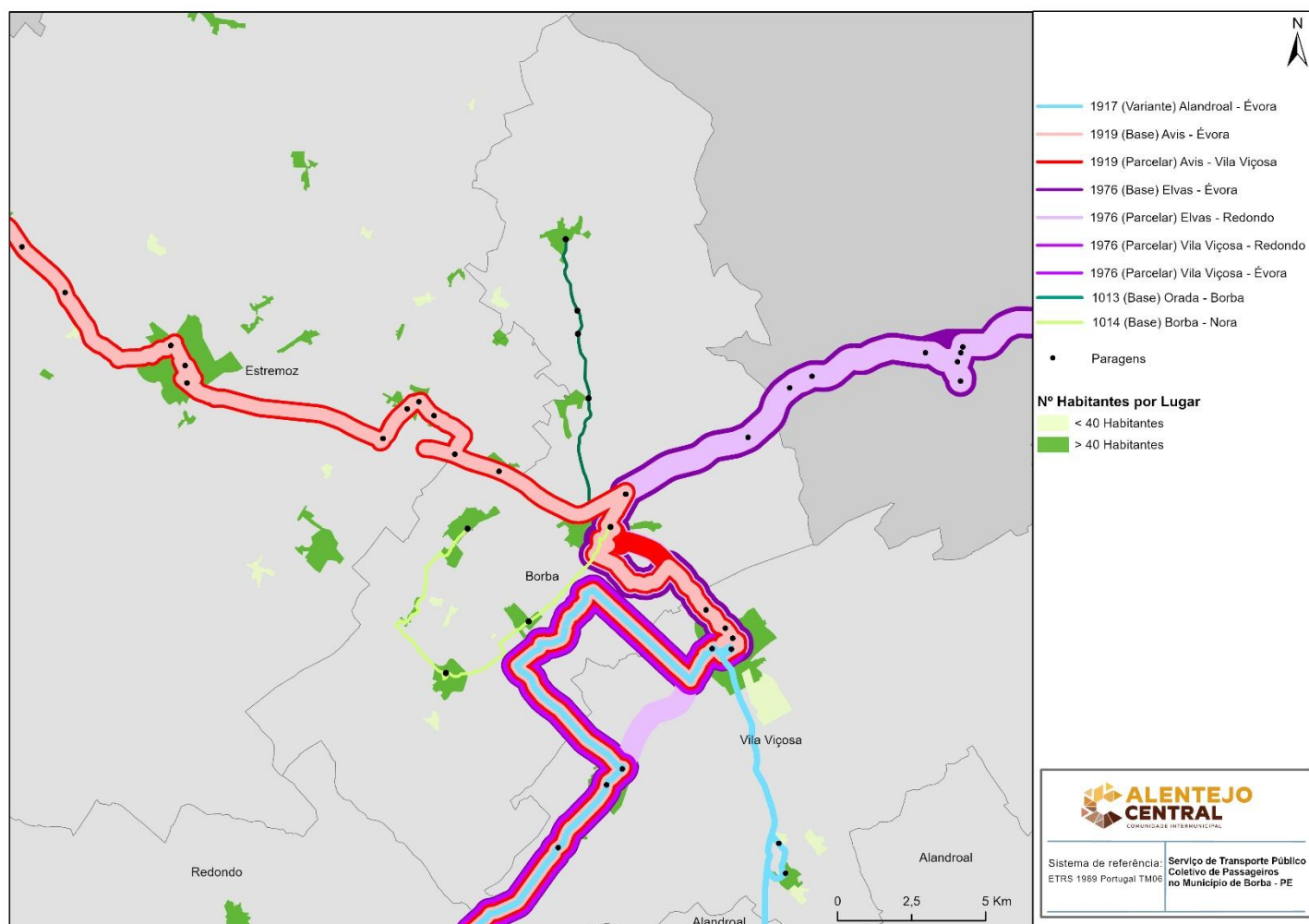
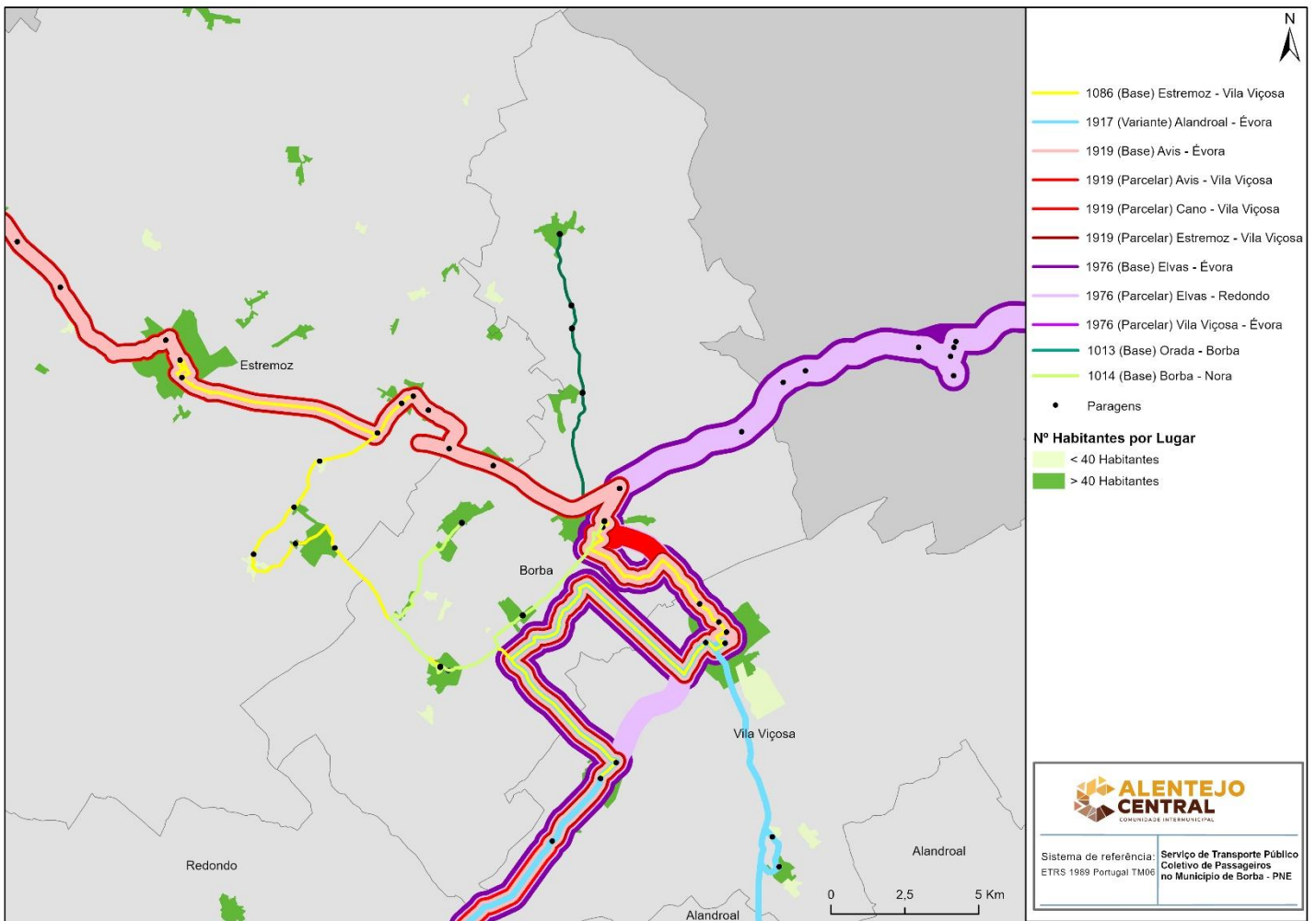


Figura II.6 – Rede de TPCR – Borba PNE



### Município de Estremoz

No que concerne às ligações entre os lugares e a sede de concelho constata-se que no PE a oferta atual não faz a cobertura a 7 lugares, enquanto que no PNE são 11 os lugares sem cobertura territorial.

