

PARECER N.º 32/AMT/2024

[versão não confidencial]

I - INTRODUÇÃO

1. A Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo (CIM) veio solicitar à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), a emissão de parecer prévio vinculativo, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, quanto ao “Pedido de compensação financeira para assegurar o equilíbrio financeiro do contrato de concessão” do Serviço Público de Transporte de passageiros naquela região, ao operador ABA-Autocarros do Baixo Alentejo, SA (ABA), na sequência do pedido apresentado por aquele à CIM.
2. A emissão deste parecer fundamenta-se, nas atribuições da AMT, previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º dos seus 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.

II – ENQUADRAMENTO

3. Foi remetida a Deliberação n.º 11/2024, de 19 de fevereiro de 2024 que considera o seguinte:
 - A ABA apresentou à CIM um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do Contrato, ao abrigo da Cláusula 56.º do mesmo;
 - Pelo Conselho Intermunicipal foi solicitada a análise do pedido, apurando a factualidade relevante, quais as consequências jurídicas da mesma, em que medida é justificada a (ou existe um direito à) modificação do Contrato de Concessão e, a existir, com que limites;
 - Foi apurado qual o regime jurídico aplicável ao prejuízo financeiro causado na execução do Contrato em virtude dos eventos invocados pela ABA, qual a quantificação desse prejuízo financeiro e, por fim, qual a compensação devida;

- Foi elaborado um relatório que conclui que a verba que assegura a reposição do equilíbrio financeiro da concessão é de [confidencial] € decidindo-se que a CIM deve assumir o valor equitativo de [confidencial] % das perdas causadas pelas alterações anormais e imprevisíveis das circunstâncias, o que equivale ao pagamento de uma compensação no montante de [confidencial] €.
4. Em anexo à deliberação consta o relatório, que tem como anexos: (i) Carta da ABA de 02.06.2023; (ii) Carta da ABA de 27.06.2023; (iii) Email CIMBAL - Pedido de esclarecimentos, (iv) Email ABA— Resposta ao pedido de esclarecimentos (v) Email ABA — Segunda resposta ao pedido de esclarecimentos; (vi) Quantificação do prejuízo financeiro
 5. Segundo o relatório, o pedido tem em vista obter compensação pelos prejuízos incorridos durante o ano de 2022: (i) em resultado da pandemia Covid-19 na procura de transporte público e a consequente perda de receita associada; (ii) decorrentes do aumento extraordinário do preço dos combustíveis; e (iii) decorrentes do aumento extraordinário dos custos com pessoal (motoristas).
 6. O pedido da ABA invocou os artigos 282.º e 314.º do Código dos Contratos Públicos (CCP) e a Cláusula 56.^a do Contrato de Concessão, apresentou o Modelo Financeiro Atualizado Pré-Evento, o Modelo Financeiro Atualizado Pós-Evento, a Fundamentação dos Pressupostos, uma Estimativa detalhada de receitas e aumento de custos e a certificação de um Revisor Oficial de Contas sobre a informação contida nos referidos Modelos e alegou os seguintes factos:
 - (i) quebra do número de passageiros no primeiro ano contratual, e da respetiva receita associada, previstos no modelo financeiro relativo ao Contrato, em cerca de [confidencial] %, equivalente ao montante de €[confidencial];
 - (ii) aumento significativo do custo com combustível no primeiro ano contratual, relativamente ao previsto no modelo financeiro do Contrato d, em cerca de [confidencial] %, equivalente a um aumento de €[confidencial];

