

PARECER N.º 28/AMT/2022

I – DO OBJETO

1. Em 30-06-2021, na sequência do pedido de autorização para a exploração do serviço expresso "Braga - Sistelo", requerido pelo operador Rodominho – Transportes e Turismo, Lda" veio a Comunidade Intermunicipal Cávado (CIM) que, de acordo com o n.º 4 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, e de acordo com o previsto no n.º 6 do artigo 4.º do diploma mencionado, solicitar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a realização de uma análise económica simplificada (AES), de modo a ser evidenciado que o equilíbrio económico de contratos de serviços público será comprometido com o serviço expresso em análise.
2. Em 11-09-2021, a CIM solicitou informação prévia quanto aos pedidos de autorização para a exploração dos serviços expresso "Arcos de Valdevez - Porto" e "Arcos de Valdevez – Aeroporto Francisco Sá Carneiro", requeridos pelo mesmo operador, para completar a formalização do pedido de realização de uma AES.
3. Relativamente aos três serviços Expresso referidos no ponto 1, a CIM requereu à AMT, para cada um deles, uma AES e indicou que os mesmos são conflituantes com a linha abrangida por um Contrato de Serviço Público com trajeto entre Arcos de Valdevez e Braga, referindo ser necessária uma análise conjunta do impacto que as três linhas podem causar no equilíbrio económico da concessão de serviço público.
4. Assim, a presente AES abrange os serviços expresso "Braga-Sistelo", "Arcos de Valdevez – Porto (Casa da Música)" e "Arcos de Valdevez – Aeroporto Francisco Sá Carneiro", tendo sido efetuadas AES para cada serviço em termos individuais e também uma AES conjunta do impacto das três linhas.
5. A emissão deste parecer prévio vinculativo inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT (Estatutos) e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
6. A sua emissão fundamenta-se, assim:

- Nas atribuições gerais da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes, bem como na avaliação das políticas referentes àqueles mercados.
 - No n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, emitir o competente parecer prévio vinculativo quanto aos pedidos e autorização supra mencionados.
7. Por outro lado, o presente parecer inscreve-se também no âmbito da reforma estrutural consubstanciada no Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro¹, que veio a colmatar “falhas de regulamentação”² no que se refere aos serviços designados por “Expresso”, que têm sido enquadrados por legislação das décadas de 80/90 do século XX, que não oferecia um referencial claro de atuação, especialmente para novos operadores que quisessem aceder ao mercado nacional.³
8. À AMT cabe, entre outras competências, a realização de uma AES para aferir se o “equilíbrio económico” de um contrato de serviço público possa ser comprometido pelo serviço “Expresso”, e emitir “parecer prévio vinculativo”, o qual pode indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração.⁴
9. Neste contexto, foi aprovado Regulamento n.º 973/2021, de 16 de novembro⁵ ⁶, que estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para realizar a AES destinada a determinar se um serviço público de transporte rodoviário de passageiros expresso ou um serviço público de transporte rodoviário de passageiros de cabotagem,

¹ https://www.amt-autoridade.pt/media/2138/comunicado_de-imprensa_18set2019.pdf

² Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - <https://www.amt-autoridade.pt/media/1770/melhor-legisla%C3%A7%C3%A3o-para-uma-melhor-regula%C3%A7%C3%A3o.pdf>

³ Bem como algumas questões relativas ao acesso equitativo e não discriminatório, por parte dos operadores do transporte rodoviário de passageiros, aos Interfaces de Transporte Público de Passageiros, incluindo Terminais Rodoviários.

⁴ Bem como: (i) Supervisionar as regras de formação de preços; (ii) ser instância de recurso quanto a decisões dos operadores de interfaces/terminais rodoviários que não garantam o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes - aos operadores de serviços de transporte público de transporte de passageiros; (iii) Verificar a legalidade e transparência de cláusulas contratuais gerais e transparência de informação, no sentido da proteção dos direitos dos passageiros.

⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/3235/regulamento_n973_2021_de_16_de_novembro.pdf

⁶ Resultados da consulta pública em: <https://www.amt-autoridade.pt/consultas-p%C3%BAblicas/consultas-p%C3%BAblicas/projeto-de-regulamento-sobre-an%C3%A1lise-econ%C3%B3mica-simplificada-servi%C3%A7os-expresso/>

complementar a um serviço internacional, compromete o equilíbrio económico de um serviço público de transporte de passageiros abrangido por um Contrato de Serviço Público existente ou em processo de contratualização, nos termos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.

II – DO ENQUADRAMENTO

Braga – Sistelo

10. No âmbito do presente procedimento foram desenvolvidas as seguintes diligências:

- 25-06-2021: notificação do IMT, sobre a apresentação de um pedido de autorização para realização de serviços expresso;
- 30-06-2021: apresentação do pedido de AES pela CIM;
- 05-07-2021: solicitados esclarecimentos, à CIM, quando aos fundamentos do pedido de AES;
- 05-07-2021: solicitados esclarecimentos, ao operador, quando ao modelo de exploração;
- 15-07-2021: resposta a esclarecimentos por parte do operador;
- 06-07-2021: resposta da CIM quanto ao pedido de esclarecimentos;
- 29-07-2021: solicitados esclarecimentos adicionais, à CIM, quando aos fundamentos do pedido de AES;
- 23-08-2021: resposta da CIM quanto ao pedido de esclarecimentos;
- 25-08-2021: solicitados esclarecimentos adicionais, ao operador, quando ao modelo de exploração;
- 01-09-2021: resposta do operador quanto aos pedidos de esclarecimentos;
- 06-09-2021: solicitados esclarecimentos, à CIM, quando aos tarifários;
- 09-09-2021: articulação com IMT a propósito de regras sobre estabelecimento de paragens em serviços expresso;
- 07-09-2021: resposta da CIM quanto ao pedido de esclarecimentos;
- 19-10-2021: solicitados esclarecimentos adicionais, à CIM, quando aos fundamentos do pedido de AES;
- 21-10-2021: resposta da CIM quanto ao pedido de esclarecimentos;

