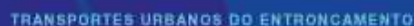


2025



RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Índice

1.	Introdução	4
2.	Exploração do setor.....	5
2.1.	Modelo	5
2.2.	A exploração no ano de 2025.....	6
2.3.	Evolução mensal.....	7
2.3.1.	N.º de circulações.....	7
2.3.2.	Títulos de transporte vendidos e passageiros transportados	8
2.3.3.	Receita tarifária.....	11
2.3.4.	Receita por tipo de Produto.....	11
2.3.5.	Fluxos da Receita tarifária.....	11
2.3.6.	Enquadramento: Programa PART Programa Incentiva + TP	12
2.4.	Conta de exploração.....	13
2.4.1.	Rendimentos.....	14
2.4.1.1	Rendimentos afetos à exploração	14
2.4.1.2	Rendimentos não afetos a exploração	15
2.4.2.	Gastos	15
3.	Situação atual do Setor dos Transportes Urbanos	19
3.2.	Evolução de alguns indicadores financeiros.....	20
4.	Indicadores	21
5.	Mapa do concelho com o desenho das rotas	23

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Evolução dos KPIs de Performance.....	6
Tabela 2 - Evolução dos KPIs de Eficiência.....	7
Tabela 3 - Evolução das Circulações realizadas.....	7
Tabela 4 - Evolução dos Títulos de Transporte Vendidos.....	8
Tabela 5 - Títulos vendidos por mês.....	9
Tabela 6 - Passageiros transportados por mês.....	10
Tabela 7 - Passageiros por mês.....	10
Tabela 8 - Receita por tipo de Produto.....	11
Tabela 9 - Fluxo da Receita tarifária - 1 º Semestre.....	11
Tabela 10 - Fluxo da Receita Tarifária - 2 º Semestre.....	12
Tabela 11 - Conta de Exploração.....	13
Tabela 12 - Rendimentos afetos à exploração.....	14
Tabela 13 - Receitas próprias.....	14
Tabela 14 - Rendimentos não afetos à exploração.....	15
Tabela 15 - Composição de Gastos.....	15
Tabela 16 – Gastos em Fornecimento e Serviços Externos.....	16
Tabela 17 - Gastos em Manutenção.....	17

1. Introdução

O setor dos Transportes Urbanos assume um papel fundamental na infraestrutura das sociedades modernas, sendo a espinha dorsal da mobilidade urbana ao nível municipal. A eficiência e acessibilidade dos transportes públicos influenciam diretamente a qualidade de vida da população, bem como o desenvolvimento económico, a sustentabilidade ambiental e a coesão social.

Perante o cenário atual de crescente urbanização, torna-se imprescindível contar com um sistema de transportes públicos robusto, moderno e bem gerido. Nesse sentido, a constante modernização do setor é essencial para fazer face às adversidades existentes, permitindo uma resposta atempada e eficaz às necessidades da população.

A introdução de veículos elétricos na frota municipal evidencia o compromisso com a proteção ambiental e com a inovação, contribuindo para a redução da pegada ecológica. Apesar da transição para uma frota elétrica, continuam a ser necessários investimentos significativos, sobretudo na criação e manutenção das infraestruturas de carregamento.

Este relatório analisa o desempenho e a evolução do setor dos Transportes Urbanos, com particular destaque para o ano de 2025, no qual se registou um resultado operacional negativo de 571 520,52 €.

Em 2025, o setor dos transportes urbanos transportou 284 448 passageiros, registando uma ligeira diminuição de 1 490 face a 2024. Ao nível das circulações, foram realizadas 18 934, o que representa um acréscimo de 2% relativamente ao ano anterior.

São também apresentados diversos indicadores de desempenho que possibilitam uma avaliação abrangente da eficiência, acessibilidade e sustentabilidade dos serviços prestados. De seguida, o estudo aprofunda com uma análise detalhada das principais receitas e despesas, permitindo assim avaliar a viabilidade financeira e operacional do serviço.

Por fim, importa apresentar uma análise da situação atual do setor, tendo em consideração a sua forte dependência de subsídios e dos mecanismos burocráticos associados aos processos de comparticipação. Estes processos, frequentemente marcados por desfasamentos temporais entre o reconhecimento da receita e o seu efetivo recebimento, condicionam diretamente a capacidade financeira do setor.

Esta realidade compromete a previsibilidade dos fluxos de caixa e dificulta uma gestão financeira eficiente, colocando em causa a sustentabilidade do setor no longo prazo, sobretudo num contexto de crescimento contínuo dos custos operacionais.

2. Exploração do setor

A exploração dos TURE é fundamental para compreender a sua evolução, desempenho e impacto na sociedade, enunciando o modelo de base da exploração e a sua evolução ao longo de 2025.

2.1. Modelo

O modelo baseia-se na existência de quatro linhas, sendo que uma delas integra duas rotas distintas, mas com uma exploração similar, tendo em conta os territórios e os públicos-alvo que servem:

LINHA AZUL (A mais frequentada)

ROTA BIDIRECIONAL

 **Início:** Hipermercado Continente

 **Fim:** Cemitério Municipal

Corresponde à linha principal, servindo os locais mais frequentados pelos munícipes transportando a maioria dos passageiros.

LINHA VERDE

ROTA CIRCULAR

 **Início/Fim:** Estação dos Caminhos de Ferro

Atua como um serviço complementar, servindo zonas fora do alcance da Linha Azul e garantido eficácia total.

LINHA VERMELHA

Assim como a anterior, esta linha complementa a linha Azul, servindo áreas além do eixo central simbolizado por esta.

LINHA AMARELA

CONEXÃO DIRETA

 **Início:** Estação / **Fim:** Zona Industrial

Dedicada a efetuar a ligação rápida e eficiente entre a Estação e a Zona Industrial. Os horários são compatíveis com os turnos de entrada e saída dos trabalhadores



2.2. A exploração no ano de 2025

Visão Geral: Análise dos principais indicadores de atividade do Setor TURE (Transporte urbanos do Entroncamento) em 2025 face a 2024.

Destaque de performance: Crescimento dos serviços e de circulações realizadas (+2%). Apesar da redução no número de passes vendidos (-16 %), o volume de passageiros manteve-se praticamente inalterado (-1 %), o que indica uma maior utilização dos passes por parte dos utilizadores.

Indicadores específicos de Performance (KPIs)



Tabela 1 - Evolução dos KPIs de Performance

Designação	2024	2025	Variação
Circulações realizadas	18 603	18 934	2% ↑
Títulos de transporte vendidos	43 905	37 058	-16% ↓
Passageiros transportados	285 978	284 488	-1% ↓
Receita tarifária (€)	37 905,67 €	13 609,06 €	-64% ↓
Quilómetros realizados	190 452	193 174	1% ↑

Regista-se uma quebra muito acentuada da receita tarifária (-64%), decorrente da adoção do Programa Incentiva +TP, sendo o tema da receita analisado em detalhe no ponto 2.4.1.