Figura II.7 – Rede de TPCR – Estremoz PE

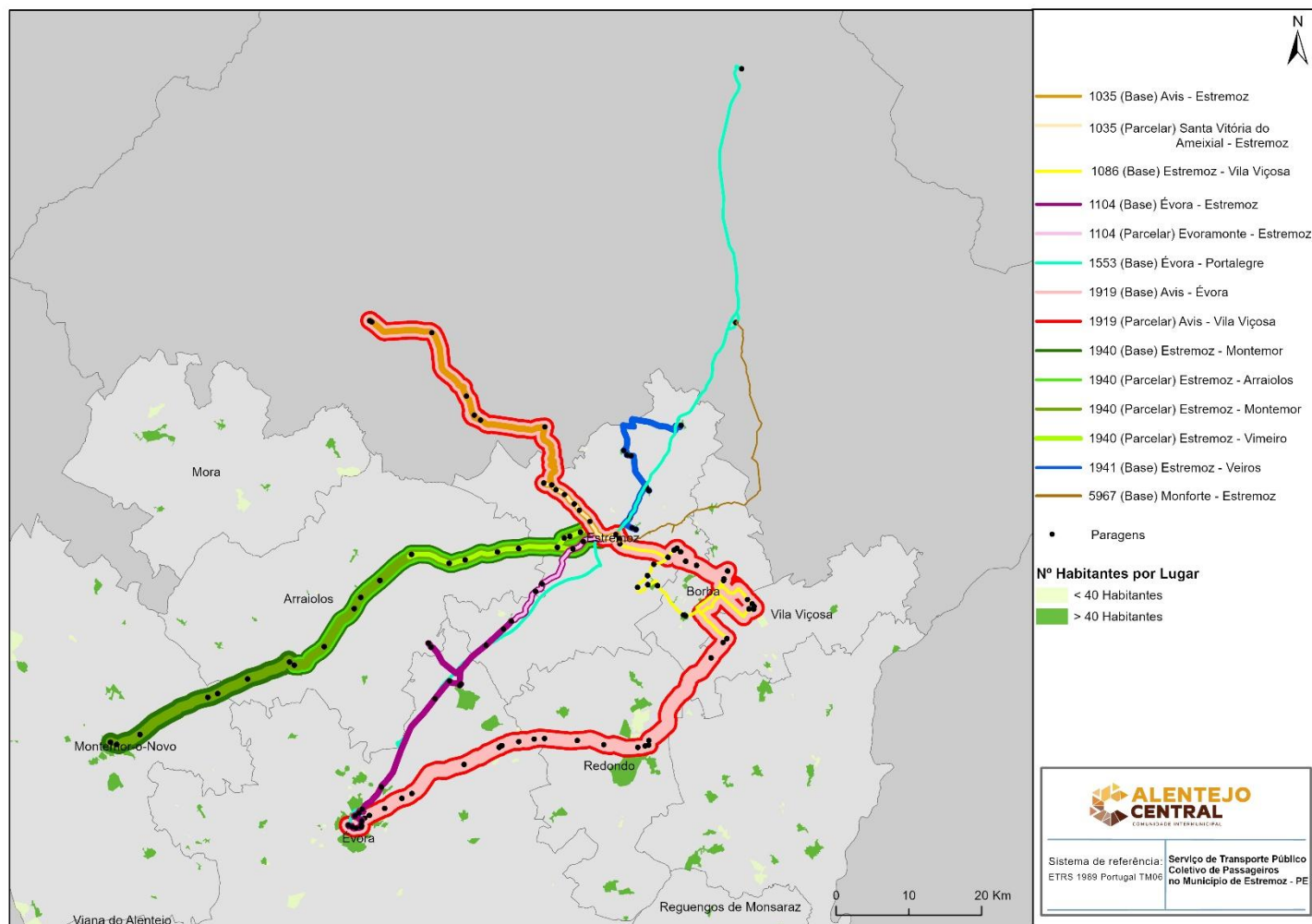
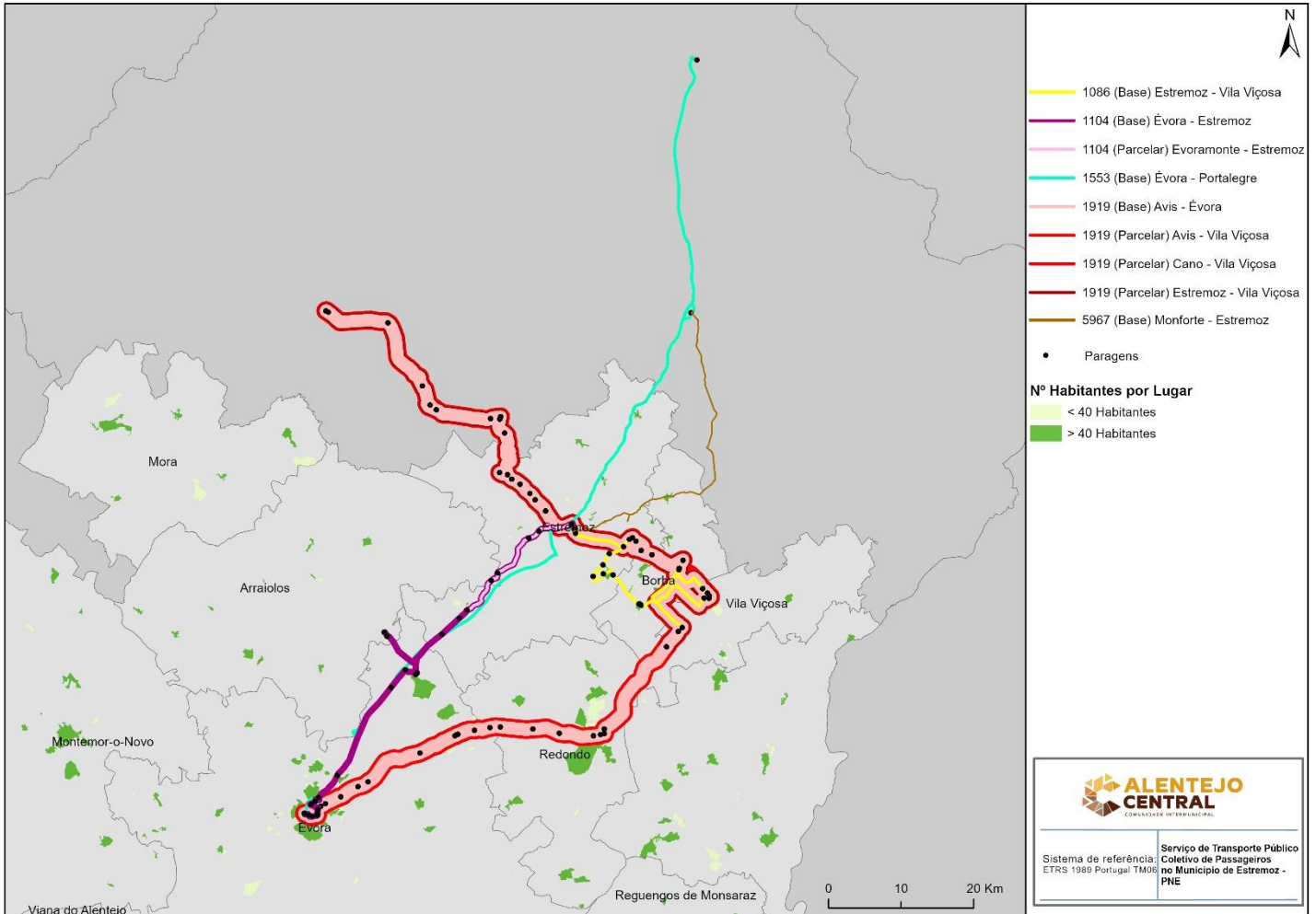


Figura II.8 – Rede de TPCR – Estremoz PNE



**Município de Évora**

A cobertura da rede regular em Évora é semelhante no PE e no PNE, existindo 1 e 2 lugares respetivamente que não estão cobertos pela rede de TPCR, sendo que um lugar com mais de 40 habitantes é coberto com recurso ao TPF-AC.

Figura II.9 – Rede de TPCR – Évora PE

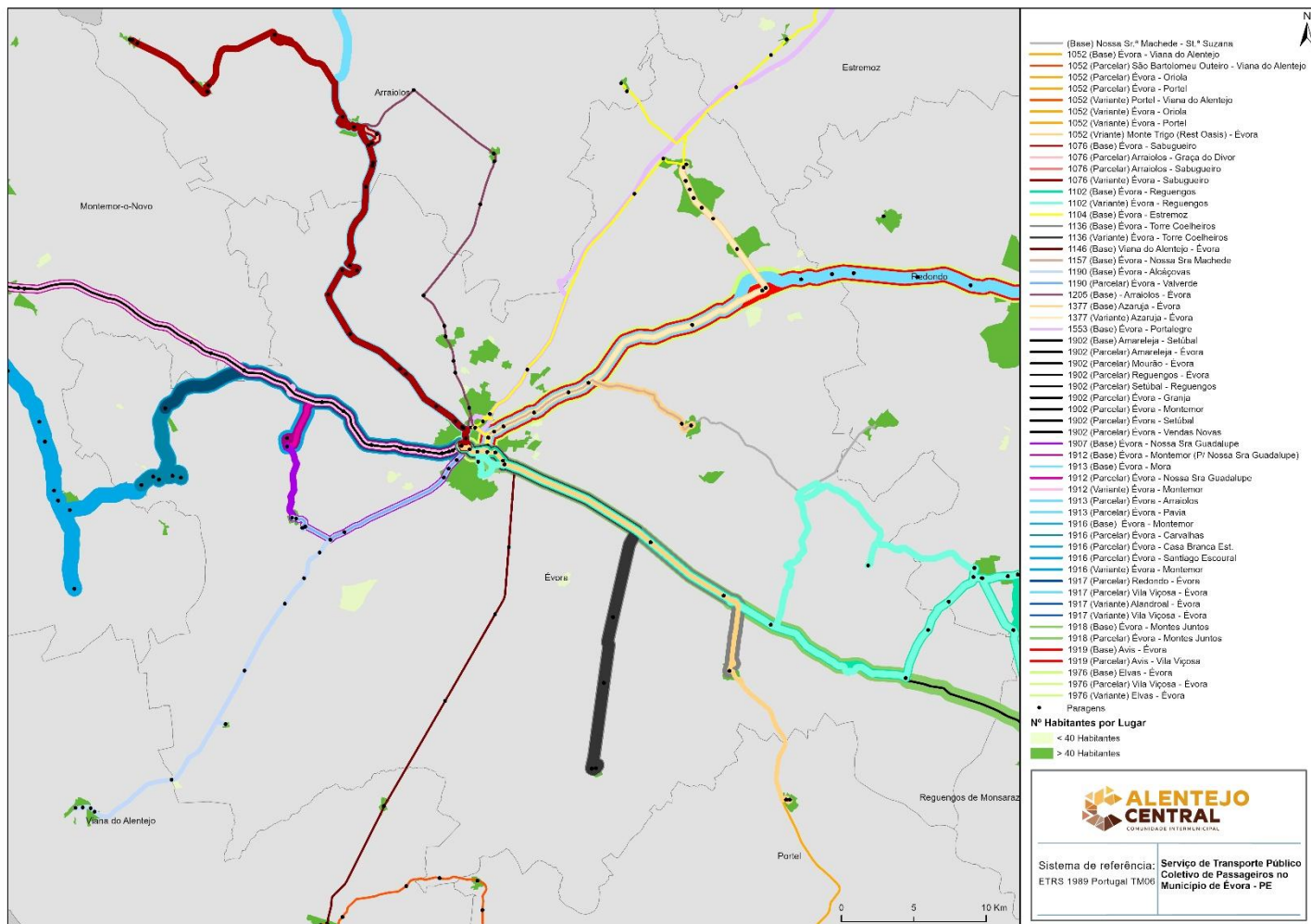
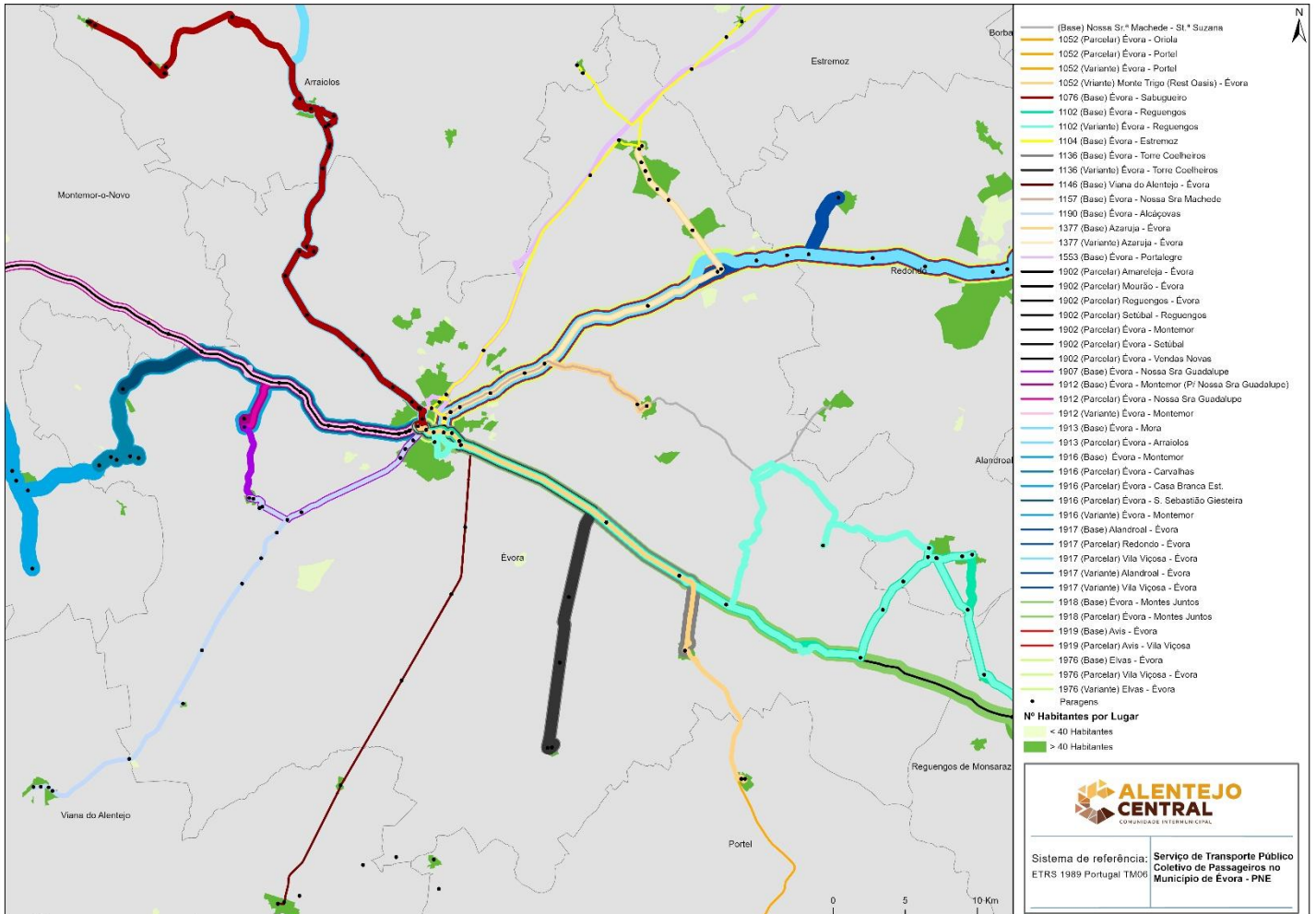


Figura II.10 – Rede de TPCR – Évora PNE



**Município de Montemor-o-Novo**

No que concerne às ligações entre os lugares e a sede de concelho constata-se que a oferta atual não cobre 3 lugares com mais de 40 habitantes no PE e no PNE.