- 21-10-2021: esclarecido, o operador, quanto a regras vigentes na determinação do número de paragens;
- 21-10-2021: solicitados esclarecimentos adicionais ao operador quanto à formação de preços;
- 27-10-2021: resposta do operador quanto ao pedido de esclarecimentos;
- 27-10-2021: solicitados esclarecimentos, ao operador, quando ao modelo de exploração;
- 29-10-2021: resposta do operador quanto ao pedido de esclarecimentos;
- 29-10-2021: comunicada a alteração do tarifário do serviço expresso à CIM;
- 12-11-2021: enviada nova análise de impactos pela CIM, de acordo com o projeto de Regulamento n.º 973/2021;
- 22-11-2021: solicitados esclarecimentos adicionais à CIM;
- 24-11-2021: solicitados esclarecimentos adicionais ao operador quanto à formação de preços;
- 25-11-2021; comunicada a alteração do tarifário do serviço expresso pelo operador;
- 02-12-2021: comunicada à CIM a alteração do tarifário do serviço expresso pelo operador;
- 15-12-2021: solicitados esclarecimentos ao operador sobre o racional e diferenças dos tarifários entre os 3 pedidos de autorização para novos serviços expresso;
- 20-12-2021: apresentada reformulação tarifária dos 3 serviços expresso pelo operador;
- 28-12-2021: comunicadas, à CIM, as novas tabelas tarifárias;
- 07-01-2022: solicitado esclarecimento, pela CIM, quanto a novas tabelas tarifárias;
- 10-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias, enviada nova tabela tarifária pelo operador e comunicada à CIM;
- 11-01-2022-, solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias;
- 14-01-2022-: enviada tabela tarifária corrigida pelo operador;

- 18-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto ao modelo de exploração, conjugado, dos 3 serviços,
- 19-01-2022: solicitada, à CIM, reanálise da AES conjunta das 3 linhas expresso;
- 19-01-2022: enviadas novas tabelas horárias dos 3 serviços, pelo operador;
- 25-01-2022: apresentada AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM;
- 03-02-2022: comunicação do operador sobre a sua intenção de realizar o serviço Braga-Sistelo apenas aos fins de semana;
- 09-02-2022: solicitados esclarecimentos sobre nova tabela horária, ao operador, que respondeu, tendo sido informada a CIM;
- 15-02-2022: solicitados ao operador os elementos essenciais subjacentes ao pedido de atribuição de 3 serviços expresso na sua forma definitiva e estabilizada, dadas as sucessivas alterações verificadas;
- 22-02-2022: reiteração do pedido efetuado ao operador a 15_02-2022;
- 22-02-2022: apresentados pelo operador os elementos essenciais dos 3 serviços expresso (tabelas horárias, tarifárias e dos percursos/paragens);
- 23-02-2022: enviados, à CIM, os elementos finais dos 3 serviços expresso remetidos pelo operador;
- 11-03-2022: apresentada nova AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM, na sequência da alteração do horário do Serviço Braga-Sistelo (realização apenas ao fim de semana).

Arcos de Valdevez – Porto

11. No âmbito do presente procedimento foram desenvolvidas as seguintes diligências:

- 19-09-2021: notificação do IMT, sobre a apresentação de um pedido de autorização para realização de serviços expresso;
- 18-10-2021: solicitados esclarecimentos, pela CIM quanto ao modelo de exploração;
- 18-10-2021: solicitados esclarecimentos ao operador quando ao modelo exploração;
- 12-11-2021: enviado, pelo operador, documento de formação de tarifas alterado;
- 18-10-2021: solicitados esclarecimentos, pela CIM, quanto ao modelo de exploração;

- 19-10-2021: informada a CIM quanto às regras vigentes relativas à fixação de paragens em serviços expresso;
- 22-10-2021: prestado esclarecimento, pelo operador, quanto a alteração do modelo tarifário e dado conhecimento à CIM;
- 02-11-2021; solicitados esclarecimentos ao operador quanto ao modelo tarifário, tendo sido apresentada nova tabela;
- 02-11-2021: solicitados esclarecimentos, pela CIM, para efeitos de apresentação de AES;
- 04-11-2021: após solicitação de esclarecimentos, apresentação de novo documento de justificação de formação de tarifas pelo operador;
- 12-11-2021: enviado documento de formação de tarifas reformulado, pelo operador;
- 29-11-2021: enviada análise de impactos AES pela CIM, de acordo com o Regulamento n.º 973/2021;
- 15-12-2021: solicitados esclarecimentos ao operador sobre o racional e diferenças dos tarifários entre os 3 pedidos de autorização para novos serviços expresso;
- 16-12-2021; solicitados esclarecimentos à CIM quanto ao pedido AES;
- 20-12-2021: apresentada reformulação tarifária dos 3 serviços expresso pelo operador;
- 28-12-2021: comunicadas, à CIM, as novas tabelas tarifárias;
- 30-12-2021: apresentados esclarecimentos, pela CIM, quanto ao pedido AES;
- 31-12-2021: 03-01-2022: apresentados esclarecimentos pela CIM quanto à AES;
- 07-01-2022: solicitado esclarecimento, pela CIM, quanto a novas tabelas tarifárias;
- 10-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias, enviada nova tabela tarifária pelo operador e comunicada à CIM;
- 11-01-2021, solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias;
- 14-01-2021: enviada tabela tarifária corrigida pelo operador;