⚠ A adoção de passes gratuitos, embora beneficie os utilizadores, compromete a sustentabilidade financeira do setor, que já anteriormente apresentava receitas insuficientes para cobrir todas as despesas.

O Município encontra-se a aguardar o reembolso de parte da receita abdicada durante o ano de 2025, que deverá ser transferida em 2026 no âmbito do Programa Incentiva +TP.

Ainda assim, importa salientar que essa compensação não será suficiente para cobrir os investimentos realizados e as medidas adotadas associadas à implementação do respetivo programa, verificando-se ainda um significativo desfasamento temporal entre a submissão dos dados e o correspondente pagamento, que pode atingir, em alguns casos, cerca de 10 meses de espera.

Indicadores específicos de Eficiência (KPIs)



**PASSEGEIROS
POR CIRCULAÇÃO**

↓ -2%

A eficiência operacional registou uma ligeira redução de 2 % face a 2024, mas mantêm-se em patamares aceitáveis.



**TÍTULO VENDIDO/
PASSEGEIRO**

↓ -15%

Verifica-se uma diminuição de 15 % na relação títulos/passageiros, sugerindo uma utilização mais intensiva dos passes por parte dos utilizadores.



**RECEITA POR
PASSEGEIRO**

↓ -64%

O valor médio registou uma queda de 64% na receita por passageiro, refletindo o forte impacto do tarifário do Programa Incentiva +TP.

Tabela 2 - Evolução dos KPIs de Eficiência

Indicadores	2024	2025	Variação
1 - Passageiros transportados/circulação	15,37	15,03	-2% ↓
2 - Título vendido/passageiro transportado	0,15	0,13	-15% ↓
3 - Receita/passageiro transportado	0,13 €	0,05 €	-64% ↓

2.3. Evolução mensal

A análise mensal dos principais indicadores é essencial para acompanhar de forma rigorosa o desempenho e a sustentabilidade do setor. Esta prática permite detetar atempadamente tendências, variações sazonais e eventuais desvios, facilitando a adoção de medidas corretivas e a tomada de decisões informadas.

2.3.1. N.º de circulações

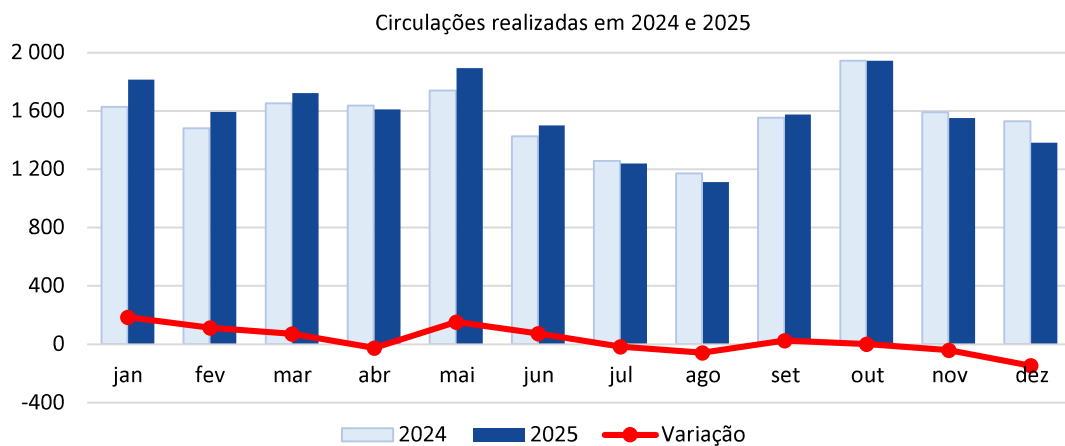
O número de circulações numa linha de transporte é um indicador fundamental, pois influencia diretamente a capacidade de resposta e a eficiência do serviço, com impacto direto na satisfação dos utilizadores e na regularidade da operação.

Em 2025, foram realizadas 18 934 circulações, o que representa um aumento de 2% face às 18 603 registadas em 2024, correspondendo a um acréscimo de 331 circulações anuais.

Tabela 3 - Evolução das Circulações realizadas

Circulações realizadas	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
2024	1 628	1 480	1 652	1 636	1 740	1 426	1 257	1 170	1 552	1 943	1 590	1 529	18 603
2025	1 814	1 592	1 722	1 610	1 893	1 500	1 240	1 111	1 576	1 944	1 550	1 382	18 934
Variação	186	112	70	-26	153	74	-17	-59	24	1	-40	-147	331

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025



Mês com maior nº de circulações (Destaque de Pico):
Outubro com 1 944 circulações, o maior nível de adesão. Associado ao início de condições meteorológicas mais chuvosas, incentivando a utilização do transporte.

Mês com menor nº de circulações (Ponto de Baixa Sazonal):
Agosto com 1 111 circulações, o menor volume do ano. Correspondente, regra geral, a períodos de férias escolares.

Análise Completa da Tendência: A tendência observada revela uma operação estável e previsível. Os meses com menor número de circulações (fevereiro e agosto) correspondem diretamente aos períodos de férias escolares, nos quais a procura por transporte coletivo urbano é naturalmente reduzida.

Por outro lado, outubro destaca-se de forma acentuada como o mês de maior nível de adesão (1.944), consolidando-se como o pico de atividade do ano. Este pico está associado não apenas à previsibilidade sazonal do regresso às rotas regulares de transporte, mas também ao início de condições meteorológicas mais chuvosas, que tendem a incentivar a utilização do transporte coletivo em detrimento de outras alternativas.

2.3.2. Títulos de transporte vendidos e passageiros transportados

A venda de títulos de transporte quebrou a tendência de crescimento contínuo. Em 2025, foram vendidos 37 058, traduzindo-se numa variação negativa de 6 847 títulos, o que corresponde uma diminuição aproximada de 16 %.

Nº TÍTULOS VENDIDOS
37.058

Tabela 4 - Evolução dos Títulos de Transporte Vendidos

Títulos de Transporte Vendidos	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
2024	3 835	3 592	3 883	4 003	4 099	3 732	3 189	2 823	4 351	3 936	3 253	3 209	43 905
2025	3 224	3 171	3 163	3 299	3 455	3 173	2 410	1 995	3 508	3 672	3 130	2 858	37 058
Variação	-611	-421	-720	-704	-644	-559	-779	-828	-843	-264	-123	-351	-6 847

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Em 2025, as vendas de títulos de transporte registaram uma variação mensal negativa em todo o ano, com destaque para os meses de agosto e setembro, que apresentaram diminuições significativas de 828 e 843 títulos, respetivamente.