Figura II.11 – Rede de TPCR – Montemor-o-Novo PE

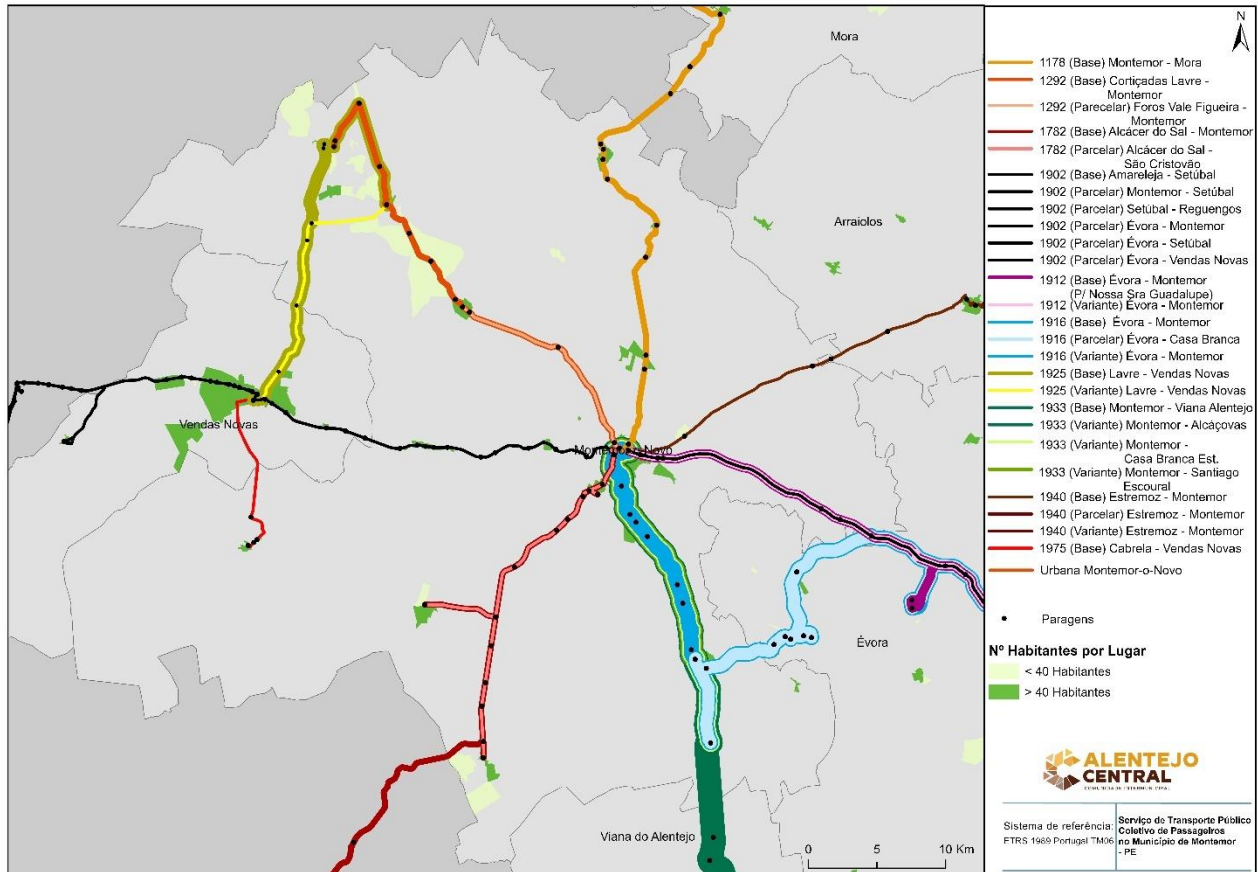
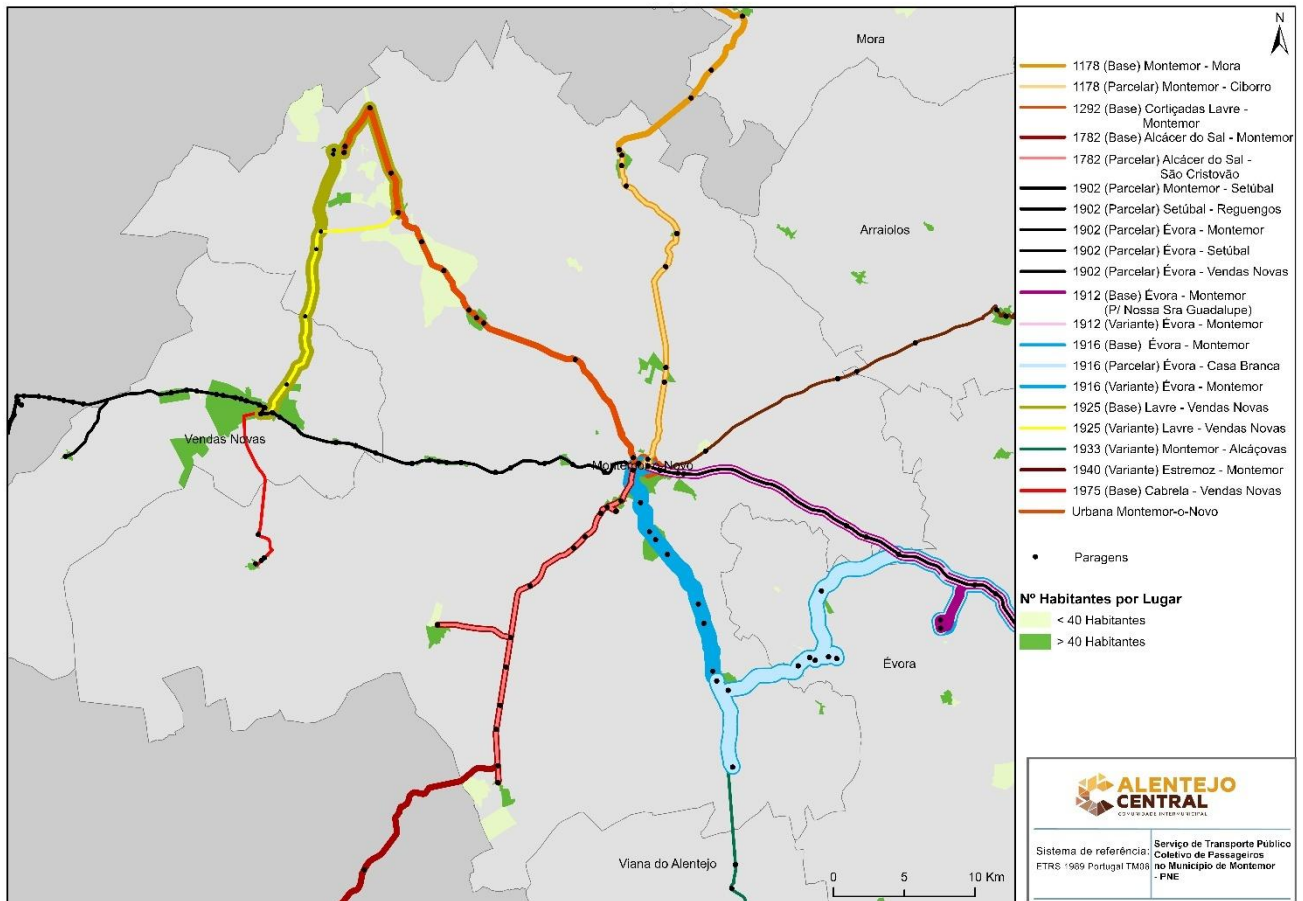


Figura II.12 – Rede de TPCR – Montemor-o-Novo PNE



**Município de Mora**

Em Mora todos os lugares com mais de 40 habitantes têm cobertura no PE e no PNE.