- (iii) aumento significativo do custo com pessoal no primeiro ano contratual, relativamente ao previsto no modelo financeiro do Contrato em cerca de [confidencial] %, equivalente a um aumento de €[confidencial].
7. No que se refere ao enquadramento jurídico do pedido de compensação financeira, sustenta a CIM que as situações invocadas pela ABA se subsumem na definição de alteração anormal e imprevisível de circunstâncias de natureza objetiva, tal como previsto no n.º 2 do artigo 314.º do CCP.
8. O artigo 282.ª do CCP estipula que *“Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro apenas nos casos especialmente previstos na lei ou, a título excecional no próprio contrato”* e a Cláusula 56.ª do Contrato sustenta-se em eventos de modificação unilateral impostos pela CIM *“1) A Concessionário tem direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, nos termos do preceituado nesta Cláusula, nos seguintes casos: a) Em caso de modificação unilateral, imposta pelo Concedente, dos condições de desenvolvimento das atividades e serviços integrados no objeto da Concessão. b) Em caso de aprovação de regulamentos municipais, de caráter específico sobre o Serviço Público, que tenham impacto direto sobre as receitas ou custos respeitantes às atividades e serviços integrados no objeto da Concessão”*, considerando a CIM que não se trata do caso concreto.
9. Também sustenta que, de acordo com a Jurisprudência¹, as medidas anormais e imprevisíveis adotadas por outras entidades que não o contraente público (no presente caso, as medidas legislativas restritivas de prevenção e contenção da pandemia Covid-19 impostas pelo Estado Português, o aumento de preço de combustíveis e as portarias de extensão de aplicação do contrato coletivo de trabalho do setor) não dão origem a um direito à reposição do equilíbrio financeiro, nos termos do n.º 2 do artigo 314.º do CCP mas sim a modificação contratual ou compensação financeira: *“Os demais casos de alteração anormal e imprevisível das circunstâncias conferem direito à modificação do contrato ou a uma compensação financeira, segundo critérios de equidade”*.²

¹ Acórdão do Tribunal Central Administrativo Sul, proferido em 05.07.2017 no âmbito do processo n.-08873/12.

² Recorda a CIM que *“A anormalidade e imprevisibilidade deste evento infere-se inclusivamente a partir do reconhecimento que o legislador nacional fez da sua excecionalidade e da magnitude do impacto negativo que o mesmo produziu no setor do transporte público rodoviário de passageiros através do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, que criou um mecanismo excecional de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transporte público de passageiros, decorrentes da situação epidemiológica”* sendo evidente que *“a ocorrência da pandemia Covid-*

10. Neste caso, é suscetível de ser subsumida no disposto na Cláusula 74.^a do Contrato de Concessão e, como tal, deve ser tratada como um evento de força maior.
11. No que se refere ao aumento do preço dos combustíveis, que no período de 2022 se cifrou em cerca de 68,1 %, considera a CIM que o mesmo é de natureza anormal e imprevisível³, bem como fora dos riscos normais do contrato e não acomodável pelos mecanismos de atualização tarifária, não sendo de o operador “suportar/internalizar o sacrifício em proporção injusta”.
12. A CIM sublinha que *“o que se acaba de referir no parágrafo anterior é válido única e exclusivamente no que respeita ao ano de 2022, que foi o ano de início do Contrato de Concessão. O mesmo entendimento não será válido para qualquer pedido que eventualmente possa ser apresentado relativamente aos anos subsequentes se ocorrer um contínuo ou novo aumento dos preços dos combustíveis, caso em que esse risco terá de ser gerido pela Concessionária nos termos previstos na Cláusula 45.^a, n.º 2 e 3 do Contrato de Concessão.”*
13. Quanto ao aumento do custo com os motoristas, sem prejuízo do regime de risco previsto no contrato em matéria laboral, onde se prevê o risco de variação na casa de 10% (em rigor 9,9%) dos custos laborais primeiro ano do Contrato, entende a CIM que não pode ser imputado à ABA.
14. Entende a CIM que está em causa um aumento setorial para o setor no âmbito dos instrumentos de regulamentação coletiva aprovados entre a ANTRON e o Governo e da qual a ABA não faz parte e não pode influenciar, dando origem a uma portaria de extensão que impôs aos operadores o valor salarial a praticar em 2022.
15. Acresce que tal imposição ocorrer já na Fase de Transição Inicial do Contrato de Concessão, ou seja, com o mesmo já em vigor, sendo que o mecanismo contratual

19 e todos os eventos e consequências subsequentes se tratam de uma alteração anormal das circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar”.