Em termos da procura e consequentemente da respetiva relevância dos títulos, verificou-se o seguinte em 2025.

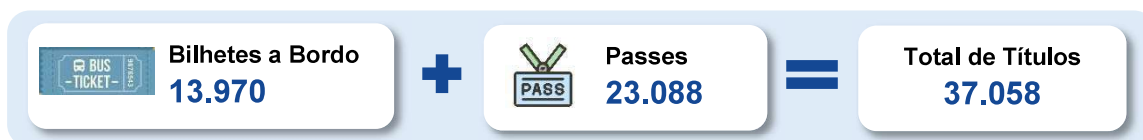


Tabela 5 - Títulos vendidos por mês

Títulos Vendidos	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Bilhete Diário	0	0	1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	8
Bilhete Inteiros	1 296	1 169	1 092	1 146	1 273	1 115	1 097	863	1 383	1 416	1 006	866	13 722
Meio Bilhete	14	21	15	22	20	22	25	16	27	25	20	13	240
Bilhetes de Bordo	1 310	1 190	1 108	1 168	1 293	1 137	1 122	879	1 417	1 441	1 026	879	13 970
Pré-comprado	52	39	35	33	33	25	19	14	24	18	16	10	318
Passe Jovem	1 307	1 319	1 366	1 417	1 384	1 312	612	491	1 318	1 395	1 325	1 269	14 515
Passe Sénior	211	230	242	247	260	246	236	218	259	302	268	240	2 959
Passe Geral	240	293	313	336	371	358	326	300	393	414	394	363	4 101
Passe Antigo Combatente	21	21	17	21	18	17	18	14	22	22	21	23	235
Passe Funcionário	32	35	35	28	42	38	36	33	35	33	33	35	415
Passe Portador deficiência	51	44	47	49	54	40	41	46	40	47	47	39	545
Passes	1 914	1 981	2 055	2 131	2 162	2 036	1 288	1 116	2 091	2 231	2 104	1 979	23 088
Total Títulos Vendidos	3 224	3 171	3 163	3 299	3 455	3 173	2 410	1 995	3 508	3 672	3 130	2 858	37 058

PASSE JOVEM: 39 %

14 515 Títulos vendidos

Reflete não só a sua acessibilidade económica, mas também a adequação às necessidades de mobilidade diária desta faixa etária

Importância: contribui diretamente para a promoção da autonomia dos jovens.

PASSE GERAL: 11 %

4 101 Títulos vendidos

O Passe Geral constitui um título essencial para a mobilidade da população, assumindo um papel central no acesso quotidiano.

Importância: permite acessibilidade a serviços, trabalho, educação e atividades sociais a toda a sociedade.

PASSE SENIOR: 8 %

2 959 Títulos vendidos

Título essencial para a população mais idosa, sendo amplamente utilizado devido à sua acessibilidade e adequação às suas necessidades

Importância: promoção da mobilidade, autonomia e inclusão social desta faixa etária.

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

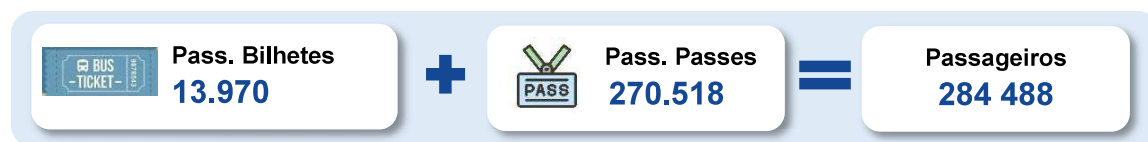
Em 2025, esse número de passageiros diminuiu para 284 488 passageiros, indicando uma variação total de 1 490 passageiros a menos, o que representa uma redução arredondada de 1 %.



Tabela 6 - Passageiros transportados por mês

Passageiros Transportados	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
2024	28 750	23 033	28 987	26 915	31 611	21 846	12 757	10 443	22 904	31 902	23 009	23 821	285 978
2025	29 071	24 750	30 028	27 410	33 763	21 577	10 095	7 575	21 826	34 728	24 056	19 609	284 488
Variação	321	1 717	1 041	495	2 152	-269	-2 662	-2 868	-1 078	2 826	1 047	-4 212	-1 490

Os passageiros transportados registraram oscilações ao longo de todo o ano, com destaque para os meses de julho e agosto, que apresentaram diminuições significativas de 2 662 e 2 868 passageiros, respectivamente, coincidindo com o período de férias escolares. Em termos de aumento, destaca-se o mês de outubro, com um acréscimo de 2 826 passageiros.



Cerca de 95% dos passageiros transportados são provenientes dos passes municipais, correspondendo a um total de 270 518 passageiros.

O Passe Jovem representa a maior fatia, com 69% do total, evidenciando a sua elevada relevância para a população dessa faixa etária, com 187 522 passageiros transportados.

De seguida, destaca-se o Passe Geral, com 41 076 passageiros (14%), e o Passe Sênior, com 28 156 passageiros transportados (10%).

Tabela 7 - Passageiros por mês

Passageiros transportados	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
Bilhete Diário	0	0	1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	8
Bilhete Inteiro	1 296	1 169	1 092	1 146	1 273	1 115	1 097	863	1 383	1 416	1 006	866	13 722
Meio Bilhete	14	21	15	22	20	22	25	16	27	25	20	13	240
Bilhetes de Bordo	1 310	1 190	1 108	1 168	1 293	1 137	1 122	879	1 417	1 441	1 026	879	13 970
Pré-comprado	133	128	92	89	80	54	43	32	52	44	33	14	794
Passe Jovem	21 030	17 382	21 068	18 811	23 965	13 469	3 132	2 105	12 890	24 327	16 246	13 097	187 522
Passe Sênior	2 299	2 089	2 684	2 525	2 666	2 240	2 211	1 837	2 702	2 966	2 151	1 786	28 156
Passe Geral	3 114	2 902	3 997	3 753	4 401	3 662	2 628	1 937	3 601	4 663	3 483	2 935	41 076
Passe Antigo Combatente	173	180	175	194	265	202	251	158	239	270	264	219	2 590
Passe Funcionário	410	377	359	375	484	359	300	225	442	476	390	325	4 522
Passe Portador deficiência	602	502	545	495	609	454	408	402	483	541	463	354	5 858
Passes	27 761	23 560	28 920	26 242	32 470	20 440	8 973	6 696	20 409	33 287	23 030	18 730	270 518
Total	29 071	24 750	30 028	27 410	33 763	21 577	10 095	7 575	21 826	34 728	24 056	19 609	284 488

Conclusão: Títulos de transporte vendidos e passageiros transportados

Da conjugação dos dados apresentados, verifica-se que, apesar da diminuição do número de passes vendidos, o número de passageiros se manteve praticamente inalterado, o que indica uma maior recorrência ao passe e uma utilização mais frequente do mesmo.