Figura II.13 – Rede de TPCR – Mora PE

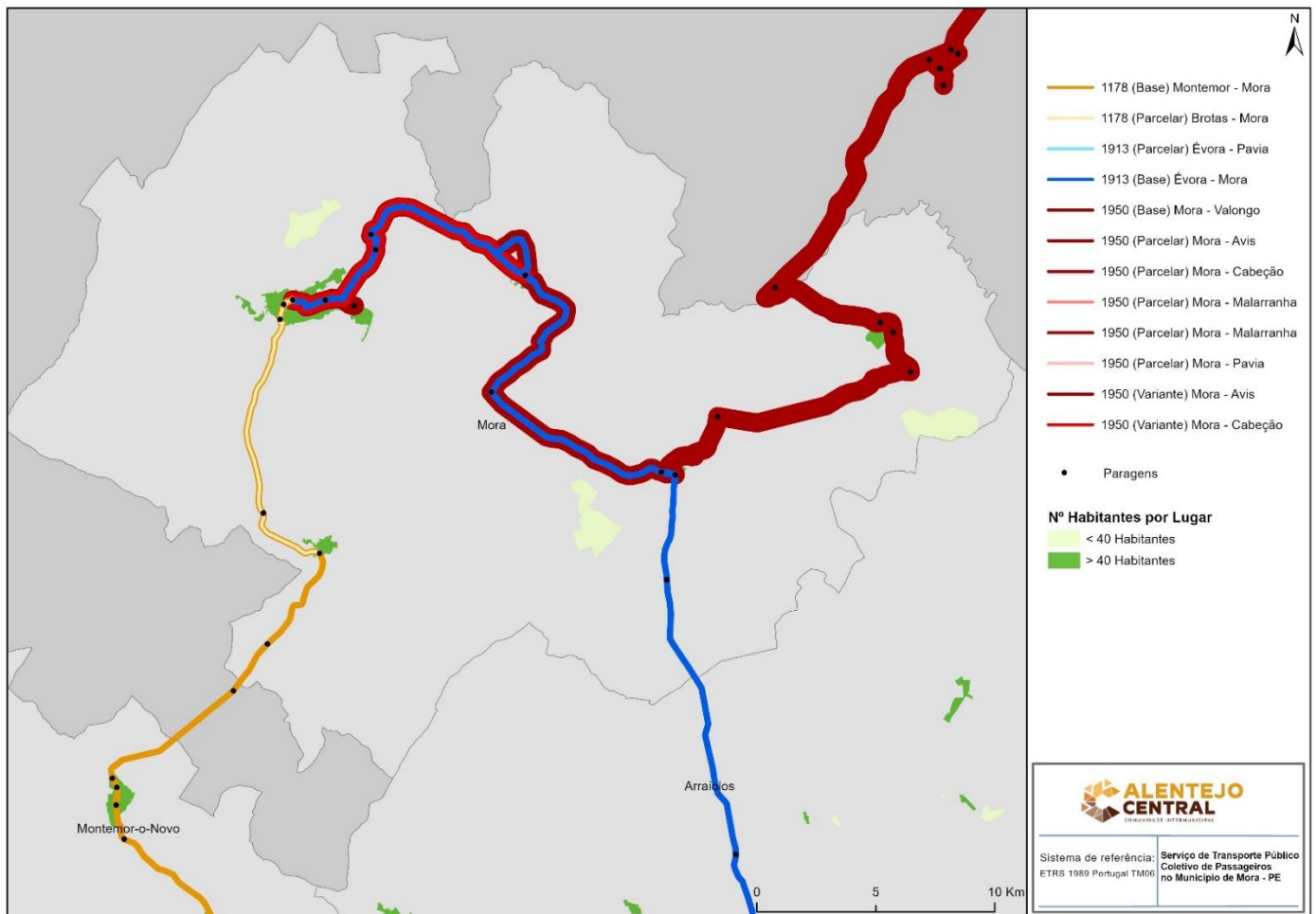
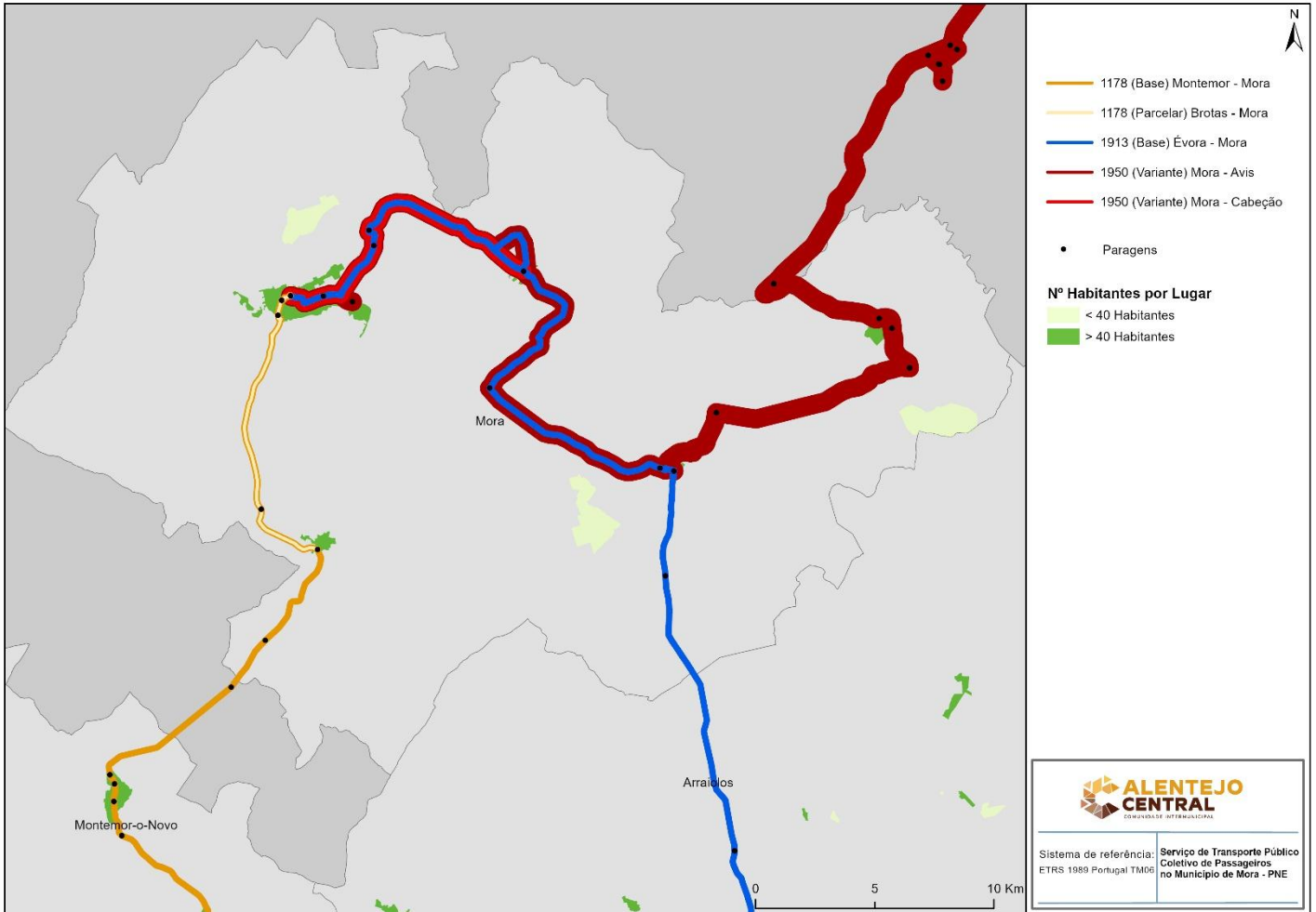


Figura II.14 – Rede de TPCR – Mora PNE



**Município de Mourão**

Em Mourão a rede contratualizada garante cobertura em todos os lugares, sendo a oferta semelhante no PE e no PNE.

Figura II.15 – Rede de TPCR – Mourão PE

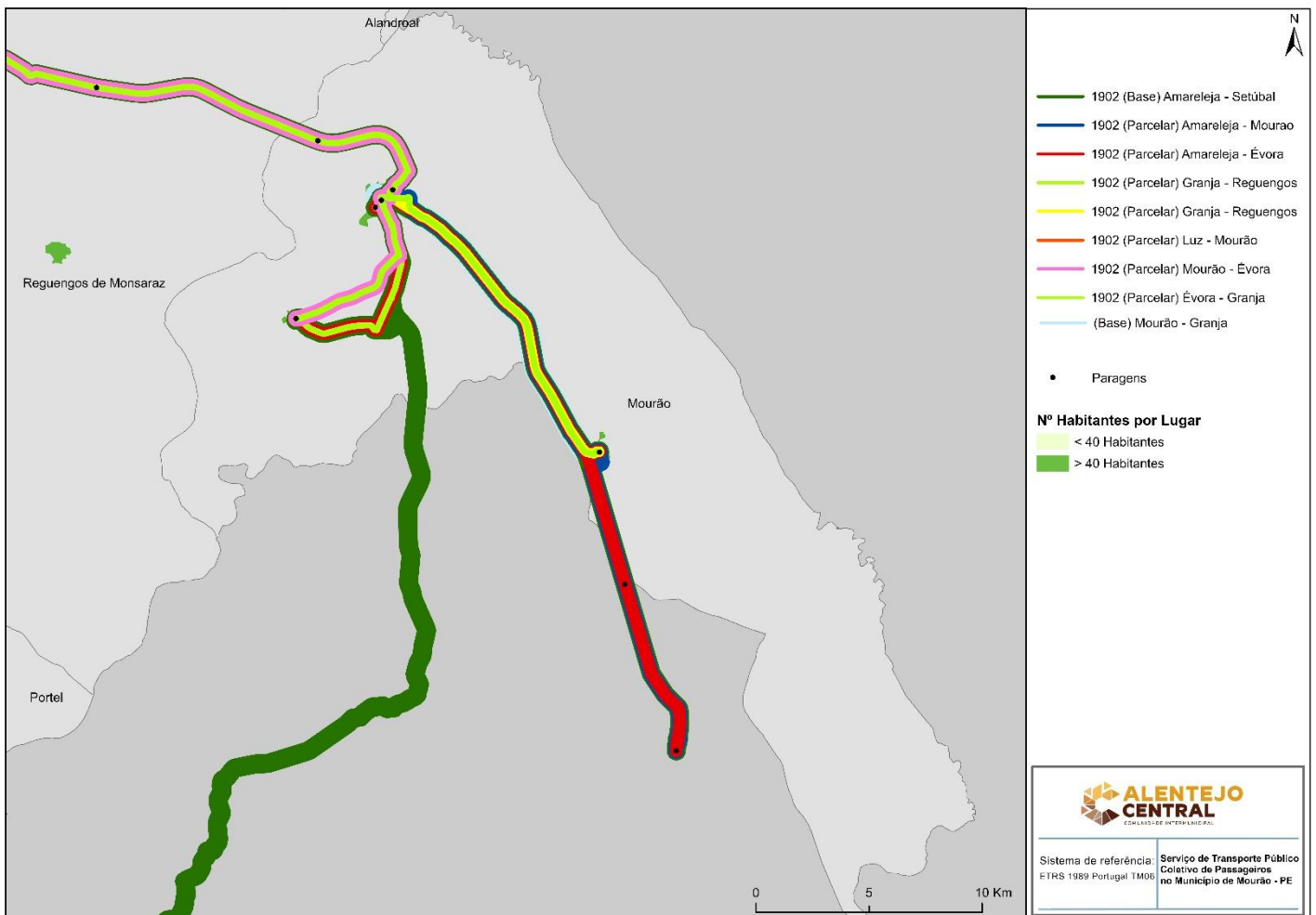
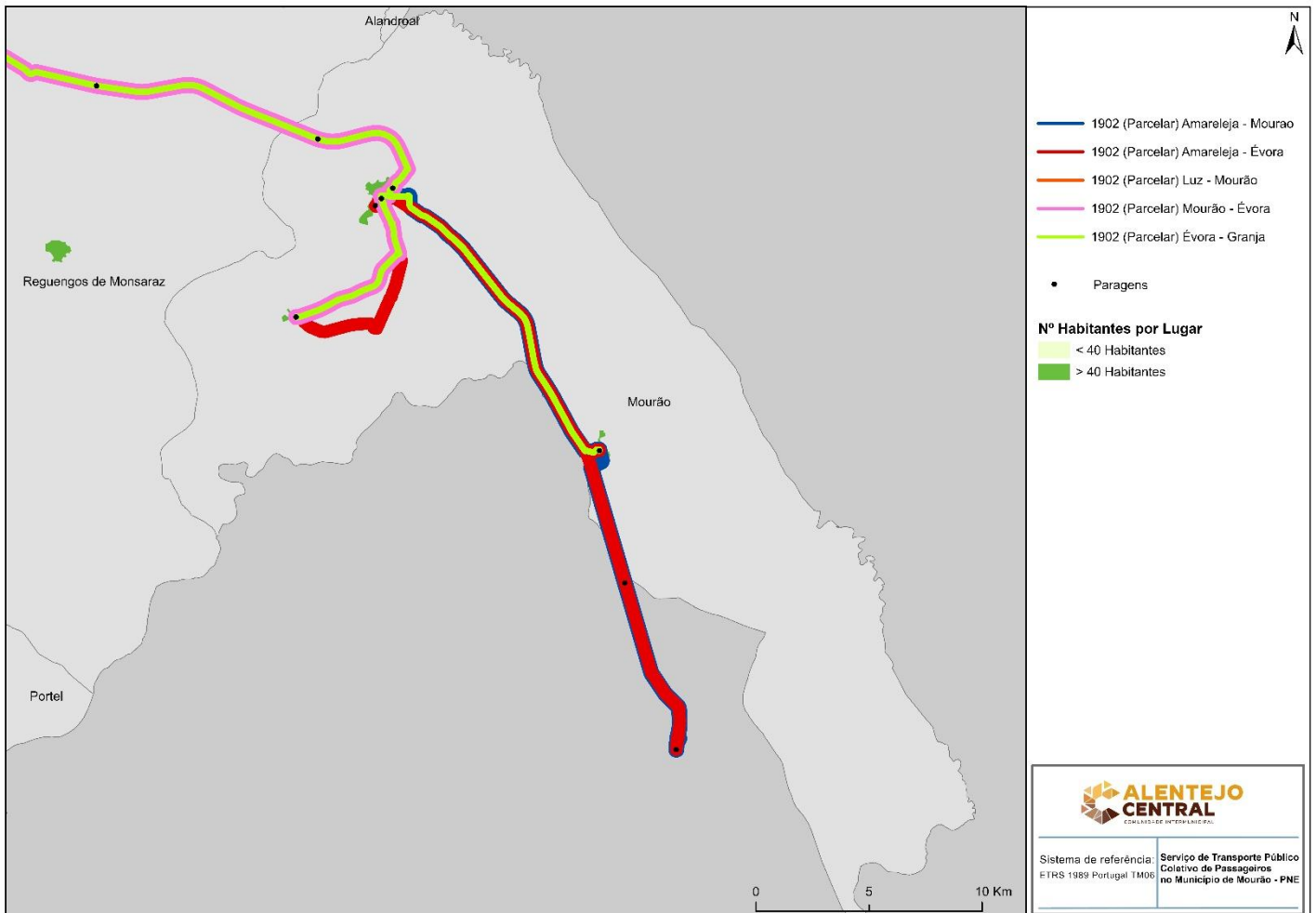