- 18-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto ao modelo de exploração, conjugado, dos 3 serviços,
- 19-01-2022: solicitada, à CIM, reanálise da AES conjunta das 3 linhas expresso;
- 19-01-2022: enviadas novas tabelas horárias dos 3 serviços, pelo operador;
- 25-01-2022: apresentada AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM;
- 03-02-2022: comunicação do operador sobre a sua intenção de realizar o serviço Braga-Sistelo apenas aos fins de semana;
- 15-02-2022: solicitados ao operador os elementos essenciais subjacentes ao pedido de atribuição de 3 serviços expresso na sua forma definitiva e estabilizada, dadas as sucessivas alterações verificadas;
- 22-02-2022: reiteração do pedido efetuado ao operador a 15-02-2022;
- 22-02-2022: apresentados pelo operador os elementos essenciais dos 3 serviços expresso (tabelas horárias, tarifárias e dos percursos/paragens);
- 23-02-2022: enviados, à CIM, os elementos finais dos 3 serviços expresso remetidos pelo operador;
- 11-03-2022: apresentada nova AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM, na sequência da alteração do horário do Serviço Braga-Sistelo (realização apenas ao fim de semana).

Arcos de Valdevez – Aeroporto Francisco Sá Carneiro

12. No âmbito do presente procedimento foram desenvolvidas as seguintes diligências:

- 18-10-2021: solicitados esclarecimentos ao operador quanto ao modelo de exploração;
- 19-10-2021: prestado esclarecimento à CIM quanto às regras vigentes sobre o estabelecimento de paragens em serviços expresso e sobre tarifas do serviço;
- 22-10-2021: prestado esclarecimento, pelo operador, quanto a modelo tarifário;
- 02-11-2021: solicitados esclarecimentos ao operador sobre formação dos preços;
- 04-11-2021: alterado, pelo operador, documento de formação de tarifas;
- 12-11-2021: enviado, pelo operador, documento de formação de tarifas alterado;
- 15-11-2021: solicitados esclarecimentos quanto ao modelo tarifário;

- 17-11-2021: enviada tabela tarifária corrigida, pelo operador e comunicada à CIM;
- 02-12-2021: enviada nova análise de impactos AES pela CIM, de acordo com o Regulamento n.º 973/2021;
- 15-12-2021: solicitados esclarecimentos ao operador sobre o racional e diferenças dos tarifários entre os 3 pedidos de autorização para novos serviços expresso;
- 20-12-2021: apresentada reformulação tarifária dos 3 serviços expresso pelo operador;
- 20-12-2021: solicitados esclarecimentos à CIM quanto ao pedido de AES;
- 28-12-2021: comunicadas, à CIM, as novas tabelas tarifárias;
- 03-01-2022: apresentados esclarecimentos pela CIM quanto à AES;
- 10-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias, enviada nova tabela tarifária pelo operador e comunicada à CIM;
- 11-01-2021, solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto às novas tabelas tarifárias;
- 14-01-2021: enviada tabela tarifária corrigida pelo operador;
- 18-01-2022: solicitados esclarecimentos, ao operador, quanto ao modelo de exploração, conjugado, dos 3 serviços,
- 19-01-2022: solicitada, à CIM, reanálise da AES conjunta das 3 linhas expresso;
- 19-01-2022: enviadas novas tabelas horárias dos 3 serviços, pelo operador;
- 25-01-2022: apresentada AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM;
- 31-01-2022: apresentada nova tabela tarifária pelo operador, na sequência de pedido de esclarecimentos;
- 03-02-2022: comunicação do operador sobre a sua intenção de realizar o serviço Braga-Sistelo apenas aos fins de semana;
- 15-02-2022: solicitados ao operador os elementos essenciais subjacentes ao pedido de atribuição de 3 serviços expresso na sua forma definitiva e estabilizada, dadas as sucessivas alterações verificadas;
- 22-02-2022: reiteração do pedido efetuado ao operador a 15_02-2022;