⚠ No entanto, o número de títulos vendidos não representa receita direta para o município, uma vez que este integra o programa Incentiva +TP e, atualmente, todos os passes encontram-se gratuitos. Assim, a única receita direta da atividade operacional provém da venda de bilhetes a bordo e do suporte de cartões.

2.3.3. Receita tarifária

Em 2025, a receita tarifária totalizou 13 609,06 €, representando uma quebra de 64% face a 2024.



Esta redução está associada à implementação do Programa Incentiva +TP, que introduziu medidas de gratuidade nos títulos de transporte nos últimos meses de 2024. No entanto, o impacto mais significativo verificou-se em 2025, uma vez que estas medidas abrangeram a totalidade do ano.

2.3.4. Receita por tipo de Produto

Como anteriormente referido, o Município apenas arrecada receita tarifária proveniente da venda de bilhetes de bordo e dos cartões de 10 viagens.

⚠ No entanto, prevê-se que estes valores tendam a diminuir, em consequência da generalização da gratuidade dos passes.

Tabela 8 - Receita por tipo de Produto

Receita Tarifária	Total
Cartão Sénior	- €
Cartão Geral	- €
Cartão 10 Viagens	141,58 €
Bilhete de Bordo	13 467,48 €
Total	13 609,06 €

2.3.5. Fluxos da Receita tarifária

Como esperado, o fluxo de tesouraria, que em 2024 já era reduzido, diminuiu ainda mais em 2025, registando uma redução total de 15 600,45 € no primeiro semestre.

Tabela 9 - Fluxo da Receita tarifária - 1.º Semestre

Receita Tarifária	jan	fev	mar	abr	mai	jun
2024	3 885,30 €	3 386,70 €	3 398,08 €	4 055,07 €	4 019,78 €	3 525,87 €
2025	1 127,38 €	1 333,96 €	978,79 €	742,00 €	1 698,12 €	790,10 €
Variação	- 2 757,92 €	- 2 052,74 €	- 2 419,29 €	- 3 313,07 €	- 2 321,66 €	- 2 735,77 €

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

No segundo semestre, verificou-se uma redução da receita na ordem dos 8 696,16 €

Tabela 10 - Fluxo da Receita Tarifária - 2º Semestre

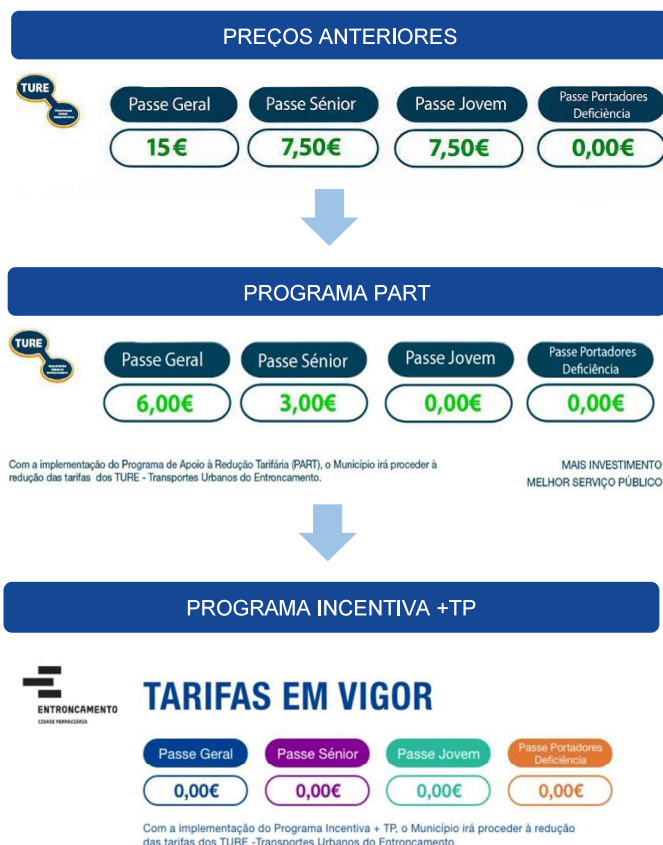
Receita Tarifária	jul	ago	set	out	nov	dez
2024	3 172,14 €	3 164,57 €	4 668,83 €	1 976,92 €	1 304,74 €	1 347,67 €
2025	641,98 €	1 376,42 €	1 240,10 €	1 475,01 €	1 028,78 €	1 176,42 €
Variação	- 2 530,16 €	- 1 788,15 €	- 3 428,73 €	- 501,91 €	- 275,96 €	- 171,25 €

⚠ A receita tarifária, que anteriormente tinha alguma expressão e contribuía para compensar o resultado do setor, tem vindo a diminuir progressivamente e, com a gratuidade total dos passes, tende a aproximar-se de zero. Registando-se, assim, uma diminuição global de 24 296,61 € face a 2024.

2.3.6. Enquadramento: Programa PART | Programa Incentiva + TP

Inicialmente o setor de transportes urbanos estava assente parcialmente na receita de utilizadores, no entanto com adoção do PART, procurou-se incentivar a utilização do transporte público com a redução dos tarifários de alguns passes, que seria compensada/subsidiada pelo Estado.

Com a entrada do Incentiva + TP atingiu-se a gratuidade de passe, ficando o setor extramente dependência de financiamento público.



Os preços anteriormente praticados antes da adoção de qualquer programa.

A decisão inicial de reduzir o tarifário foi tomada em abril de 2019, após contrapartida da subsídio do programa PART financiado pelo Estado.

O Programa Incentiva +TP veio a substituir os Programas PART e PROTransP.

Este novo instrumento visa apoiar medidas de promoção do transporte público coletivo, tendo sido aprovado pelo Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março.

2.4. Conta de exploração

Na tabela infra, é possível verificar a conta de exploração do respetivo setor e a sua evolução comparativa com o ano anterior.

Tabela 11 - Conta de Exploração

Designação	2024	2025	Variação	
			Valor	%
RENDIMENTOS	96 484,84 €	70 011,32 €	- 26 473,52 €	-27%
GASTOS	511 120,98 €	641 531,84 €	130 410,86 €	26%
RESULTADO OPERACIONAL	-414 636,14 €	-571 520,52 €	- 156 884,38 €	38%
OUTROS RENDIMENTOS	131 402,14 €	131 402,14 €	- €	0%
RESULTADO	-283 234,00 €	-440 118,38 €	- 156 884,38 €	38%

Resultado Operacional:

RENDIMENTOS
TOTAL 2025

70 011,32 €

(-27% / - 26 473,52 € vs. 2024)



GASTOS
TOTAL 2025

641 531,84 €

(+26% / + 130 410,86 € vs. 2024)



RESULTADO OPERACIONAL
2025 (PREJUÍZO)

- 571 520,52 €

(+38% Agravamento / - 156 884,38 € vs. 2024)



O resultado operacional passou de - 414.636,14 € em 2024 para - 571 520,52 em 2025, o que representa um aumento de 156 884,38 €, Este agravamento deve-se, essencialmente, à diminuição significativa dos rendimentos (-27%), conjugado com o aumento dos gastos (26%).