Figura II.16 – Rede de TPCR – Mourão PNE



**Município de Portel**

Em Portel a oferta entre o PE e o PNE é bastante diferenciada, uma vez que a oferta atual não assegura cobertura de serviço a 2 lugares no PE e a 6 lugares no PNE.

Figura II.17 – Rede de TPCR– Portel PE

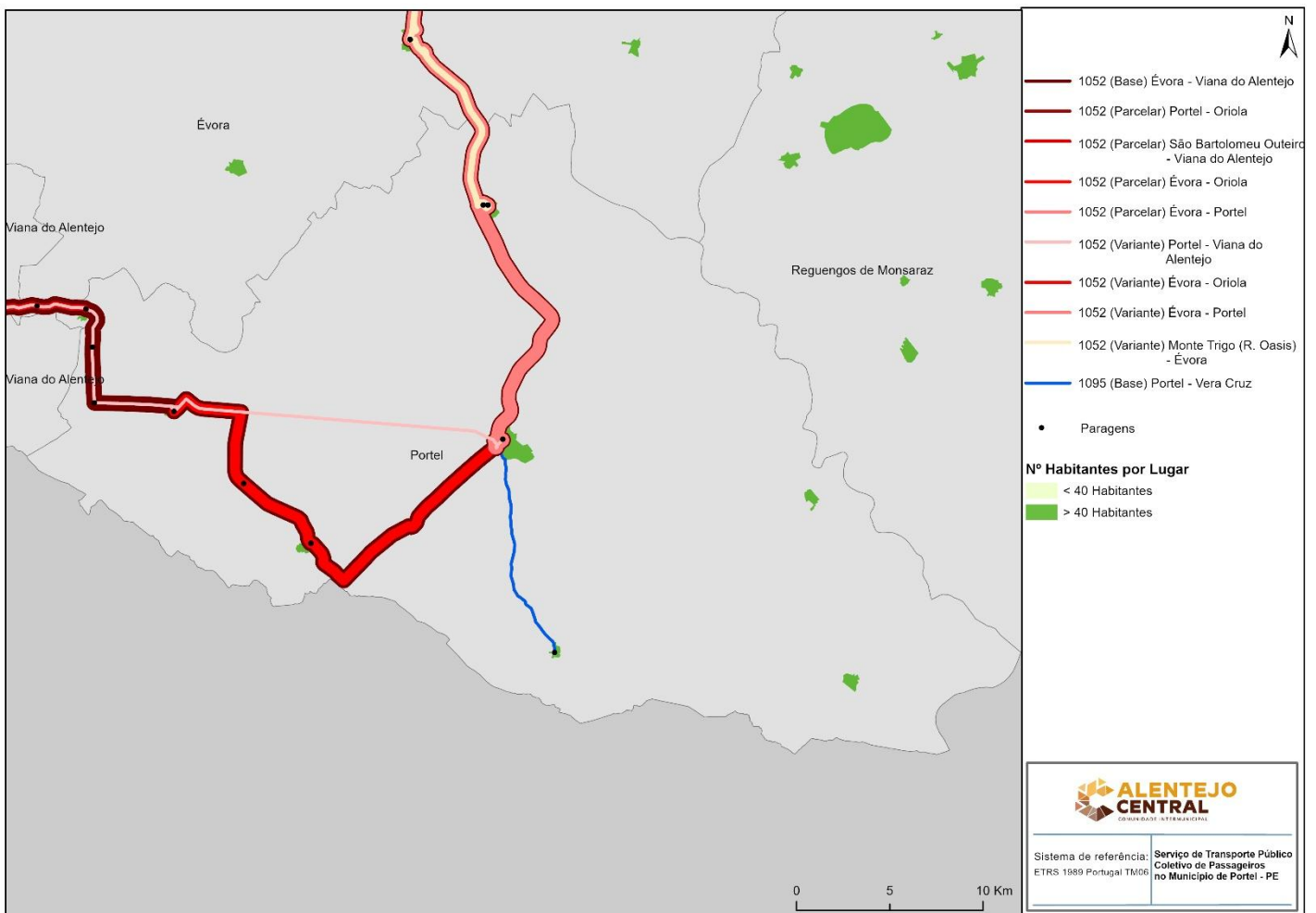
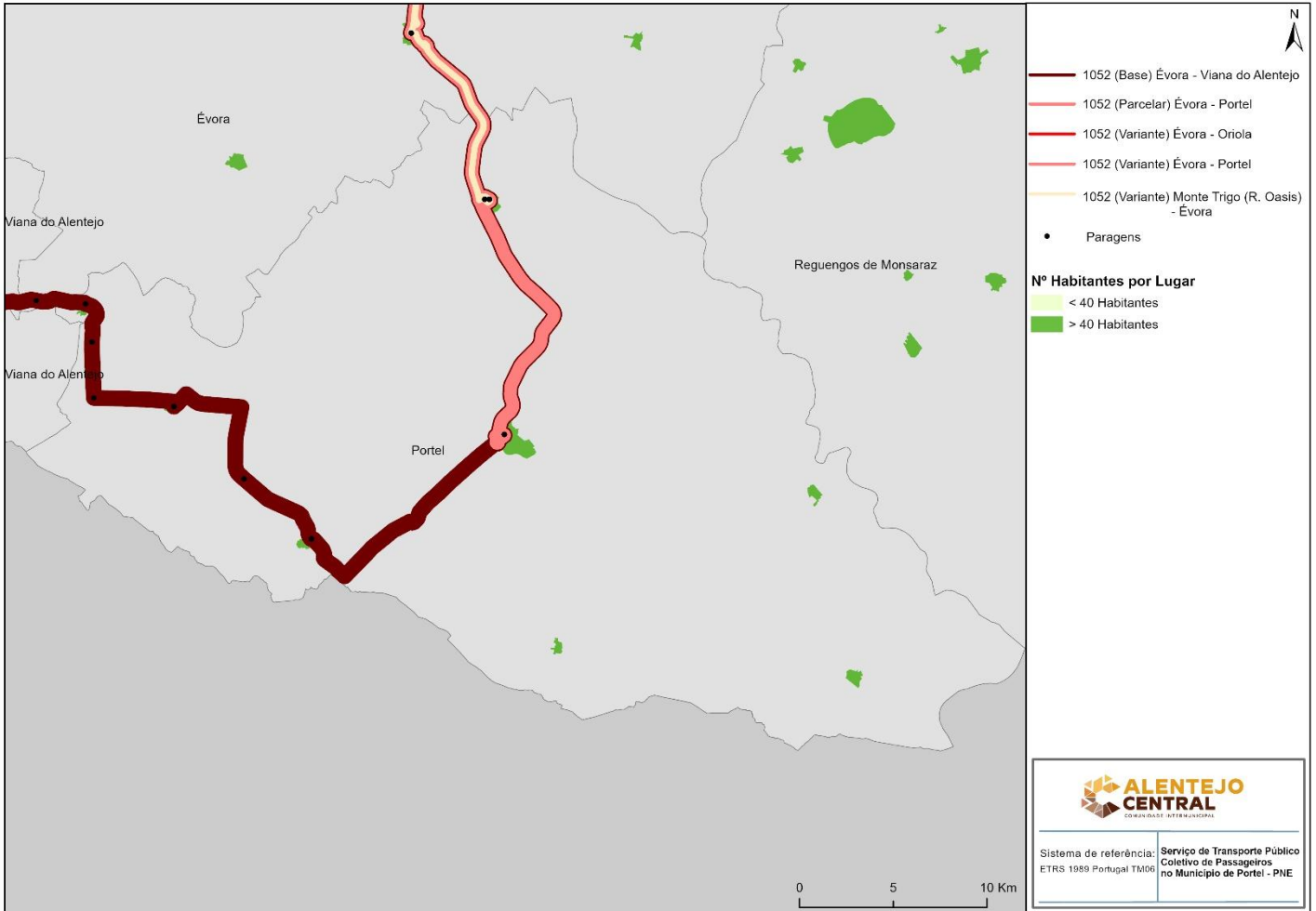


Figura II.18 – Rede de TPCR– Portel PNE



### Município de Redondo

No Redondo, a oferta é muito diferenciada entre o PE e o PNE, sendo que neste último período são suprimidos muitos dos serviços regulares.

No PE todos os lugares dispõem de cobertura, enquanto que no PNE existem 4 lugares com mais de 40 habitantes que não têm cobertura.