- 22-02-2022: apresentados pelo operador os elementos essenciais dos 3 serviços expresso (tabelas horárias, tarifárias e dos percursos/paragens);
 - 23-02-2022: enviados, à CIM, os elementos finais dos 3 serviços expresso remetidos pelo operador;
 - 11-03-2022: apresentada nova AES conjunta dos 3 serviços, pela CIM, na sequência da alteração do horário do Serviço Braga-Sistelo (realização apenas ao fim de semana).
13. Estabelecem os números 7 e 8 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019 que:
- *“7 - No prazo de 15 dias após receção de todos os elementos relevantes, a AMT emite parecer prévio vinculativo, incluindo a análise económica simplificada, podendo este parecer indicar o deferimento, indeferimento ou deferimento com restrições ao modelo de exploração.*
 - *8 - Os prazos referidos nos n.os 3 e 7 suspendem-se sempre que sejam solicitadas informações ou esclarecimentos essenciais à verificação dos requisitos previstos para a exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso ou à avaliação do funcionamento do mercado, e até que tais elementos sejam prestados”*
14. Nos termos do artigo 7.º do Regulamento n.º 973/202, a AMT pode solicitar todas as informações ou esclarecimentos que considere essenciais ou relevantes para a realização da AES.
15. Tendo em conta as alterações substanciais operadas em documentos de base relevantes, como sejam os horários, paragens e tarifas, na sequência de pedidos de esclarecimentos, e que impactam, diretamente, nas análises de impactos, apenas depois de estabilizados aqueles documentos foi possível proceder à elaboração da presente análise.
16. Nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 973/202, compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um ou mais contratos de Serviço Público é suscetível de ser comprometido pela exploração de Serviços Expresso num determinado itinerário, tendo por referência a metodologia de AES constante do Anexo 2 ao Regulamento.
17. A AES analisa a existência de direitos exclusivos suscetíveis de serem violados pela exploração do Serviço Expresso, bem como os impactes potenciais deste serviço sobre o Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público e na ótica da Autoridade de Transportes.

18. De acordo com o “Modelo de requerimento de análise económica simplificada” devem ser apresentados todos os elementos relevantes relativos ao Serviço Expresso e ao Serviço Público abrangido por Contrato OSP, para permitir a análise de (i) direitos exclusivos, concorrência e substituibilidade e (ii) Estimativa simplificada de impactes no Serviço Público.

III – DO PARECER

III.1. Fase I – substituibilidade

19. Da Fase 1, a AMT pode concluir por uma das seguintes hipóteses:
- a) Não existem direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público que impeçam a exploração do Serviço Expresso;
 - b) Existem direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público que abrangem os itinerários a explorar pelo Serviço Expresso. Porém, o parecer da AMT poderá indicar o deferimento com restrições do modelo de exploração do Serviço Expresso (designadamente a não comercialização de títulos de transporte relativos ao transporte de passageiros entre determinadas origens e destinos, a não exploração em determinados períodos horários e/ou dias -tipo, a não comercialização de determinados segmentos de títulos de transporte e/ou outras restrições), por forma a não colocar em causa os direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público;
 - c) A exploração pelo Serviço Expresso violaria os direitos exclusivos atribuídos ao Operador de Serviço Público, não sendo passível de determinação de restrições que permitam a sua viabilização.
20. Caso a AMT conclua pela hipótese c), o parecer indicará o indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso, dando-se por concluída a AES.
21. Nas restantes hipóteses, a AES prossegue para a Fase 2.
22. O n.º 3 da Cláusula 7 do Contrato estabelece que *“a concessionária goza, a partir do início do Período de Funcionamento Normal, do direito de explorar o serviço de transporte público de passageiros objeto da Concessão em regime de exclusivo, nos termos previstos na alínea a) do artigo 415.º do Código dos Contratos Públicos e no artigo 27.º do RJSPTP, sem prejuízo da tomada e largada de passageiros, em todo o território abrangido pelo lote adjudicado à Concessionária, pelos seguintes operadores:*
- a) A concessionária do outro lote que não foi adjudicado à Concessionária;*
 - b) Os operadores das linhas municipais de Barcelos e Braga não abrangidas na Rede;*
 - e c) Os*

operadores das linhas inter-regionais e intermunicipais não abrangidas na Rede e cuja gestão foi atribuída a outras autoridades de transportes.”

23. O n.º 3 do artigo 27.º do RJSPPT estabelece que *“a atribuição de um direito exclusivo a determinado operador de serviço público em determinada área geográfica não impede ou limita: (...)b) A exploração, por outros operadores de serviço público ou diretamente pela autoridade de transportes competente, do serviço de transporte escolar, do serviço público de transporte de passageiros complementar ou de substituição e dos serviços expresso”*
24. Face ao exposto, e tratando-se de serviços de âmbito diverso, ou seja, o Serviço OSP destina-se, sobretudo a ligação de âmbito local, municipais, intermunicipais ou inter-regionais, para deslocações de interesse geral e necessidades quotidianas da população, enquanto que o Serviço expresso se destina a ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional, importa a analisar os impactos do segundo sobre a sustentabilidade do terceiro, importa passar para a fase 2 da análise.

III.2 - Estimativa simplificada de impactes no Serviço Público

Considerações prévias

25. Os processos relativos aos serviços expresso requeridos pelo operador Rodominho sofreram várias alterações desde o pedido inicial até à versão final recebida a 22-02-2022, conforme detalhado no capítulo II.
26. De igual forma, os pedidos de AES efetuados pela CIM sofreram também algumas adaptações de forma a acomodar as alterações ocorridas e também os pedidos de clarificação/fundamentação/reformulação apresentados pela AMT.
27. Tendo em consideração os antecedentes e a versão final de cada processo, para cada uma das AES que a seguir se apresentam foram considerados os elementos da CIM apresentados à AMT nas seguintes datas:
- AES simples:
 - Braga-Sistelo: 11-03-2022;
 - Arcos de Valdevez – Porto (Casa da Música): 30-12-2021;
 - Arcos de Valdevez – Aeroporto Francisco Sá Carneiro: 03-01-2022;
 - AES conjunta dos 3 serviços expresso: 11-03-2022.