Resultado do Exercício:

RESULTADO FINAL 2025 (PREJUÍZO ACUMULADO)

- 440 118,38 €

(+38% Agravamento / - 156 884,38 € vs. 2024)



INSIGHTS DO RESULTADO

- Agravamento de 38% no prejuízo total.
- Conjugação de queda de rendimentos e aumento de gastos.
- Forte dependência de compensações de subsídios públicos.

Não obstante o prejuízo registado no setor, importa reconhecer que este não se limita a uma vertente técnico-financeira, assumindo também um relevante papel social e ambiental.

⚠ Ainda assim, verifica-se uma tendência de aumento contínuo dos custos, sem que a receita arrecadada seja suficiente para acompanhar esse crescimento, evidenciando inclusive uma trajetória decrescente.

Deste modo, o setor nas condições existentes revela-se, por si só, insustentável a longo prazo, sendo atualmente suportado pela capacidade financeira do município. No entanto, os recursos canalizados para este setor poderão, em determinadas circunstâncias, fazer falta a outras áreas igualmente relevantes.

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

2.4.1. Rendimentos

2.4.1.1 Rendimentos afetos à exploração

RECEITAS PRÓPRIAS 2025

18 839,14 €



TOTAL RENDIMENTOS 2025

70 011,32 €



RESUMO DA QUEDA DE RENDIMENTOS 2025 VS 2024

- 26 473,52 €



Descida de 27%

Em 2025, os rendimentos provenientes da exploração registaram uma diminuição significativa de 27% face a 2024, o que corresponde a uma redução de 26 473,52€.

Esta diminuição resulta da plena implementação do Programa Incentiva + TP, que entrou em vigor em meados de 2024 e produziu o seu impacto total ao longo de 2025.

Tabela 12 - Rendimentos afetos à exploração

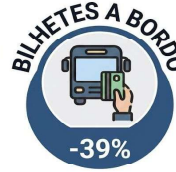
Designação	2024	2025	Variação	
			Valor	%
Títulos	37 905,67 €	13 609,06 €	- 24 296,61 €	-64%
Cartão/passe /suporte	5 173,17 €	5 230,08 €	56,91 €	1%
CIMT – Incentiva +TP / Passe Jovem	53 406,00 €	51 172,18 €	- 2 233,82 €	-4%
RENDIMENTOS	96 484,84 €	70 011,32 €	- 26 473,52 €	-27%

Como se pode observar, a receita proveniente de tarifas (títulos) registou uma quebra de 64%, correspondendo a uma redução de 24 296,61 €. Esta diminuição resulta do facto de o cartão sénior e o cartão geral terem passado a ser totalmente gratuitos, impactando diretamente a receita tarifária com quebras de 100 %.

Relativamente aos bilhetes a bordo e ao cartão de 10 viagens, verificou-se igualmente uma diminuição. Com a crescente divulgação do Passe Gratuito, é expectável que esta fonte de receita continue a reduzir-se progressivamente.

Tabela 13 - Receitas próprias

Designação	2024	2025
Cartões/passe (suporte)	5 173,17 €	5 230,08 €
Tarifas	37 905,67 €	13 609,06 €
Bilhetes a Bordo	21 965,61 €	13 467,48 €
Cartão Senior	6 407,17 €	- €
Cartão 10 Viagens	2 005,05 €	141,58 €
Cartão Jovem	- €	- €
Cartão Geral	7 527,84 €	- €
Total	43 078,84 €	18 839,14 €



2.4.1.2 Rendimentos não afetos a exploração

Os rendimentos não afetos à exploração dizem respeito, essencialmente, ao subsídio ao investimento atribuído no âmbito da aquisição de viaturas elétricas.



O Subsídio é contabilizado de forma faseada, numa percentagem proporcional ao valor depreciado ao longo do tempo.

Tabela 14 - Rendimentos não afetos à exploração

Designação	2024	2025
OUTROS RENDIMENTOS	131 402,14 €	131 402,14 €
Subsídio ao Investimento	131 402,14 €	131 402,14 €

2.4.2. Gastos

TOTAL GASTOS 2025
641 531,84 €



VARIAÇÃO PERCENTUAL 2025

+26%

RESUMO DO AUMENTO DE GASTOS

+130 410,86 €



Em 2025, os gastos totais do setor registaram um aumento de 26% face a 2024, correspondendo a um acréscimo de 130 410,86€. Esta variação foi impulsionada pelo crescimento generalizado da maioria das rubricas de despesa.

No total, os gastos ascenderam a 641 531,84€ em 2025.

Tabela 15 - Composição de Gastos

Designação	2024	2025	Variação	
			Valor	%
CMVMC	964,99 €	1 995,24 €	1 030,25 €	107%
Fornecimento e Serviços Externos	87 835,52 €	142 432,88 €	54 597,36 €	62%
Pessoal	208 448,64 €	240 847,78 €	32 399,14 €	16%
Amortizações	213 656,84 €	232 138,99 €	18 482,15 €	9%
Outros Gastos e Perdas	214,99 €	24 116,95 €	23 901,96 €	11118%
GASTOS	511 120,98 €	641 531,84 €	130 410,86 €	26%

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Apesar da reestruturação da frota realizada entre 2022 e 2023, com a aquisição de quatro viaturas elétricas — que terão impacto direto nos resultados até 2029 —, em 2025 o município procedeu ainda à aquisição de um autocarro de combustão, reforçando a sua frota municipal.

A transição para uma infraestrutura elétrica previa, numa fase inicial, um alívio dos custos de manutenção e de consumo energético. Contudo, tem-se verificado um aumento substancial dos gastos do setor ao longo dos anos.

Embora o resultado pudesse ser atenuado pelo efeito das depreciações — uma vez que estas não representam uma saída direta de caixa para o município —, tal não se verifica. Pelo contrário, o resultado operacional, mesmo excluindo as depreciações, tem vindo a agravar-se.

Fornecimento e Serviços Externos

A rubrica de fornecimentos e serviços — que, com a renovação da frota, se previa vir a registar uma redução significativa, contribuindo para compensar o investimento realizado — apresentou, pelo contrário, um crescimento de 62%.