Figura II.19 – Rede de TPCR - Redondo – PE

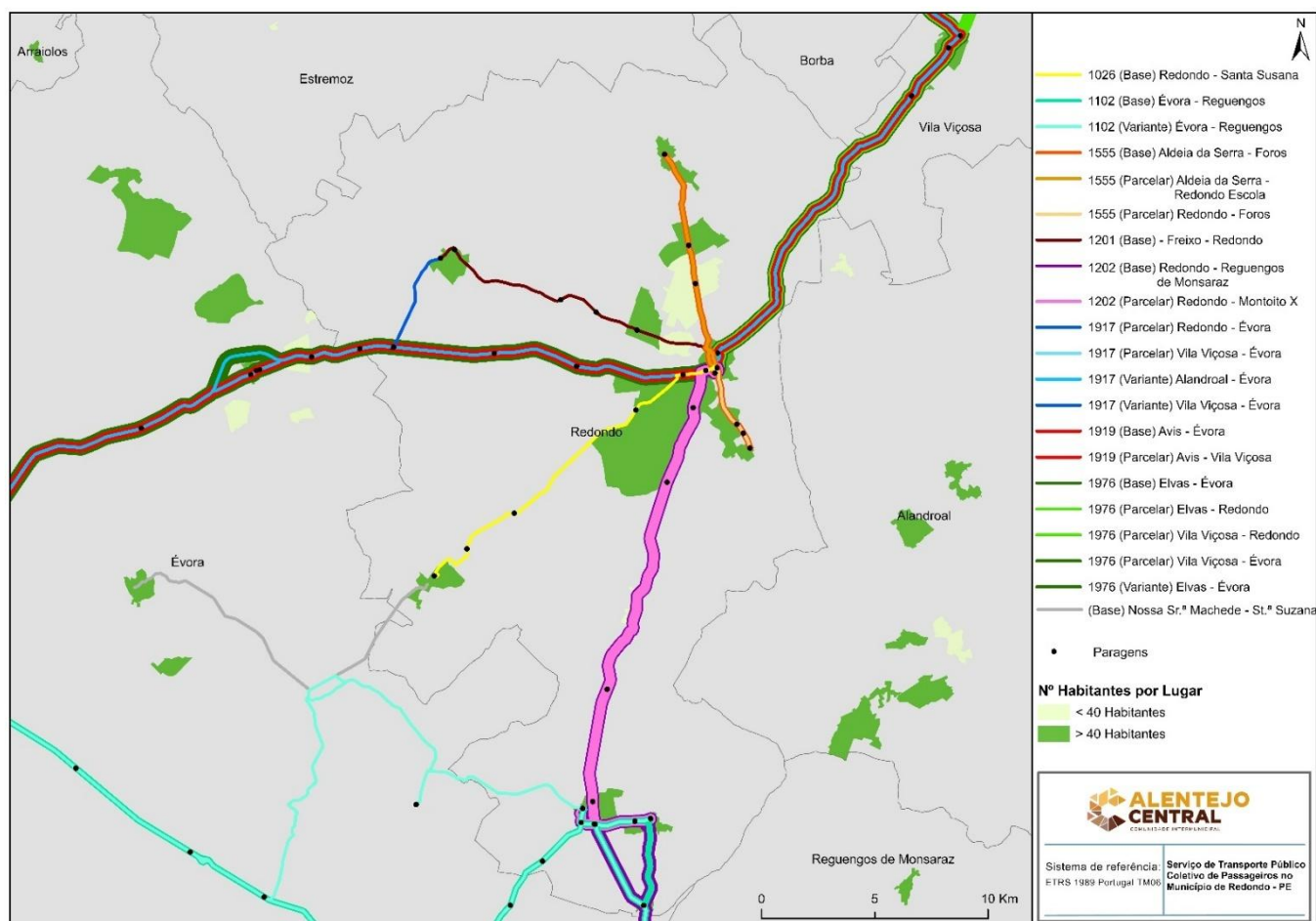
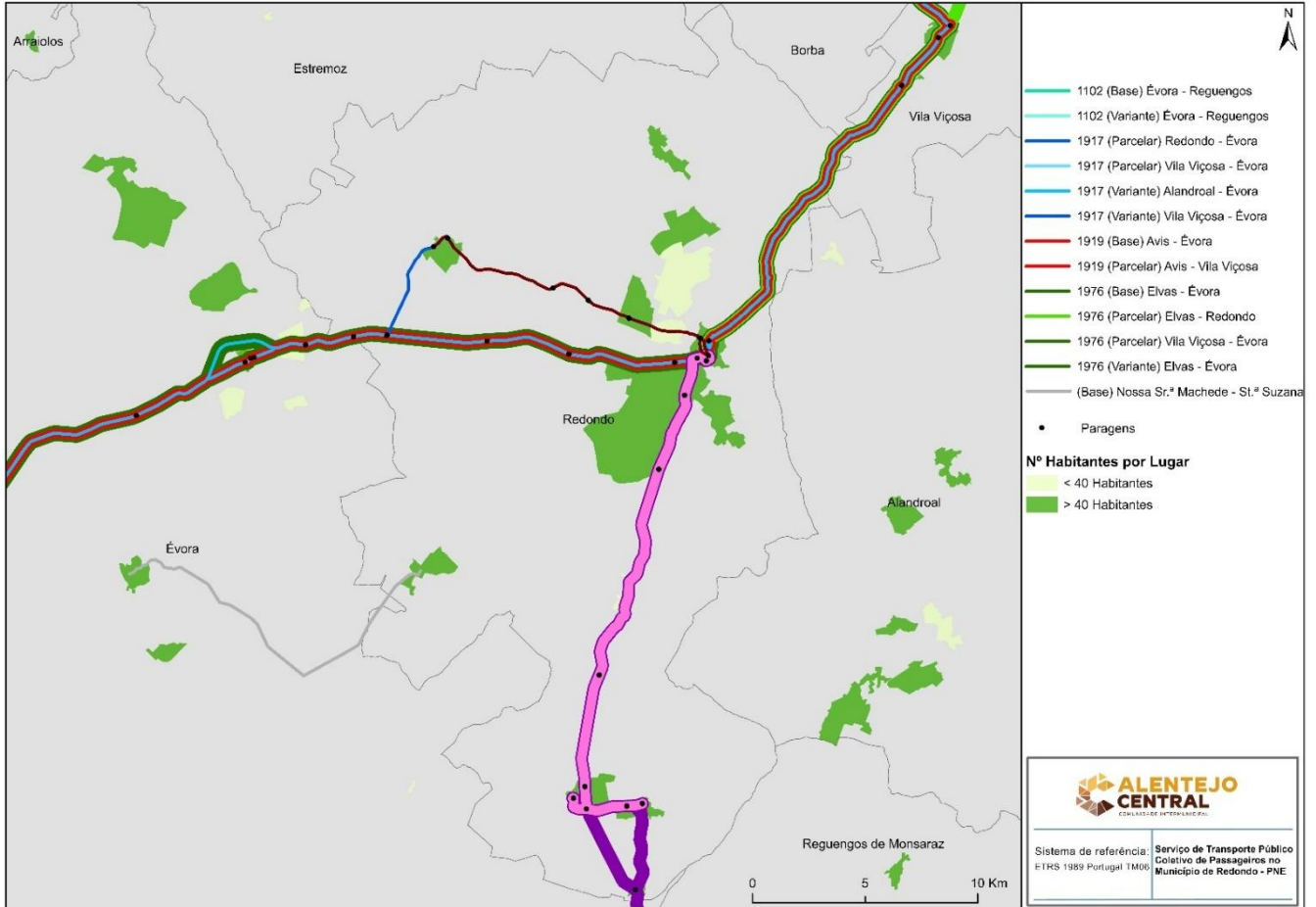


Figura II.20 – Rede de TPCR - Redondo – PNE



**Município de Reguengos de Monsaraz**

Em Reguengos de Monsaraz todos os lugares com mais de 40 habitantes têm cobertura no PE e no PNE.

Figura II.21 – Rede de TPCR – Reguengos de Monsaraz PE

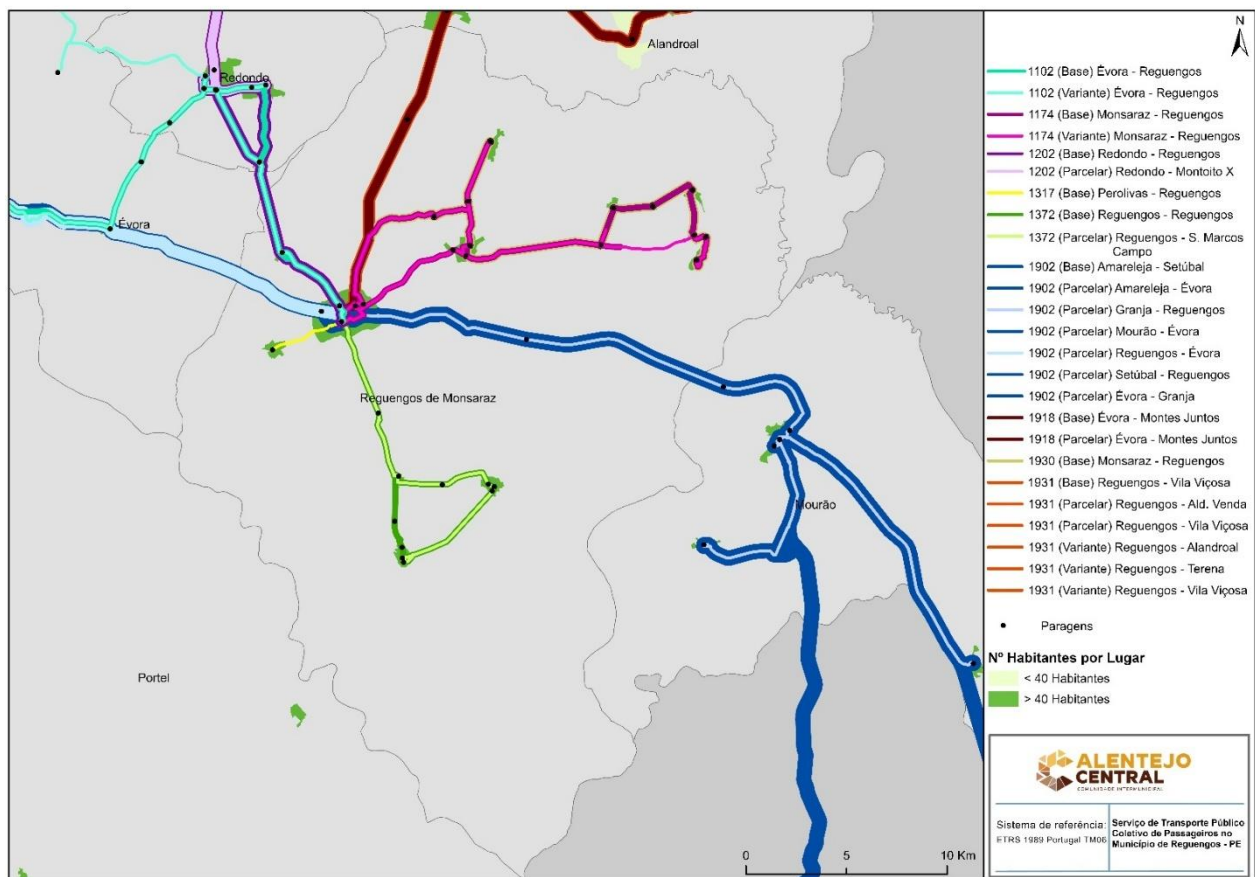
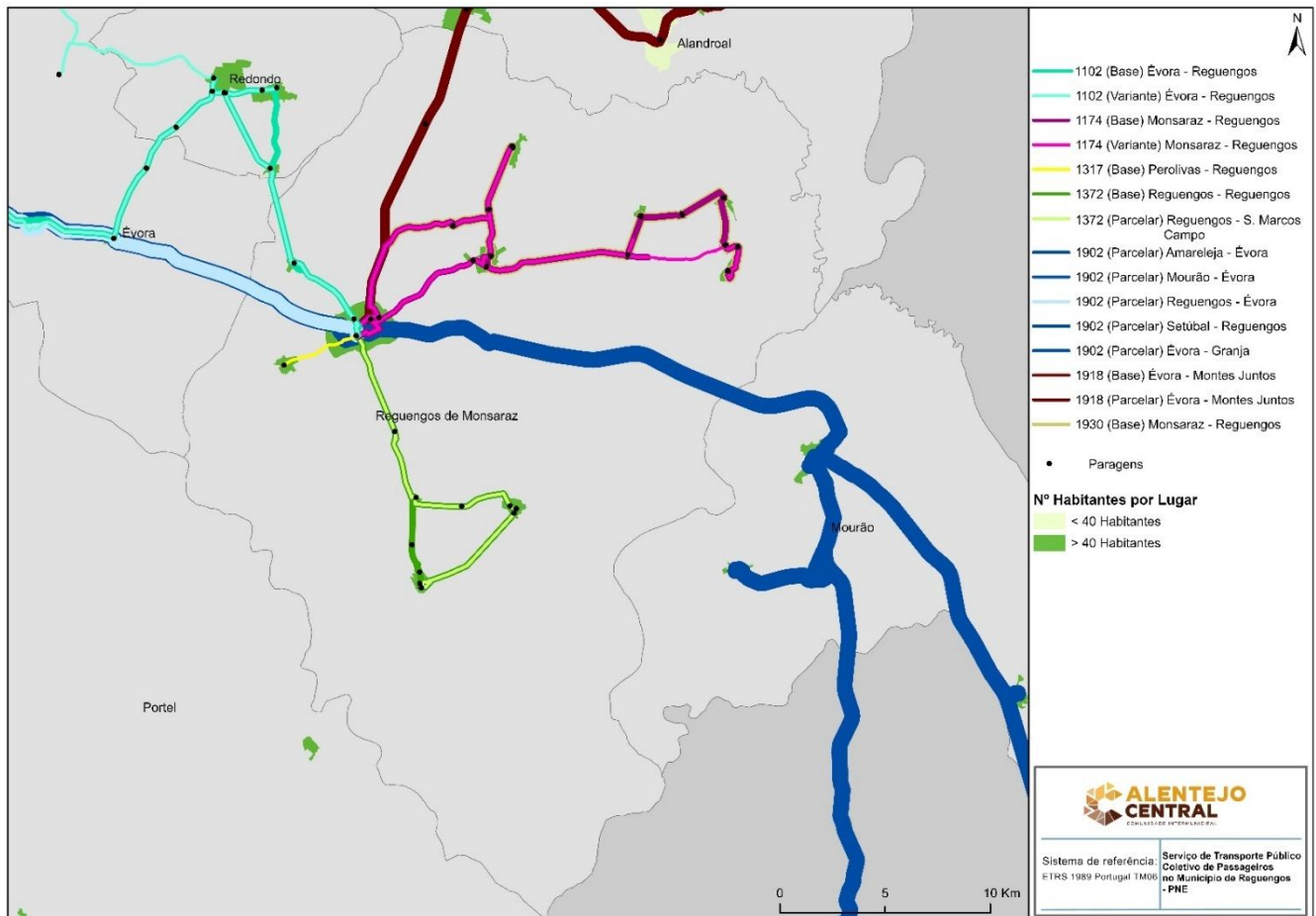