28. Relativamente aos três serviços Expresso, a CIM solicitou à AMT, para cada um deles, uma AES e indicou que os mesmos são conflituantes com a linha da Concessão de serviço público entre Arcos de Valdevez e Braga, referindo ser necessária uma análise conjunta do impacto que as três linhas podem causar no equilíbrio económico da concessão.

AES simples

29. Analisada a versão 2, recebida a 30-12-2021, do pedido de AES efetuado pela CIM, relativo ao Serviço Expresso Porto (Casa da Música) - Arcos de Valdevez verifica-se que a mesma foi complementada dando resposta à solicitação de clarificação/fundamentação/reformulação efetuada pela AMT (email de 16-12-2021).
30. Analisada a versão 2, recebida a 03-01-2022, do pedido de AES efetuado pela CIM, relativo ao Serviço Expresso Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez, verifica-se que a mesma foi complementada dando resposta à solicitação de clarificação/fundamentação/reformulação efetuada pela AMT (email de 2021.12.20).
31. Analisado o processo recebido a 11-03-2022 que contempla os pedidos de Análise AES efetuados pela CIM quer em termos de análise conjunta dos três serviços expresso, quer em termos de análise do Serviço Expresso Braga-Sistelo, verifica-se que o mesmo contempla a resposta à solicitação de clarificação/fundamentação/reformulação efetuada pela AMT (email de 22-11-2021).
32. Para cada um dos processos, o pedido de AES da CIM é apresentado através do documento *“Análise da Viabilidade de Serviço Público de Transporte de Passageiros Expresso na Área Territorial de Responsabilidade Da Comunidade Intermunicipal do Cávado Serviço Expresso: designação do processo”*, o qual contempla 8 anexos.
33. Nos pontos seguintes apresentam-se as considerações e pressupostos assumidos nesses documentos.

Enquadramento do Serviço Público no território sob responsabilidade da CIM

34. A exploração do serviço público no território será realizada através de contrato de concessão de serviço público para outros operadores e terá duração de 5 anos.
35. No dia 3 de março de 2020 foi lançado, pela CIM, um Concurso Internacional para a *“Contratação de serviço de transporte rodoviário de passageiros da Região da*

*Comunidade Intermunicipal do Cávado*⁷ ⁸. O Concurso abrangeu 2 lotes, a saber: Concessão do serviço público de transporte de passageiros rodoviário na Rede “Oeste” (“Lote 1”) e Concessão do serviço público de transporte de passageiros rodoviário na Rede “Este” (“Lote 2”).

36. No lote “Este”, consta a carreira “Braga – Arcos de Valdevez”, com o número de série 100, a qual será sujeita à concorrência do serviço Expresso em questão de acordo com a análise apresentada pela CIM.
37. O lote “Este” do Concurso foi adjudicado ao consórcio composto pelas empresas Transdev e AVIC Cávado, prevendo-se que a fase de exploração se inicie no dia 1 de agosto de 2022.
38. Dado que não existem dados históricos relativos à futura carreira 100, a análise de procura e receita desta linha foi realizada com base no histórico dos dados de janeiro de 2020, baseados em 2 linhas (802 e 301, do antigo contrato) muito similares à descrita seguidamente (quer em termos de percurso, quer em termos de horários praticados). A linha 802 corresponde ao troço Braga – Vila Verde e a linha 301 corresponde ao troço Braga – Arcos de Valdevez. Os dados de janeiro de 2020 foram extrapolados para dados anuais, baseados nos dados do histórico de 2017, 2018 e 2019, dado que 2020 foi um ano atípico devido aos efeitos da pandemia.
39. No âmbito do contrato da Concessão está prevista a reposição do equilíbrio financeiro da concessão se se comprovar uma diminuição das receitas ou aumento dos custos resultantes da execução do contrato que provoque uma variação que ultrapasse o valor limiar de € 30.000 (trinta mil euros), incidindo exclusivamente sobre a parte de aumento de gastos e/ou diminuição de rendimentos situada acima desse limiar, durante o período do contrato.

Cálculos de risco de perda de procura e receita:

40. O cálculo de risco de perda de procura e de receita foi determinado a partir de alguns fatores que podem sugerir o risco que a linha de transporte público pode correr.

⁷ Que foi objeto de parecer prévio vinculativo favorável por parte da AMT: https://www.amt-autoridade.pt/media/3294/ppv_ave_cavado_famaliao_stirso_trofa_mtejo_porto_portimao_douro_penacova2.pdf

⁸ Foi também objeto de parecer da AMT para a Autoridade da Concorrência, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio: <https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%B2ncias/pareceres/parecer-22amt2021-minho-bus-star-auto-via%C3%A7%C3%A3o-do-minhocomunidade-intermunicipal-do-c%C3%A1vado/> e <https://www.amt-autoridade.pt/pareceres-e-pron%C3%B2ncias/pareceres/parecer-23amt2021-rodovi%C3%A1ria-d-entre-douro-e-minho-star-ant%C3%B3nio-dos-prazeres-da-silva-filhocomunidade-intermunicipal/>

41. Dentre estes fatores, a CIM considerou dois que definem a quantidade de procura e de receita que estão em risco, nomeadamente as paragens e os itinerários que o serviço público de transporte de passageiros serve e que o novo serviço expresso também pretende explorar.
42. Além disso, considerou outros dois fatores que influenciam a decisão do passageiro para a escolha dos serviços oferecidos (o expresso e o público), nomeadamente, o custo da viagem e o tempo da viagem.
43. Para a determinação destes fatores, que condicionam o resultado final, foram considerados, pela CIM, alguns pressupostos que se admitem aceitáveis, não sendo, contudo, dados exatos, isto é, outros pressupostos igualmente aceitáveis poderiam conduzir a resultados diferentes.