Este aumento corresponde a mais 54 597,36€, fixando-se no montante total de 142 432,88€ em 2025.

TOTAL FSE 2024	TOTAL FSE 2025	DIFERENÇA NOMINAL	CRESCIMENTO PERCENTUAL
87 835,52 €	142 432,88 €	+ 54 597,36 €	+ 62 %
 	 		

Tabela 16 – Gastos em Fornecimento e Serviços Externos

Designação	2024	2025	Variação	
			Valor	%
Combustível (Gasóleo + Adblue)	33 580,95 €	44 458,97 €	10 878,02 €	32%
Manutenção	18 904,63 €	64 756,12 €	45 851,49 €	243%
Rendas terrenos	871,08 €	- €	- 871,08 €	-100%
Seguros - Viaturas	8 351,38 €	12 476,62 €	4 125,24 €	49%
Outros FSE	18 693,20 €	5 016,38 €	- 13 676,82 €	-73%
Deslocações, estadas e portagens	4 137,49 €	509,60 €	- 3 627,89 €	-88%
Trabalhos especializados	710,44 €	8 572,00 €	7 861,56 €	1107%
Material de escritório	1 729,89 €	2 569,73 €	839,84 €	49%
Comunicações	856,46 €	1 170,54 €	314,08 €	37%
Outros encargos Financeiros	- €	2 902,92 €	2 902,92 €	-
Total FSE	87 835,52 €	142 432,88 €	54 597,36 €	62%

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Combustível (Gasóleo)

GASTO TOTAL COMBUSTÍVEL

43 723,10 €



CONSUMO TOTAL COMBUSTÍVEL

32 178,60 Litros



AUMENTO NOMINAL COMBUSTÍVEL

+ 10 142,15 €



Como referido anteriormente, as Viaturas elétricas e a sua incapacidade para responder plenamente às necessidades operacionais obrigaram o município a recorrer a autocarros de combustão, de forma a evitar situações de inoperacionalidade.

Adicionalmente, a aquisição mais recente de uma nova viatura municipal a gasóleo contribuiu para um aumento considerável dos custos com combustível.

Em 2024, o município registou consumos de combustível no montante de 23 908,28 litros, correspondentes a 33 580,95 euros.

Em 2025, este valor ascendeu a 43 723,10€, com um consumo total de 32 178,60 litros.

Manutenção

Em termos de manutenção, a rubrica registou um aumento significativo de 45 851,49€, atingindo o montante de 64 756,12€, sendo uma das principais responsáveis pelo acréscimo global dos fornecimentos e serviços externos.

A inoperacionalidade das viaturas elétricas obrigou o município a recorrer a viaturas de combustão, implicando a realização de intervenções de reparação e manutenção tanto nas viaturas elétricas como nas de combustão, de forma a assegurar uma resposta adequada à procura existente.

VIATURAS A COMBUSTÍVEL

29 496,30 €



VIATURAS ELÉTRICAS

33 005,70 €



OUTROS GASTOS COM MANUTENÇÃO

2 254,12 €



O restante montante é afeto a pequenas reparações de viaturas, material comum, pneus e inspeções de viaturas.

Tabela 17 - Gastos em Manutenção

Viatura	Valor
Man-Caetano (58-72-CJ)	4 659,58 €
Toyota Optimo (18-59-MG)	4 937,04 €
Autocarro Iveco (63-HR-13)	5 031,25 €
Autocarro Iveco (63-HR-14)	4 455,21 €
Autocarro Iveco- (63-HR-16)	4 597,33 €
Autocarro Iveco 89-LC-87	5 815,89 €
Autocarro Karsan AU-24-CP	9 424,55 €
Autocarro AU-83-CQ	5 150,06 €
Autocarro AU-98-CH	13 044,18 €
Autocarro AU-22-RC	5 386,91 €
Total	62 502,00 €

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Pessoal:



CUSTO TOTAL COM PESSOAL

240 847,78 €



AUMENTO FACE AO PERÍODO ANTERIOR

+ 16 %
+ 32 399,14 €



CUSTO MÉDIO POR TRABALHADOR

26 760,86 €

A rubrica de pessoal apresenta uma tendência de crescimento, atingindo em 2025 o montante de 240 847,78€, o que representa um aumento de 16%. O custo médio por trabalhador fixou-se em 26 760,86€.

Importa referir que o setor integrou mais um trabalhador no último trimestre do ano. No entanto, este acréscimo não teve impacto significativo no cálculo do custo médio, o qual continua a basear-se essencialmente em 9 trabalhadores.

A estrutura de pessoal em final de 2025 é composta por 9 motoristas e 1 responsável pelo setor, com uma imputação de encargos de 75%

Amortizações:

Em termos de amortizações, 97% do total — correspondente a 224 663,58€ — refere-se aos investimentos realizados em material circulante, evidenciando o peso significativo das aquisições mais recentes no setor.

Viatura	Amortização	Amortização Acumulada
	2025	
AU-22-RC	50 571,43 €	155 928,58 €
AU-24-CP	50 571,43 €	155 928,58 €
AU-83-CQ	50 571,43 €	155 928,58 €
AU-98-CH	50 571,43 €	155 928,58 €
BQ-64-CQ	22 377,86 €	22 377,86 €

Outros Gastos:

Na rubrica de outros gastos, verifica-se um crescimento atípico, que resulta, contudo, de uma correção relativa à faturação de 2024, nomeadamente no que respeita à comparticipação do Passe Jovem por parte do IMT.

De acordo com esclarecimentos da CIMT, com a gratuidade do Passe Jovem, este deixou de ser elegível para comparticipação/reembolso. Assim, em 2024 apenas foi recebida a comparticipação até setembro, período em que o passe ainda tinha um custo de 7,50 €, deixando de existir qualquer compensação a partir do momento em que passou a gratuito com a entrada em vigor do novo regime (Incentiva +TP).

Desta forma, foi emitida a respetiva nota de crédito para regularização no montante de 24 116,95€.

3. Situação atual do Setor dos Transportes Urbanos

O setor de transportes urbanos do Entroncamento, apesar de apresentar indicadores positivos de desempenho e eficiência — nomeadamente ao nível de passageiros transportados, títulos emitidos e número de circulações —, tem vindo, contudo, a evidenciar um agravamento contínuo da sua situação financeira ao longo dos últimos anos.

Numa fase inicial, o setor TURE assentava num modelo de financiamento parcialmente suportado pelos utilizadores, com tarifários moderados enquadrados num sistema tradicional. Com a implementação do Programa PART, verificou-se uma primeira redução significativa dos preços, com o objetivo de incentivar a utilização do transporte público, marcando a transição para um modelo mais dependente de financiamento público.