³ Segundo a CIM, *“consequência do aumento preço do crude desde o último trimestre de 2021, causado pela recuperação económica após o impacto inicial da pandemia Covid-19, e depois pela eclosão da guerra na Ucrânia que causou perturbações nas cadeias de distribuição de diesel— muito do qual, em Portugal, era importado da Rússia. Anormal, porque o Modelo Financeiro da concessão previa o aumento dos preços dos combustíveis, mas numa evolução que foi totalmente ultrapassada(...) guerra da Ucrânia veio agravar de forma significativa a tendência de crescimento anormal dos preços do combustível que já se vinha manifestando desde a pandemia Covid-19.”*

de atualização tarifária extraordinária a que se refere a Cláusula 42.^a do Contrato (que considera as variações em matéria salarial) apenas tem aplicação para o ano de 2023.

16. Mais considera a CIM que o operador não podia prever aquela atualização à data da apresentação da proposta e tendo em conta os valores historicamente conhecidos nos anos anteriores a este respeito.
17. Também neste caso, a CIM considera que o entendimento não é replicável para outros anos do contrato.
18. Acrescenta ainda que as alterações de circunstâncias referidas devem ser remediadas através do pagamento de uma compensação financeira e não mediante uma qualquer outra modificação contratual designadamente quanto a (i) exigências de frota (por o investimento se encontrar realizado), (ii) oferta (por ser incompatível com níveis mínimos de serviço previsto na lei n.º 52/2015, de 9 de junho), no (iii) receita tarifária (por implica uma redução de passageiros transportados) e duração do Contrato (por implicar apenas o pagamento de compensação a final do contrato).
19. O pedido de compensação financeira submetido pelo operador ABA ascende a €_[confidencial] relativos ao ano 2022.
20. Contudo a CIM entende que “não seria justo nem proporcional que a CIMBAL fosse forçada a compensar a ABA pela totalidade das perdas de receitas ou acréscimo de custos por esta sofrida” devendo “*ser fixada uma compensação adequada à justiça do caso concreto, respeitando os termos e limites da proporcionalidade, da igualdade e da razoabilidade.*”
21. Defende que o Covid-19 deve ser encarado, do ponto de vista jurídico, como um risco a que todos os contraentes, membros de “uma mesma comunidade de risco”, estão expostos. Nenhum sujeito, parte num contrato, pode pretender eximir-se aos seus efeitos à custa do outro, nem devem permitir-se benefícios fortuitos a uma das partes que impliquem o prejuízo da outra.
22. Não se pretende colocar o lesado na situação em que estaria se não tivesse ocorrido a perturbação, mas apenas assegurar a repartição do prejuízo excessivo

gerado por essa ocorrência, que não é imputável à CIM. De acordo com a CIM o mesmo se aplica para o aumento de custos salariais com os combustíveis.

23. Entende, assim, que a CIM deve assumir o valor equitativo de [confidencial] % das perdas causadas pelas alterações anormais e imprevisíveis das circunstâncias, o que equivale à compensação de parte do prejuízo financeiro da ABA no montante de [confidencial]€.
24. Na sequência de solicitação da AMT, a CIM remeteu o Modelo Económico e Financeiro, atualizado pelo operador.

III – ANÁLISE

Introdução

25. Como referido, foi solicitado à AMT a emissão de parecer, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, quanto ao pedido de compensação financeira do operador, que irá pronunciar-se ao abrigo da alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º dos seus Estatutos, ou seja, *“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, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional, de acordo com os presentes estatutos e demais legislação aplicável”* e das alíneas a) e c) do n.º 3 do artigo 34.º do mesmo diploma, ou seja, *“fazer cumprir as leis, os regulamentos e atos de direito da União Europeia”* e *“proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados”*.
26. A AMT emitiu o parecer prévio vinculativo 6/AMT/2020, de 16 de janeiro) quanto ao procedimento concursal, numa fase em que se assistia a um crescimento de passageiros no transporte público, potenciado posteriormente pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária no Transporte Público de Passageiros^{4 5}.