Figura II.22 – Rede de TPCR – Reguengos de Monsaraz PNE



**Município de Vendas Novas**

Em Vendas Novas todos os lugares com mais de 40 habitantes têm cobertura no PE e no PNE.

Figura II.23 – Rede de TPCR – Vendas Novas PE

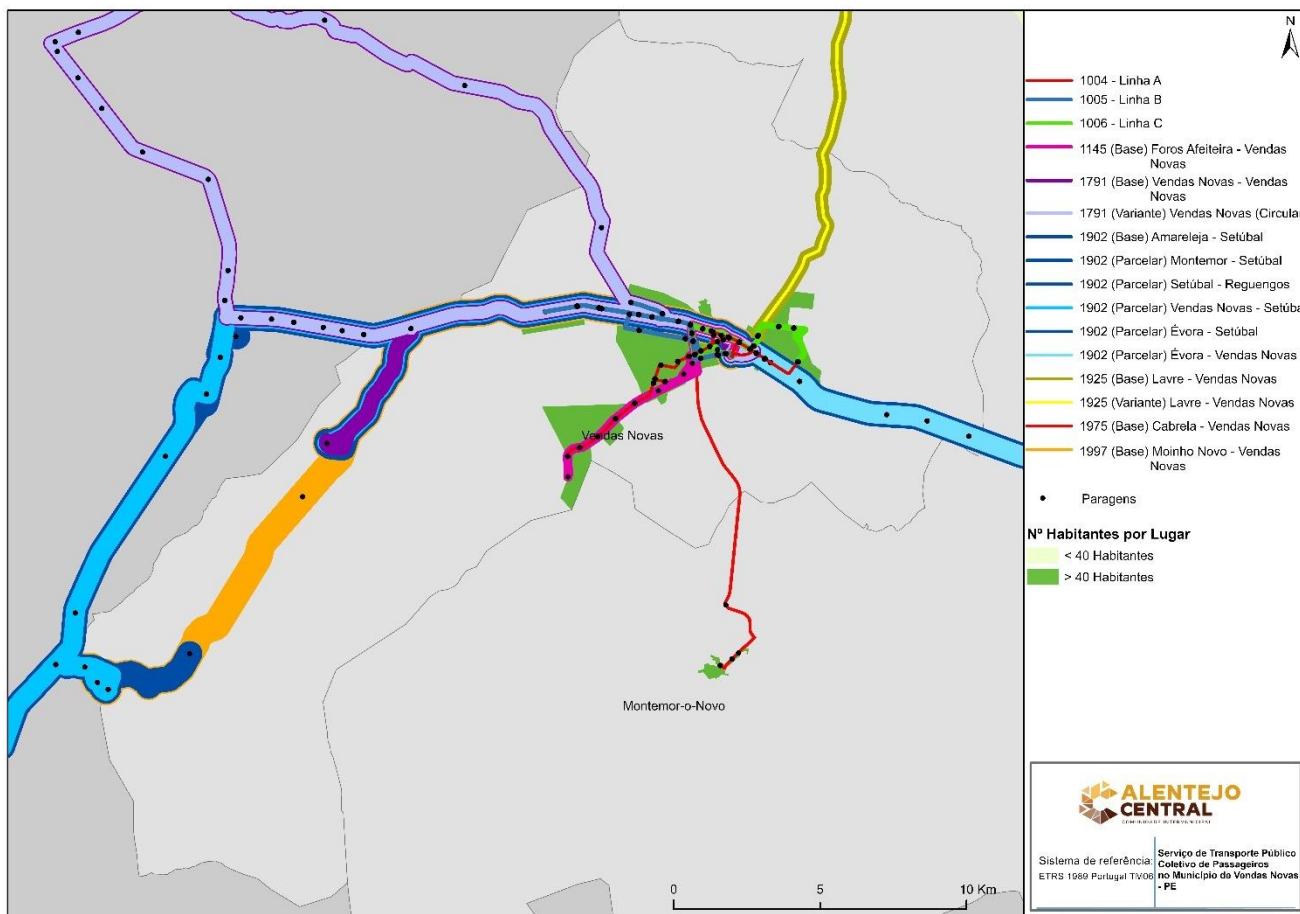
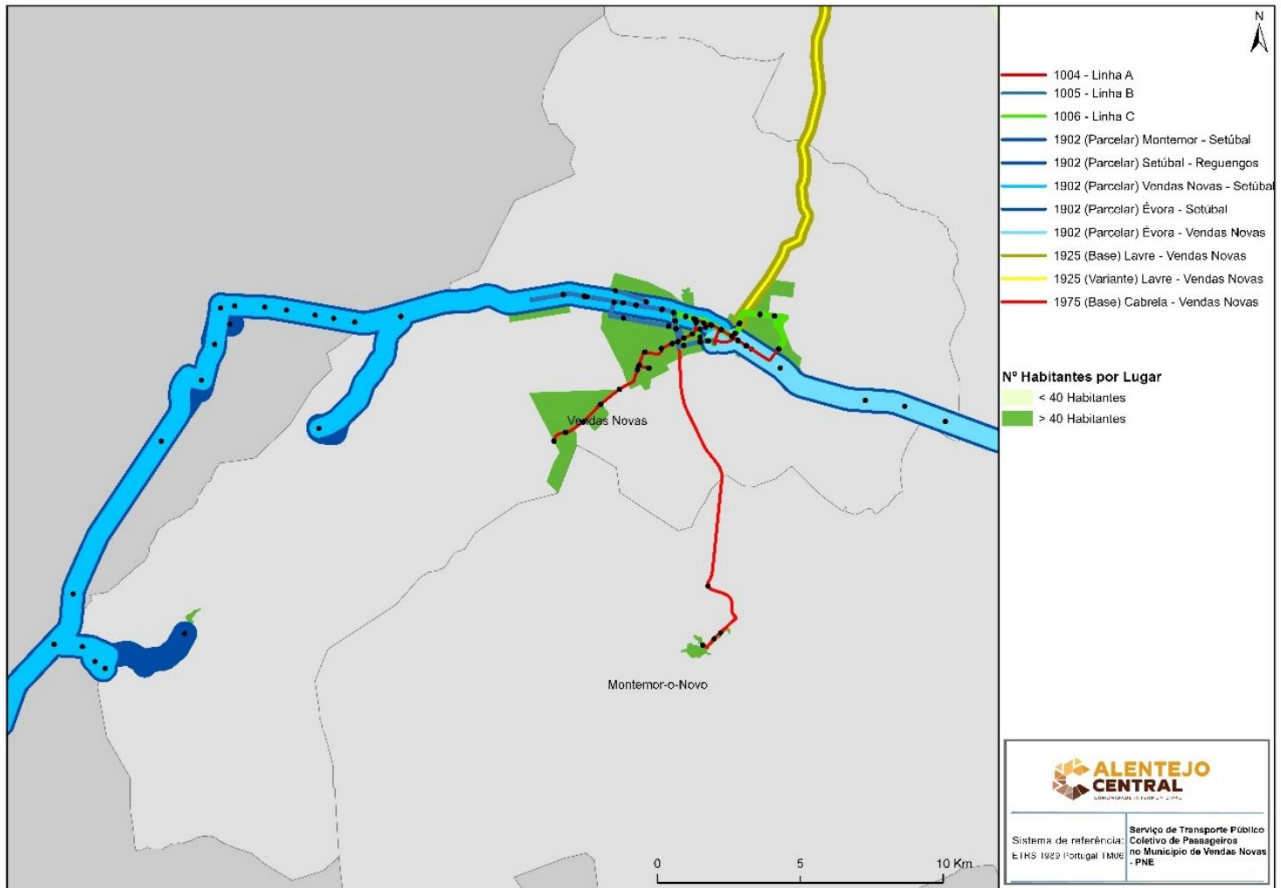


Figura II.24 – Rede de TPCR – Vendas Novas PNE



Município de Viana do Alentejo

Em Viana do Alentejo todos os lugares com mais de 40 habitantes têm cobertura no PE e no PNE.