Análise Económica Simplificada (AES)

44. Realizadas as AES com base nos dados apresentados pela CIM nos pedidos em questão, verifica-se o seguinte:

SERVIÇO EXPRESSO: PORTO (CASA DA MÚSICA) - ARCOS DE VALDEVEZ

SERVIÇO EXPRESSO: PORTO (CASA DA MÚSICA) – ARCOS DE VALDEVEZ
 Pedido 30/12/2021

Impactes no Operador de Serviço Público ¹	Σ Receitas OSP (Cenário A)	4 210 105 €
	Σ Receitas OSP (Cenário B)	4 204 105 €
	$\Delta\%$ Receitas OSP	-0,143%
Impactes na Autoridade de Transportes ²	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário A)	354 153 €
	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário B)	360 226 €
	$\Delta\%$ Encargos Líquidos AT	1,715%

(1) Ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

(2) Ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

45. Os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, ambos de 2%, não são excedidos, pelo que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso, por si só, não será suscetível de colocar em causa a viabilidade económico--financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes.

SERVIÇO EXPRESSO: AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO - ARCOS DE VALDEVEZ

SERVIÇO EXPRESSO: AEROPORTO FRANCISCO SÁ CARNEIRO – ARCOS DE VALDEVEZ
 Pedido 03/01/2022

Impactes no Operador de Serviço Público ¹	Σ Receitas OSP (Cenário A)	4 210 106 €
	Σ Receitas OSP (Cenário B)	4 204 106 €
	$\Delta\%$ Receitas OSP	-0,143%
Impactes na Autoridade de Transportes ²	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário A)	354 153 €
	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário B)	371 662 €
	$\Delta\%$ Encargos Líquidos AT	4,94%

(1) Ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

(2) Ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

46. O limiar indicado no ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, de 2%, não é excedido, pelo que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso, não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público.

47. O limiar indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do referido Regulamento, também de 2%, é superado, pelo que se considera que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica da Autoridade de Transportes.

SERVIÇO EXPRESSO: BRAGA – SISTELO

SERVIÇO EXPRESSO: BRAGA-SISTELO

Pedido 11/03/2022

Impactes no Operador de Serviço Público ¹	Σ Receitas OSP (Cenário A)	4 210 105 €
	Σ Receitas OSP (Cenário B)	4 209 575 €
	$\Delta\%$ Receitas OSP	-0,013%
Impactes na Autoridade de Transportes ²	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário A)	354 153 €
	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário B)	354 153 €
	$\Delta\%$ Encargos Líquidos AT	0,000%

(1) Ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

(2) Ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

48. Verifica-se que não há qualquer acréscimo de encargos para a Autoridade de Transportes e que a diminuição de receita para o Operador de Serviço Público é muito diminuta (-0,013%).
49. Desta forma, os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, ambos de 2%, não são excedidos, pelo que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso, por si só, não será suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes.

Análise Conjunta dos 3 Serviços Expresso

Combinação dos serviços Braga – Sistelo, Porto (Casa da Música) - Arcos de Valdevez e Aeroporto Francisco Sá Carneiro - Arcos de Valdevez

Pedido 11/03/2022

Impactes no Operador de Serviço Público ¹	Σ Receitas OSP (Cenário A)	4 210 106 €
	Σ Receitas OSP (Cenário B)	4 204 106 €
	$\Delta\%$ Receitas OSP	-0,143%
Impactes na Autoridade de Transportes ²	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário A)	354 153 €
	Σ Encargos Líquidos AT (Cenário B)	381 296 €
	$\Delta\%$ Encargos Líquidos AT	7,664%

(1) Ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

(2) Ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro

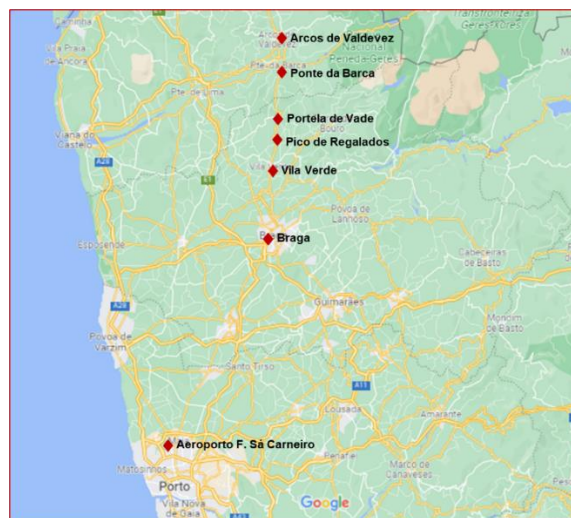
50. O limiar indicado no ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, de 2%, não é excedido, pelo que se considera que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso, não será suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público.
51. O limiar indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do referido Regulamento, também de 2%, é superado, pelo que se considera que, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica da Autoridade de Transportes.
52. É de salientar que o impacto para o OSP é similar em qualquer uma das análises porque o Contrato de OSP prevê a reposição do equilíbrio económico-financeiro quando há uma variação de custos/receitas que ultrapasse o valor de € 30 000,00.