⁴ Implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária - Dados Preliminares .- https://www.amt-autoridade.pt/media/2270/implementacao_part_2019.pdf

⁵ Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019 - <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2020/Noticia%20-%20Relat%C3%B3rio%20de%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20do%20Impacto%20do%20PART%202019/Relat%C3%B3rio%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20Impacto%20do%20PART%20-%20Set2020.pdf>

27. Ou seja, os procedimentos concursais públicos, em vários setores, não podiam prever, os impactos que se viriam a verificar no início do ano seguinte, com a Pandemia de COVID-19, um acontecimento absolutamente inédito e extraordinário, facto este que teve reconhecimento e consagração legislativa através do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril.
28. De recordar, também, que as partes celebraram o contrato, após findar o procedimento concursal, em 14 de dezembro de 2020, em pleno período pandémico, tendo o contrato sido objeto de visto do Tribunal de Contas em 20 de abril de 2021, tendo começado a produzir efeitos em 21 de abril de 2021.
29. O contrato foi ainda objeto de aditamento, adiando o fim do período inicial de exploração de 1 de novembro de 2021 para 1 de janeiro de 2022 e previu a possibilidade de acomodação de obrigações de serviço público adicionais, tendo a AMT emitido o Parecer n.º 9/AMT/2022 de 27 de junho, no sentido favorável, considerando a situação excecional provocada pela Pandemia COVID 19.

Análise Económico-Financeira

30. [confidencial].
31. É sabido que a operação em causa funciona na modalidade de contrato de concessão de serviço público de transporte de passageiros (contrato net cost), em que o operador explora o serviço público ficando exposto ao risco da procura sendo remunerado através das receitas tarifárias geradas pela exploração do serviço público e atividades acessórias por si desenvolvidas e pela compensação pelas Obrigações de Serviço Público, atribuídas pela CIMBAL.
32. A ABA — Autocarros do Alentejo, S.A. (ABA), enquanto contraente apresentou um pedido de reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Exploração do Serviço Público de Transporte de Passageiros na CIMBAL, em sequência dos efeitos da pandemia Covid-19.
33. Importa relembrar que devido ao reconhecimento da anormalidade e imprevisibilidade deste evento pelo legislador nacional, assim como, da magnitude do impacto negativo que o mesmo produziu no setor do transporte público rodoviário de passageiros criou, através do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, um mecanismo excecional de atribuição de financiamento e compensações

aos operadores de transporte público de passageiros, tendo a ABA recebido verbas provenientes deste mesmo mecanismo.

34. [confidencial]
35. [confidencial]
36. [confidencial]
37. A este propósito, considera-se ser de determinar a correção dos respetivos reportes e envio para esta Autoridade, e recomenda-se um maior cuidado e rigor em reportes futuros.
38. Por outro lado, a AMT analisou o pedido de compensação efetuado pela ABA, através da comunicação de 27.06.2023, assim como a deliberação do Conselho Intermunicipal de 19.02.2024, sobre os quais apresenta de seguida considerações e correções que passamos a descrever.
39. Face às circunstâncias de crise energética e aos elevados preços de energia, o Governo lançou um Apoio Extraordinário e Excepcional aos transportes públicos pesados de passageiros (Apoio do FA), para compensar o aumento do preço dos combustíveis.
40. O referido apoio foi conferido a veículos que utilizem combustíveis fósseis e que tenham a inspeção periódica obrigatória válida, tendo os respetivos montantes sido calculados com base num valor de 10 cêntimos por litro para os veículos que utilizem combustíveis fósseis que não o gás natural, assumindo consumos de 2100 litros por mês por autocarro. O apoio foi suportado pelo Fundo Ambiental com verbas provenientes do Orçamento do Estado, tendo ocorrido em 2022 através de 4 avisos, cujos montantes constam da tabela infra:
41. [confidencial].
42. [confidencial]
43. [confidencial]
44. Neste mesmo contrato não se encontra definido, na sua cláusula quarta, o preço. O que nos suscitou 2 questões:
 - De que forma a CIMBAL monitoriza um contrato em que um dos principais fatores de produção não tem custo definido e sendo o valor a praticar,

segundo o n.º 1 da cláusula 4.ª, “acordado entre as partes, tendo por referência os valores normalmente praticados no mercado”, portanto conceitos vagos e indeterminados;