Figura II.25 – Rede de TPCR – Viana do Alentejo PE

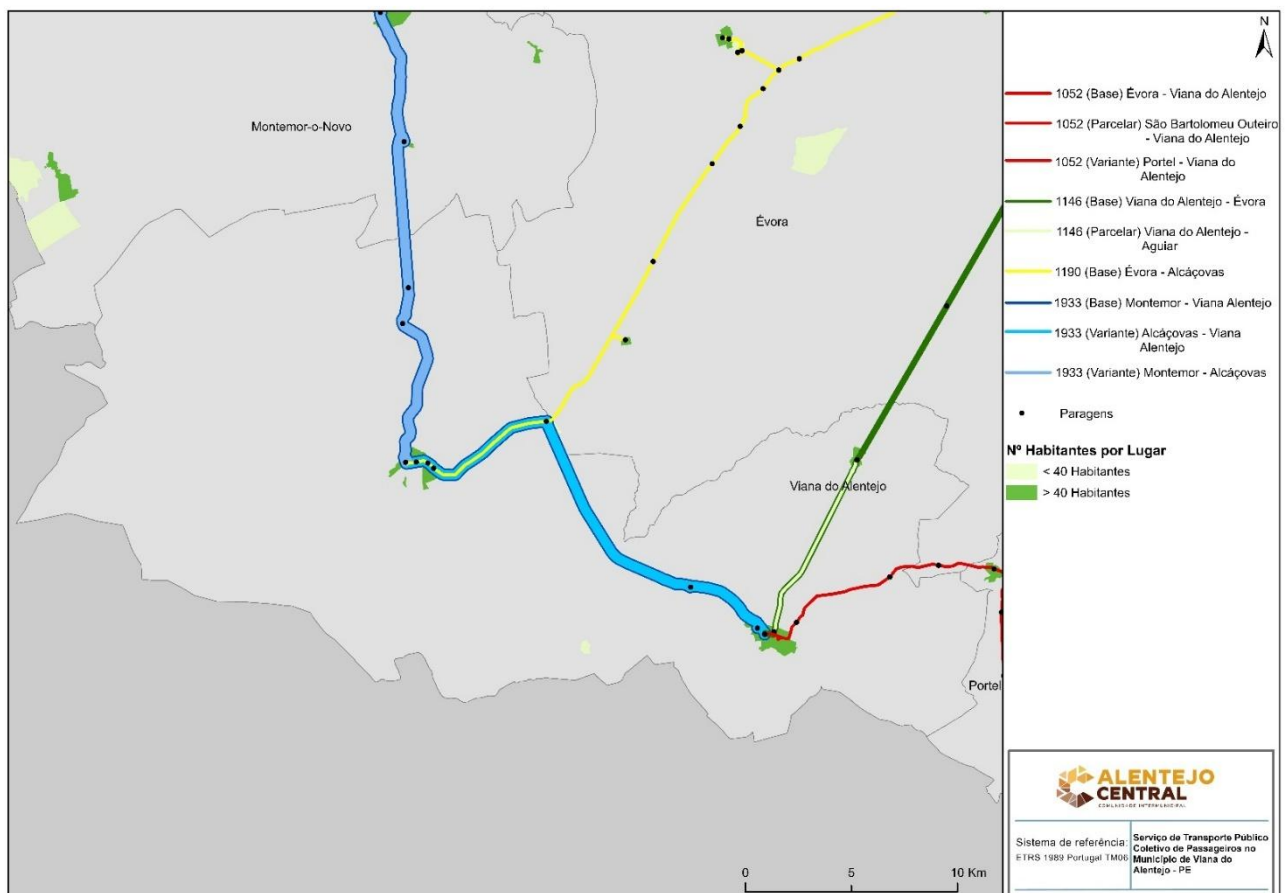
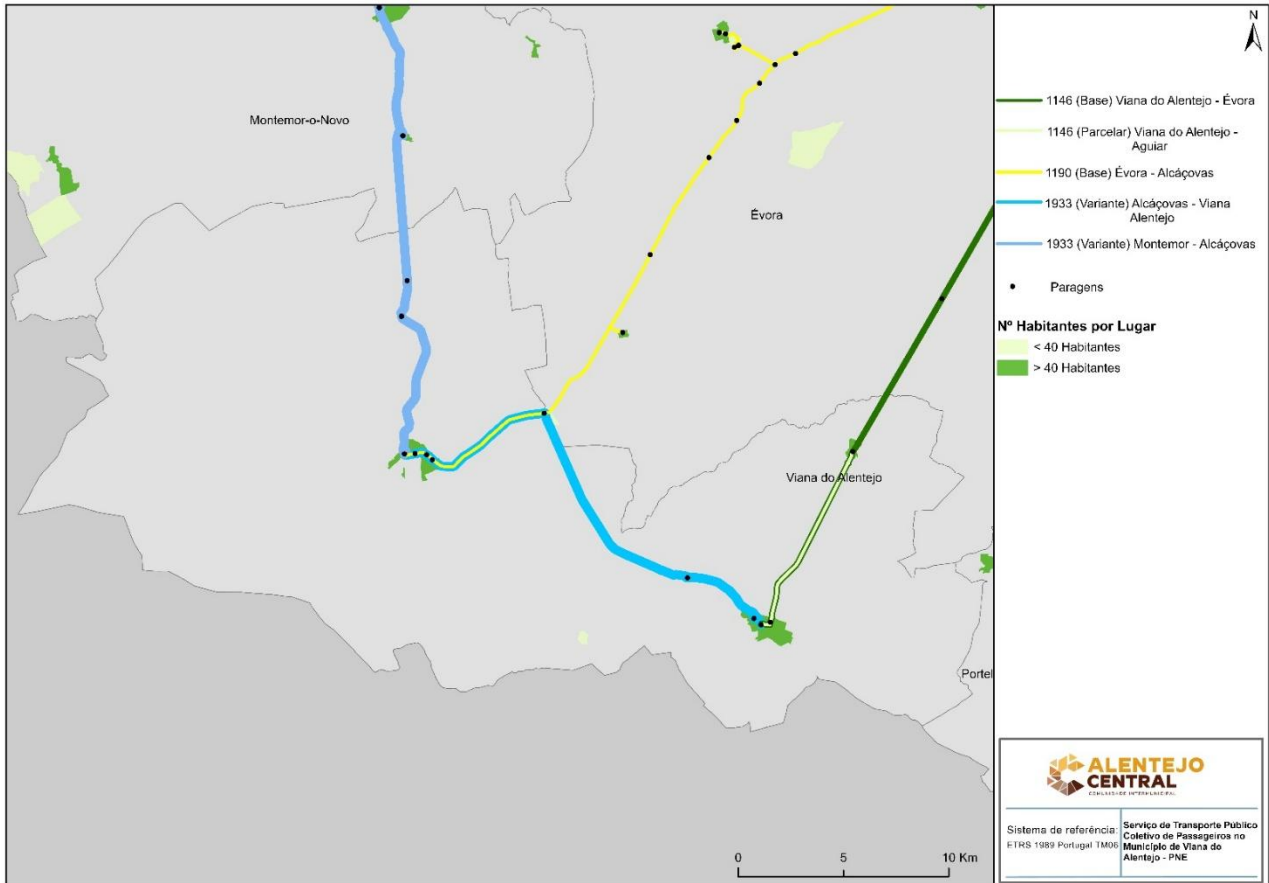


Figura II.26 – Rede de TPCR – Viana do Alentejo PNE



**Município de Vila Viçosa**

Em Vila Viçosa todos os lugares com mais de 40 habitantes têm cobertura no PE e no PNE.

Figura II.27 – Rede de TPCR – Vila Viçosa PE

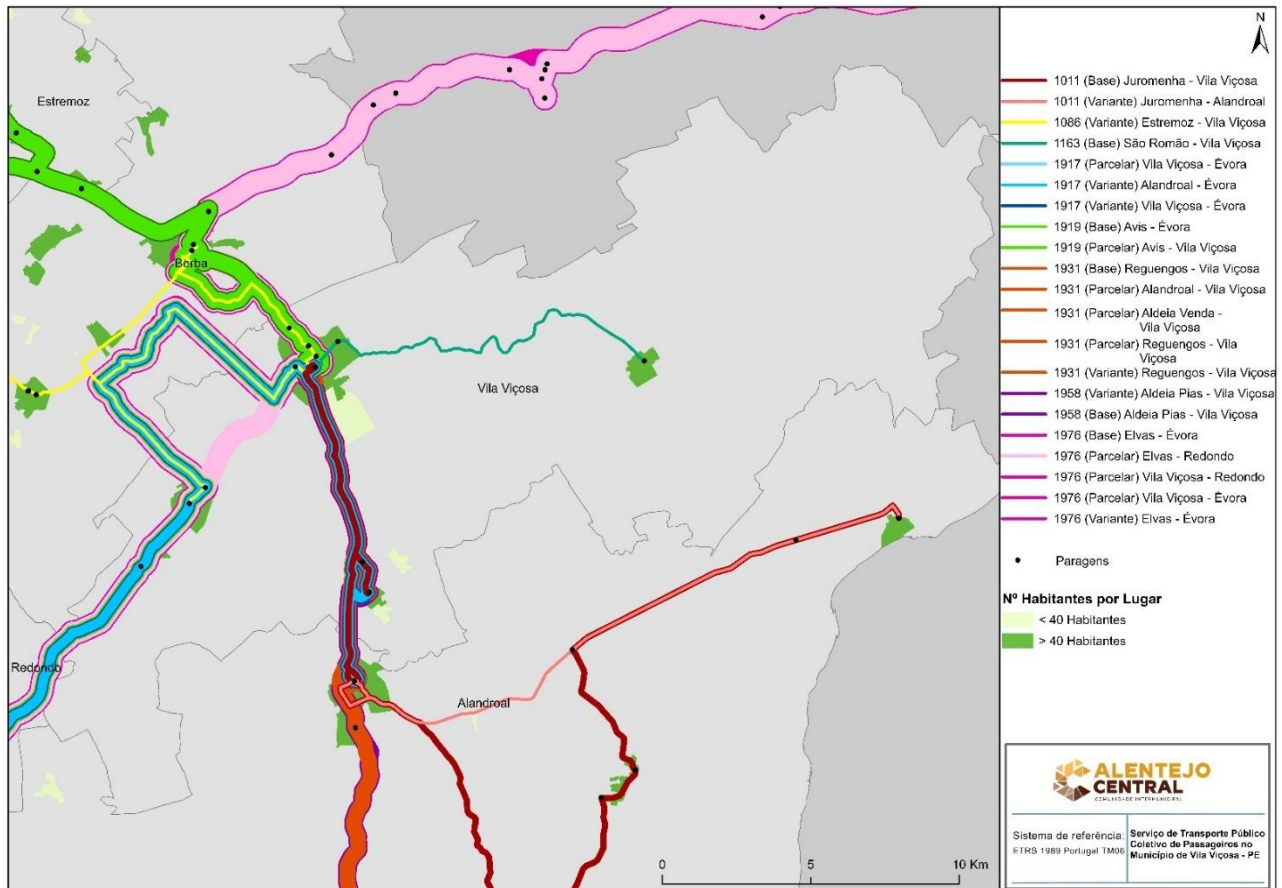


Figura II.28 – Rede de TPCR – Vila Viçosa PNE