Análise do número de paragens propostas pelo Operador Rodominho

53. Procedeu-se também à análise do número de paragens previsto nos serviços propostos pelo operador referido.
54. Como se pode verificar nas figuras seguintes, quer no serviço Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez, quer no serviço Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez, estão previstas 5 paragens intermédias, embora sem qualquer paragem entre Porto/Aeroporto e Braga (cerca de 56 km) e com uma elevada densidade de paragens entre Braga e Arcos de Valdevez (cerca de 42 km), o que o faz aproximar de um modelo de exploração de âmbito local.

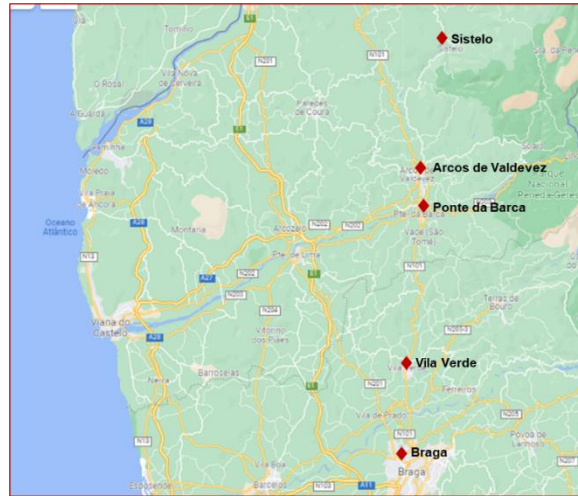


Paragens Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez



Paragens Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez

55. Como se pode verificar na figura seguinte, no serviço Braga – Sistelo estão previstas 3 paragens intermédias.



Paragens Braga – Sistelo

56. De acordo com o n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, que regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso, o número máximo de paragens intermédias dos serviços expresso é, nos percursos de extensão entre 50 km e 100 km, o resultante da aplicação da fórmula: $N = PT/25$ km, sendo «N» = número de paragens e «PT» percurso total do serviço entre os locais dos terminais, em quilómetros.
57. Para os percursos em análise resulta o seguinte:

Porto (Casa da Música)	56 km	Aeroporto F. Sá Carneiro	53 km	
Braga	15,6 km	Braga	15,6 km	
Vila Verde	4,3 km	Vila Verde	4,3 km	Braga
Pico de Regalados	6 km	Pico de Regalados	6 km	Vila Verde
Portela do Vade	11,2 km	Portela do Vade	11,2 km	Ponte da Barca
Ponte da Barca	5,1 km	Ponte da Barca	5,1 km	Arcos de Valdevez
Arcos de Valdevez		Arcos de Valdevez		Sistelo
Porto - Arcos de Valdevez	98,2 km	4 Paragens intermédias		
Aeroporto - Arcos de Valdevez	95,2 km	4 Paragens intermédias		
Braga - Sistelo	62,0 km	3 Paragens intermédias		

58. Em relação ao serviço Braga – Sistelo, verifica-se que o número de paragens intermédias respeita o valor admissível.
59. Já nos serviços Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez e Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez, verifica-se que o número de paragens intermédias previsto (5) é superior ao admissível (4).
60. A título meramente indicativo, fazendo a mesma análise para o percurso Braga – Arcos de Valdevez, no qual se regista a maior concentração de paragens, seriam apenas admitidas 2 paragens intermédias.

Análise dos horários propostos pelo Operador Rodominho

61. Para os dois serviços Expresso propostos para operar em dias úteis (Porto – Arcos de Valdevez e Aeroporto – Arcos de Valdevez), procedeu-se também à análise dos horários (de partida):

Aeroporto F. Sá Carneiro	10:30	12:45	15:30	
Porto (Casa da Música)				16:30
Braga	11:35	14:15	16:20	17:55
Vila Verde	11:53	14:33	16:38	18:12
Pico de Regalados	12:02	14:42	16:47	18:20
Portela do Vade	12:10	14:50	16:55	18:31
Ponte da Barca	12:30	15:05	17:15	18:54
Arcos de Valdevez	12:35	15:10	17:20	19:02

Arcos de Valdevez	07:00	08:15	10:15	16:15
Ponte da Barca	07:08	08:22	10:22	16:22
Portela do Vade	07:27	08:41	10:41	16:41
Pico de Regalados	07:35	08:49	10:49	16:49
Vila Verde	07:45	09:00	11:00	17:00
Braga	08:05	09:30	11:30	17:30
Aeroporto F. Sá Carneiro		10:20	12:20	18:20
Porto (Casa da Música)	09:10			

Porto - Arcos de Valdevez

Aeroporto FSC - Arcos de Valdevez

62. Comparando o número de horários previstos com os resultados das AES anteriormente apresentados, verifica-se que no serviço em que é previsto um horário diário (Porto – Arcos de Valdevez), os limiares indicados nos pontos 2.1 ou 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro, ambos de 2%, não são excedidos, ou seja, a exploração do Serviço Expresso não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes.
63. No caso de três serviços diários (Aeroporto – Arcos de Valdevez), o limiar de 2% indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do referido Regulamento é superado, ou seja, com base nos pressupostos considerados, a exploração do Serviço Expresso é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica da Autoridade de Transportes.