- A ABA e a RA são entidades relacionadas (a ABA é detida 100% pela RA), assumindo-se assim o preço deste contrato como um preço de transferência, o qual deve ser transparente e deve o sujeito passivo dispor da informação e documentação respeitantes à política adotada na determinação dos preços de transferência de forma organizada⁶.

45. De referir também que dos vários esclarecimentos solicitados apenas foi facultado o contrato de aluguer com a RA. Pelo que, embora esta questão não influencie diretamente o valor da compensação, não pode, esta Autoridade deixar de, após emissão de parecer prévio, perceber em pormenor e de forma cabal todas estas questões relacionadas quer com este quer com o contrato de aluguer com a EVB.
46. Nesta medida, o “Apoio do FA” foi concedido diretamente à proprietária dos veículos, à RA, que é também quem vende/fornece o combustível à ABA para prestação do serviço, tendo, a mesma, em sede de proposta apresentado um valor consideravelmente mais baixo do que aquele que se verificava no mercado à época.
47. Questionado o operador, respondeu que: *“A Rodoviária do Alentejo aplicou no custo do gasóleo fornecido à ABA exatamente o desconto correspondente ao apoio por litro recebido do Fundo Ambiental”*.
48. [confidencial]
49. [confidencial]
50. [confidencial]
51. [confidencial]
52. [confidencial]
53. [confidencial]
54. [confidencial]
55. [confidencial]

⁶ Portaria n.º 268/2021 de 26 de novembro.

- 56. [confidencial]
- 57. [confidencial]
- 58. [confidencial]
- 59. [confidencial]

Conclusão

- 60. Face ao exposto, considera-se que, na generalidade, a CIM foi rigorosa na avaliação do contexto, fundamentando assim as medidas legalmente admissíveis para repor a concessão em termos semelhantes ao equilíbrio entre as partes resultante do contrato.
- 61. Efetivamente, do pedido de compensação apresentado afigura-se não decorrer de qualquer modificação unilateral, imposta pelo concedente, com impacto direto nas atividades da concessão, não decorrendo assim uma situação que, no quadro contratual existente, enquadre o direito à reposição do equilíbrio contratual.
- 62. De igual modo, também no quadro do CCP e como também a CIM bem refere apenas no previsto no n.º 2 do artigo 314º do CCP se encontra moldura legal para a compensação financeira do concessionário.
- 63. Neste quadro o procedimento de avaliação do direito à compensação e a sua valorização à luz do CC e do CCP não objetiva uma reposição do equilíbrio contratual, mas sim a “modificação do contrato ou (a) uma compensação financeira segundo critérios de equidade” [n.º 2 do artigo 314º do CCP], procedimento adotado pela CIM.
- 64. Os valores computados afiguram-se, na generalidade adequados, estando em linha seja com os valores considerados no modelo financeiro da concessão, com exceção das matérias ligadas com os custos com combustíveis, tal como exposto anteriormente.
- 65. De referir a repartição de responsabilidades, está em linha com o determinado no referido n.º 2 do artigo 314.º do CCP quanto à equidade na repartição das responsabilidades, que, tendo em consideração o quadro social, económico e financeiro em que se desenvolve a concessão e ainda atendendo ao próprio interesse público da prestação do serviço, se afigura aceitável apesar de se tratar de uma matéria com alguma indeterminação.