Posteriormente, com a introdução do Programa Incentiva +TP, foi atingida a gratuidade total dos passes, eliminando praticamente a barreira económica ao acesso. Esta medida promoveu o aumento da utilização, mas implicou uma forte redução da receita tarifária direta, tornando o sistema altamente dependente de compensações públicas.

Importa salientar que, embora os dados evidenciem um aumento no número de títulos emitidos, muitos destes não geram receita direta para o município. Apenas os bilhetes diários e os cartões de 10 viagens constituem receita tarifária efetiva. Os restantes títulos são objeto de compensação através da Comunidade Intermunicipal, estando sujeitos a processos administrativos e prazos de pagamento que podem prolongar-se por vários meses, condicionando a gestão financeira do setor.

Este enquadramento evidencia uma forte dependência de subsídios e medidas externas, cuja variabilidade pode impactar diretamente a estabilidade e evolução do setor.

Em termos de receita tarifária, observa-se uma tendência de redução progressiva, aproximando-se de valores residuais, em resultado da ampla adesão ao Passe Gratuito no âmbito do Programa Incentiva +TP. Em contrapartida, os custos operacionais — designadamente com manutenção, pessoal e combustível — têm registado aumentos significativos, agravando a sustentabilidade financeira do setor.

Relativamente ao investimento nas quatro viaturas elétricas, embora represente um avanço relevante em termos ambientais, os resultados operacionais ficaram aquém do esperado. As limitações de desempenho e a inoperacionalidade registada obrigaram o município a recorrer a viaturas de combustão e a suportar elevados custos de manutenção das viaturas elétricas. Só em 2025, os encargos com manutenção ascenderam a quase cerca de 65 000€, valor que representa aproximadamente 93% da receita arrecadada pelo município nesse ano. Este indicador evidencia que a receita gerada em 2025 é, em grande medida, absorvida por custos de manutenção, sem considerar outras despesas relevantes como pessoal, combustível, seguros e restantes fornecimentos e serviços externos.

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

O aumento da despesa, aliado à insuficiência e ao desfasamento temporal das comparticipações, torna o setor dos TURE estruturalmente deficitário, tanto no curto como no longo prazo. Até ao momento, tem sido a capacidade financeira do município a assegurar o equilíbrio do sistema.

Face a este cenário, e considerando o atual contexto económico, o Município do Entroncamento deverá reavaliar o modelo em vigor, nomeadamente no que respeita à gratuidade dos passes. Torna-se essencial a adoção de medidas rigorosas e estrategicamente planeadas, que permitam aproximar o setor de um nível de sustentabilidade operacional e financeira mais equilibrado.

A manutenção de um serviço plenamente operacional deve ser acompanhada por uma gestão financeira sustentável, sob pena de comprometer a viabilidade futura do sistema.

3.2. Evolução de alguns indicadores financeiros

Descrição	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Resultado Acumulado
RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO	105 315	34 995	64 834	54 535	68 996	96 485	70 011	495 171
GASTOS	253 179	209 758	272 477	315 711	518 517	511 121	641 532	2 722 294
RESULTADO OPERACIONAL	-147 864	-174 763	-207 643	-261 176	-449 521	-414 636	-571 521	-2 227 123
RESULTADO EXERCÍCIO	-147 864	-174 763	-207 643	-253 134	-318 118	-283 234	-440 118	-1 824 875

O setor gera um **prejuízo estrutural muito elevado**, que tem vindo a agravar-se ao longo dos anos.

Evolução	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Varição
Receita	-	-67%	85%	-16%	27%	40%	-27%	-34%
Despesa	-	-17%	30%	16%	64%	-1%	26%	153%
Rendimentos / Despesa	41,6%	16,7%	23,8%	17,3%	13,3%	18,9%	10,9%	18,2%

Apenas cerca de **10,9 % dos custos são cobertos pela receita própria** → extremamente baixo → forte sinal de insustentabilidade.

Financiamento da Tesouraria do Município	58%	83%	76%	83%	87%	81%	89%	82%
--	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Cerca de 89% do financiamento não vem da atividade própria.

Indicadores	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado
Passageiros Transportados	218 546	132 543	117 317	197 139	251 438	285 978	284 488	1 487 449
Receita por passageiro	0,48 €	0,26 €	0,55 €	0,28 €	0,27 €	0,34 €	0,25 €	0,33 €
Inclui comparticipações dos diversos Programas, PART, Incentiva +TP, passe Estudante.								
Custo por passageiro	1,16 €	1,58 €	2,32 €	1,60 €	2,06 €	1,79 €	2,26 €	1,83 €
Resultado por Passageiro	- 0,68 €	- 1,32 €	- 1,77 €	- 1,32 €	- 1,79 €	- 1,45 €	- 2,01 €	- 1,50 €
Custos fixos (Pessoal)	62%	61%	58%	55%	38%	41%	38%	46%

4. Indicadores

ANEXO - Indicadores de monitorização e supervisão

INFORMAÇÃO MÍNIMA A CONSTAR NO RELATÓRIO ANUAL RELATIVO AO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS PREVISTO NO ARTIGO 7.º DO REGULAMENTO (CE) 1370/2007

Dimensão	Indicador	Unidade	Observações
Identificação dos Operador e dos Contratos de Serviço Público	Designação Social do operador de serviço público e marca com que operam	-	Operador: Município do Entroncamento
			Marca: TURE - Transportes Urbanos do Entroncamento
	Forma de exploração do serviço público de transporte de passageiros e respetiva forma de contratação.	-	A exploração é feita diretamente pelo município com pessoal do seu quadro de pessoal e viaturas próprias, sem contratação a terceiros.
	Natureza do contrato de serviço público.	-	O enquadramento é dado pelo documento designado por " Condições de prestação e financiamento do serviço público de transporte de passageiros prestado pelo serviço municipal TURE-transportes Urbanos do Entroncamento "
	Caracterização do Contrato de Serviço Público:	-	Remete-se para o ponto anterior.
	(i) Designação do contrato;		
	(ii) Identificação da autoridade de transportes concedente;		
	(iii) Vigência do contrato (datas de início e de fim);		
	(iv) Estão definidas obrigações de serviço público (S/N);		
	(v) Estão definidas compensações financeiras (S/N);		
	(vi) Está definido regime de incentivos e penalidades associado ao desempenho.		
	(v) É atribuída exclusividade (S/N);	-	O transporte é exclusivamente municipal, efetuado dentro dos limites do concelho.
	(vi) Modos de transporte.		
	Lista das rotas (linhas) contratadas divididas por:		
	(i) Transporte municipal, intermunicipal e inter-regional;	-	
	(ii) Transporte regular e transporte flexível.		
	Mapa do município com o desenho das rotas (linhas) contratadas e identificação das povoações com mais de 40 habitantes.	-	Não existem povoações isoladas, visto que o núcleo urbano abrange todo o concelho. MAPA ANEXO
Oferta	N.º de linhas exploradas e respetiva extensão.	Un.	TRANSPORTE MUNICIPAL Existem 4 linhas com as seguintes características: Linha Azul É composta por 2 carreiras: - Carreira 1 - IDA - extensão 8 km - com início no hipermercado E.Leclerc e fim no Cemitério Municipal - Carreira 2 - VOLTA - extensão 8 km - com início no Cemitério Municipal e fim no Hipermercado E.Leclerc. Esta linha, dadas as suas características transversalidade, isto é, de servir os locais mais frequentados pelos munícipes, é aquela que transporta a grande maioria dos passageiros. Linha Verde - extensão 14 km Tem início e fim na Estação dos Caminhos-de-Ferro. Assume características de complementaridade à linha azul e procura servir zonas que esta não poderia servir, sob pena de perder a sua eficácia. Linha Vermelha - extensão 10 km Também esta linha complementa a linha azul e de modo análogo à anterior procura servir zonas que ficam fora do eixo central simbolizado pela linha azul. Linha Amarela - extensão 14 km Tem como objetivo efetuar a ligação entre a Estação e a Zona Industrial, com horário compatível com a entrada e saída dos trabalhadores nos respetivos locais de trabalho.
Oferta	N.º de circulações:	Un.	18 934
	(i) Totais anuais;		72
	(ii) Média diária nos dias úteis;		18
	(iii) Média diária nos fins de semana e feriados.		
	% da população do município servida por transportes públicos.	%	100%
	N.º de veículos.km produzidos.	10 ³ VKm	193
	N.º de lugares.km produzidos.	10 ⁶ LKm	8,19
	Indicação das opções disponíveis em termos de títulos de transporte, designadamente o preço:	-	Títulos existentes: Cartão Jovem (preço 0,00 €); Cartão Senior (preço 0,00 €); Cartão Geral (preço: 0,00 €); Cartão Portador de Deficiência (preço 0,00 €); Tarifa de motorista - Inteiro (preço 1,00 €) / meio bilhete (0,50 €); cartões pré-comprados 10 viagens (preço 5,00 €)
	(i) Títulos ocasionais;		
	(ii) Títulos monomodais;		
	(iii) Títulos intermodais e/ou assinaturas;		

RELATÓRIO DE EXPLORAÇÃO | 2025

Dimensão	Indicador	Unidade	Observações
Procura	N.º de passageiros transportados.	Un.	284 488
	N.º de passageiros.km transportados.	10³ PKm	1,47
	Taxa de ocupação média anual da frota.	%	34%
	Taxa de fraude detetada.	%	0%
Material circulante (frota)	Número de veículos da frota por:	Un.	8 viat. Gasóleo
	(i) Tipo de combustível;		4 viat. Elétricas
	(ii) Por norma ambiental EURO;		1 viat EURO 6, 1 viat. EURO 5, 4 viat. EURO 4, 1 viat EURO 2, 1 viat EURO 1,
	(iii) Com e sem acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada;		8 viat COM e 4 viat SEM
	(iv) Por lotação.		1 viat com 72 lugares
			1 viat com 38 lugares
			3 viat com 32 lugares
			2 viat com 27 lugares
			4 viat com 52 lugares
1 viat com 9 lugares			
Idade média da frota	Anos	12,33	
Indicadores Económico-Financeiros	Receitas tarifárias anuais por título de transporte.		
	Bilhete de bordo	10³ Euro	13
	Cartão 10 viagens	10³ Euro	0
	Cartão geral	10³ Euro	0
	Cartão Jovem	10³ Euro	0
	Cartão Senior	10³ Euro	0
	Gastos totais da Autoridade de Transporte com o serviço público de transporte de passageiros, por contrato, discriminando a seguinte:	10³ Euro	Tendo em conta o Relatório de Exploração- 2025, a exploração é deficitária em cerca de 440 m€.
	(i) Compensações por obrigações de serviço público;		
	(ii) Remuneração pela prestação do serviço público;		
	(iii) Compensações tarifárias (por ex. 4_18, Sub_23, Social+);		
	(iv) Outros subsídios à exploração;		
	(v) Outros gastos.		
Valor do investimento da Autoridade de Transporte no âmbito do serviço público de transporte de passageiros:	10³ Euro	208,86 €	
(i) Em material circulante;			
(ii) Outros investimentos.		- €	
Qualidade e segurança	Índice de regularidade (IR).	%	IR = (N.º de serviços suprimidos)/(N.º total de serviços programados)
			1,3%
	Índice de pontualidade (IP5).	%	IP5 = (N.º de serviços com atraso ≤ 5 min. no destino)/(N.º total de serviços)
			sem registo
	Resumo dos resultados do último inquérito de satisfação realizado aos passageiros e potenciais passageiros.	-	não foi realizado
	N.º de reclamações por motivo.	Un.	Não existiram reclamações do serviço. O serviço municipal TURE dispõe de livro de reclamações eletrónico, no seu site oficial e ainda de livro de reclamações em formato de papel.
	Atendimento ao público: formas e locais de atendimento (físicos, telefónicos, <i>online</i>), pontos de vendas de bilhetes, aplicações informáticas.	-	Atendimento presencial: postos de venda nos serviços municipais (serviço de águas, mercado municipal, serviços sociais, piscinas municipais posto de turismo)
			Atendimento telefónico: n.º telefónico do município 249 720 400
		Atendimento online: www.cm-entroncamento.pt e app do município	
	N.º de acidentes de viação (<i>safety</i>), por tipo de acidente.	Un.	0
	N.º de incidentes de segurança (<i>security</i>)	Un.	0
Sustentabilidade	Emissões de gases com efeito de estufa (GEE) associado à prestação do serviço de transporte de passageiros.	tCO2eq	CO2 ----- 3 viat: 755,6 (g/kwh)
			CO2 ----- 1 viat: 750,2 (g/kwh)
			CO2 ----- 3 viat: desconhecido
	Consumo anual de energia, por fonte de energia (eletricidade).	kwh	145 267
	Consumo anual de energia, por fonte de energia (gasóleo).	L	32 179

Nota 1: Nas informações solicitadas são válidos os conceitos e definições do RISPTP, do Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019 e da Informação da AMT às autoridades de transporte relativa aos indicadores de monitorização e supervisão, de 27 de setembro de 2018 e publicado no seu site.

Nota 2: A ausência de informação total ou parcial ou com a desagregação sugerida, poderá/deverá ser justificada, designadamente em função de circunstancialismos locais.

Nota 3: Caso sejam necessários esclarecimentos, poderá ser utilizado o endereço: ds@amt-autoridade.pt

5. Mapa do concelho com o desenho das rotas