Conclusões

64. Em síntese, tendo por base a informação fornecida pela CIM e pela Rodominho, nomeadamente no que se refere a percursos, horários, procura e receitas, admitindo-

se como válidos e coerentes os pressupostos considerados pela CIM na sua análise, pode concluir-se o seguinte:

- A exploração de qualquer um dos três Serviços Expresso propostos, mesmo considerando o efeito conjugado dos mesmos, não é suscetível de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público, dado que o Contrato de OSP prevê a reposição do equilíbrio económico-financeiro quando há uma variação de custos/receitas que ultrapasse o valor de € 30.000,00, não sendo assim atingido o limiar indicado no ponto 2.1 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro.;
- Na ótica da Autoridade de Transportes, verifica-se que o Serviço Expresso Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez e o Serviço Expresso Braga – Sistelo, em termos de análise individual, não são suscetíveis de colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, dado que não é atingido o limiar indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro;
- Igualmente na ótica da Autoridade de Transportes, verifica-se que, quer o Serviço Expresso Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez em termos individuais, quer os diversos serviços Expresso no seu efeito conjugado, já colocam em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, uma vez que é ultrapassado o limiar indicado no ponto 2.2 do Anexo 2 do Regulamento da AMT n.º 973/2021, de 16 de novembro;
- Das conclusões anteriores pode depreender-se que no percurso Braga – Arcos de Valdevez poderá ser admissível realizar um horário diário em cada sentido sem colocar em causa a viabilidade económico-financeira do Serviço Público, quer na ótica do Operador de Serviço Público, quer na ótica da Autoridade de Transportes, não sendo admissível realizar três serviços diários e desconhecendo-se, com base nos últimos dados disponíveis, o efeito de dois serviços diários (o que teria de ser analisado posteriormente);
- O número de paragens intermédias considerado no serviço Braga – Sistelo respeita o valor admissível;
- Nos serviços Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez e Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez, o número de paragens intermédias previsto é

superior ao admissível e, além disso, verifica-se uma elevada densidade de paragens entre Braga e Arcos de Valdevez (42,2 km), o que faz aproximar estes serviços de um modelo de exploração de âmbito local.

IV – DAS CONCLUSÕES

65. Nos termos do artigo 5.º do Regulamento n.º 973/202, compete à AMT avaliar se o equilíbrio económico de um ou mais contratos de Serviço Público é suscetível de ser comprometido pela exploração de Serviços Expresso num determinado itinerário, tendo por referência a metodologia de AES constante do Anexo 2 ao Regulamento.
66. A AES analisa a existência de direitos exclusivos suscetíveis de serem violados pela exploração do Serviço Expresso, bem como os impactes potenciais deste serviço sobre o Serviço Público, na ótica do Operador de Serviço Público e na ótica da Autoridade de Transportes.
67. À luz dos resultados da AES realizada, a AMT emite o parecer prévio vinculativo previsto no n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, o qual pode indicar: (i) O deferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso; (ii) O indeferimento do modelo de exploração do Serviço Expresso; (iii) O deferimento com restrições do modelo de exploração do Serviço Expresso.
68. No seu conjunto, os três serviços Expresso propostos (i) Braga – Sistelo, (ii) Porto (Casa Da Música) – Arcos de Valdevez e (iii) Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos De Valdevez, tal como apresentados, não reúnem as condições para o deferimento do respetivo modelo de exploração, nomeadamente pelo efeito conjugado dos seus impactos no serviço público titulado pela CIM.
69. Em termos individuais, o modelo de exploração do Serviço Braga – Sistelo, na sua versão final (operação apenas aos fins de semana e feriados) é suscetível de deferimento.
70. Em relação aos restantes dois serviços Expresso, não foram aportadas nem resultam evidências de que o indeferimento da sua entrada em funcionamento tenha impacto relevante em necessidades essenciais da população, que não possam ser satisfeitas pelo nível de serviço oferecido pelo serviço público, ou que possa estar em causa um dano superior àquele que possa ser provocado por decisão diversa.
71. Desta forma, os modelos de exploração dos serviços Expresso Porto (Casa da Música) – Arcos de Valdevez e Aeroporto Francisco Sá Carneiro – Arcos de Valdevez não são suscetíveis de deferimento, o primeiro por não respeitar o número de paragens

admissível e o segundo pelo mesmo motivo acrescido de não cumprir também os limiares definidos para a AES.

72. Assim, nos termos do n.º 1 do artigo 5 do Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, do n.º 7 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro, e do Regulamento n.º 973/2021, de 16 de novembro:

- O parecer da AMT é favorável, no sentido de considerar suscetível de autorização, o Serviço Expresso "Braga - Sistelo", proposto pelo operador Rodominho;
- O parecer da AMT é desfavorável, no sentido considerar insuscetível de autorização, o Serviço Expresso "Arcos de Valdevez - Porto" e o Serviço Expresso "Arcos de Valdevez – Aeroporto Francisco Sá Carneiro", ambos propostos pelo operador Rodominho.

73. Contudo, considera-se que nada obstará a que o operador Rodominho pondere a reformulação dos seus pedidos (apresentando novo(s) pedido(s) de autorização) associados a esses serviços expresso, no que se refere a elementos de base relevantes - horários, preços e paragens – se esse for o seu interesse) nomeadamente quanto a horários (tendo em conta a sua coincidência ou aproximação, no troço Braga e Arcos de Valdevez) e número de paragens intermédias⁹.

74. A eventual reformulação de tais pedidos terá de ser novamente analisada, dos diversos pontos de vista já indicados, incluindo a análise conjugada dos mesmos.

Lisboa, 31 de março de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino

⁹ Tendo em atenção o artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 140/2019, de 18 de setembro.