66. Contudo, no que se refere aos montantes imputáveis a título de custos de combustíveis, considera-se que deverá existir um ajuste aos mesmos, de forma a adequadamente considerar os impactos da medida de política pública de financiamento de combustíveis.
67. Em qualquer dos casos, deve proceder-se à alteração do modelo financeiro da concessão, incorporando o valor da compensação acordada, estabelecendo deste modo um modelo financeiro atualizado que suportará o desenvolvimento futuro das atividades da concessão.
68. Por outro lado, considera-se que os montantes que venham a ser liquidados devem ser refletidos nos dados a transmitir à AMT, para efeitos da avaliação prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, devendo o operador, em articulação com a CIM, proceder aos ajustamentos a que houver lugar em exercícios passados.
69. O regime jurídico da modificação objetiva dos contratos administrativos (cfr. artigo 280.º, n.º 1, do CCP, no âmbito do qual se encontram sujeitos à Parte III deste diploma) resulta do Capítulo V do Título I da Parte II do CCP (cf. artigos 311.º a 315.º).
70. Há ainda que ter em conta, as regras relativas ao REF – cf. n.º 1 do Artigo 282.º do CCP, conjugado com o n.º 1 do Artigo 314.º do CCP.
71. Normalmente, a reposição do equilíbrio económico financeiro do contrato implica uma modificação contratual (nesse sentido, cf. LEITÃO, Alexandra, in “O Tempo e a Alteração das Circunstâncias Contratuais).
72. O poder de modificação unilateral do contrato por parte da Administração também pode ser usado na sequência de uma alteração de circunstâncias, que tenha em conta a necessidade de o contrato prosseguir o seu fim de público (nesse sentido, cf. referências a uma “nova ponderação das circunstâncias existentes” ou, ainda, a “razões de interesse público decorrentes de necessidades novas” – cf. al b) do Artigo 312.º do CCP).
73. O facto do príncipe (fait du prince) corresponde a uma alteração extracontratual de carácter genérico e normativo -por exemplo alterações legais ou regulamentares – que afetem o contrato, embora não o tenham por objeto.

74. O CCP considera (Artigo 314.º) que passa pela recondução à figura da modificação unilateral do contrato, apenas quando a atuação que se configura como fait du prince, seja imputável ao contraente público, mas adotada fora do seu poder de conformação (Artigo 314.º, n.º 1, al a)).
75. Nestes casos, há lugar a uma modificação do contrato e á reposição do seu equilíbrio económico financeiro, sendo, no entanto, necessário considerar (e verificar) se estamos perante uma “alteração anormal e imprevisível das circunstâncias” que (i) confere direito à modificação do contrato ou a (ii) uma compensação financeira, segundo critérios de equidade (n.º 2 do Artigo 314.º do CCP).
76. Como vimos, foi esta a opção/fundamentação escolhida pela CIM para justificar a compensação a pagar ao Operador.

IV - CONCLUSÕES

77. Em conclusão, e tendo em conta os elementos disponibilizados e citados, o parecer da AMT, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 5.º e das alíneas a) e c) do n.º 3 do artigo 34.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, não poderá deixar de ser favorável quanto a um acordo, que se encontra na disponibilidade das partes quanto aos seus termos, mas que se afigura equitativo, e respeitados dos princípios da proporcionalidade, da igualdade e da razoabilidade.
78. Contudo, e sem prejuízo das recomendações e determinações do capítulo anterior, a menos que outros elementos e fundamentação sejam aduzidos, considera-se no que se refere aos montantes imputáveis a título de custos de combustíveis, deverá existir um ajuste aos mesmos, de forma a adequadamente considerar os impactos da medida de política pública de financiamento de combustíveis, sem prejuízo de pronúncia da CIM, no prazo de 10 dias úteis, nos termos do Código do Procedimento Administrativo.
79. Sem prejuízo os montantes que venham a ser liquidados devem ser refletidos nos dados a transmitir à AMT, para efeitos da avaliação prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, devendo o operador, em articulação com

a AMAL, proceder aos ajustamentos em exercícios passados, se a eles houver lugar.

80. [confidencial]

Lisboa, 23 de julho de 2024

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino