



RELATÓRIO ESTATÍSTICO RELATIVO À IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO-LEI N.º 14-C/2020, DE 7 DE ABRIL

Financiamento aos operadores de transportes
essenciais no âmbito da pandemia COVID-19
2020-2023



ÍNDICE

1. ENQUADRAMENTO	4
1.1. Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril	5
1.2. Verbas afetas aos regimes de financiamento do SPTP e reforços extraordinários	6
2. METODOLOGIA DEFINIDA PARA A AVALIAÇÃO A EFETUAR PELA AMT	11
3. DADOS ESTATÍSTICOS	15
3.1. Binómios avaliados	16
3.2. Binómios sobrecompensados	16
3.3. Binómios não sobrecompensados	17
3.4. Rendimentos afetos à exploração do SPTP	20
3.4.1. Receitas tarifárias	20
3.4.2. Compensações tarifárias	21
3.4.3. Outros rendimentos	23
3.5. Gastos afetos à exploração do SPTP	26
4. REPORTE DE DADOS PELAS AT	28
5. AUDITORIA AOS DADOS REPORTADOS PELOS OPERADORES DE SPTP NO ÂMBITO DO DECRETO-LEI N.º 14-C/2020	31
6. CONCLUSÕES	34
ANEXO 1 - DISTRIBUIÇÃO DAS VERBAS DO PART, EXTRA-PART E PROTRANSP PELAS AM/CIM, 2020-2023	37
ANEXO 2 - MODELO A	42
ANEXO 3 - LISTA DOS OPERADORES ABRANGIDOS PELA AVALIAÇÃO EFETUADA AO ABRIGO DO DECRETO-LEI N.º 14-C/2020, EM PELO MENOS UM DOS ANOS DA SUA VIGÊNCIA	44
ANEXO 4 - DISTRIBUIÇÃO DO RESULTADO MÉDIO DE EXPLORAÇÃO DO SPTP POR BINÓMIO, POR ANO E POR CIM/AM	48
ANEXO 5 - MODELO B	52
ANEXO 6 – LISTA DOS BINÓMIOS AUDITADOS	54



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Distribuição das verbas de financiamento do SPTP, por fonte de financiamento	9
Figura 2 - Distribuição geográfica das verbas de financiamento do SPTP	10
Figura 3 - Distribuição geográfica do resultado médio da exploração do SPTP por binómio, nos anos 2020 a 2023, respetivamente	19
Figura 4 - Evolução das receitas tarifárias, entre 2020 e 2023	20
Figura 5 - Mapa do total de receitas tarifárias	21
Figura 6 - Evolução das compensações tarifárias, entre 2020 e 2023	22
Figura 7 - Mapa das compensações tarifárias	23
Figura 8 - Evolução dos outros rendimentos, entre 2020 e 2023	24
Figura 9 - Mapa dos outros rendimentos	25
Figura 10 - Evolução dos gastos afetos à exploração do SPTP, entre 2020 e 2023	26
Figura 11 - Mapa dos gastos afetos à exploração do SPTP	27
Figura 12 - Repartição das AT por anos em que reportaram dados	29

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Verbas afetas ao PART, extra-PART e PROTransP	7
Tabela 2 - Operadores e binómios avaliados em cada ano	16
Tabela 3 - Número de binómios sobrecompensados em cada ano, e montante total da sobrecompensação	17
Tabela 4 - Evolução das receitas tarifárias, entre 2020 e 2023	20
Tabela 5 - Evolução das compensações tarifárias, entre 2020 e 2023	21
Tabela 6 - Evolução dos outros rendimentos, entre 2020 e 2023	24
Tabela 7 - Evolução dos gastos afetos à exploração do SPTP, entre 2020 e 2023	26

1.

ENQUADRAMENTO





1. ENQUADRAMENTO

1.1. Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril

O Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril¹ (Decreto-Lei n.º 14-C/2020), estabeleceu os procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia Covid-19.

Com efeito, no dia 18 de março de 2020, foi decretado o estado de emergência em Portugal – Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março² - na sequência do que o Decreto n.º 2-A/2020, de 20 de março³, veio determinar restrições ao exercício de determinadas atividades e à mobilidade dos cidadãos, incluindo a limitação da circulação de meios de transporte coletivos, no sentido de preservar a saúde pública.

As medidas de proteção da saúde pública implicaram “a determinação de imposições de limitação e ajustamentos à operação do serviço público de transporte de passageiros, designadamente, redução de níveis de utilização, limitações à venda e validação de títulos de transporte e forma de acesso aos veículos, (...) mantendo-se os serviços de transporte mínimos essenciais para assegurar a mobilidade dos cidadãos.” (cf. preâmbulo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020).

Estas medidas, por sua vez, resultaram numa redução das receitas tarifárias. No entanto, a redução da oferta do serviço público de transporte de passageiros (SPTP) também resultou numa redução dos custos de exploração do mesmo, nomeadamente em termos de custos com combustível e manutenção.

“Contudo, e porque o ajustamento da oferta é desproporcional à quebra de receita, dada a necessidade de assegurar serviços mínimos, de se assegurar uma ocupação máxima de 1/3 da capacidade dos veículos e de se ter imposto a não obrigatoriedade de validação dos títulos de transporte (...), as medidas impostas durante o estado de emergência conduziram ao agravamento do défice de exploração dos serviços de transporte que se mantiveram operacionais.” (cf. preâmbulo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020).

Assim, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 veio estabelecer os procedimentos relativos à atribuição de financiamento para compensar os operadores de SPTP pela realização dos serviços de transporte público essenciais que fossem deficitários do ponto de vista da cobertura dos gastos operacionais pelas receitas de vendas de títulos, ao abrigo dos seguintes regimes (artigo 1.º e n.º 1 do artigo 2.º):

- Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos⁴;
- Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP)⁵;
- Passe 4_18@escola.tp, criado pelo Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro, na sua redação atual⁶;
- Passe sub23@superior.tp, criado pelo Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto, na sua redação atual⁷;

¹ <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/decreto-lei/2020-138217615#>

² <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-presidente-republica/14-a-2020-130399862>

³ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto/2-a-2020-130473161>

⁴ Regulado pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, na sua redação atual (<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/1-a-2020-127764896>), entretanto revogado.

⁵ Previsto na Lei n.º 2/2020, de 31 de março, que aprova o Orçamento de Estado para 2020 (<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/2-2020-130893436>)

⁶ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/186-2008-452234>

⁷ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/203-2009-488484>



- Passe social+, regulado pela Portaria n.º 272/2011, de 23 de setembro⁸.

O diploma definia ainda a ordem de prioridade de cada regime de financiamento, i.e., o PART seria o primeiro e principal regime de financiamento dos serviços de transporte público essenciais, seguido do PROTransP, para cobertura do défice de exploração não coberto pelo PART. Por fim, as compensações tarifárias pela disponibilização dos passes 4_18, sub23 e social+ seriam utilizadas para cobertura do défice de exploração não coberto por aqueles dois regimes.

Ficou ainda disposto, no mesmo diploma, que a *“atribuição das verbas previstas nos artigos anteriores está sujeita à supervisão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) no âmbito das suas competências.”*⁹.

Para tal, os operadores de SPTP deveriam remeter à AMT, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º, *“informação que permita avaliar se as verbas atribuídas a cada operador (...) não representam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim e são proporcionais à oferta de serviços de transportes disponibilizados, designadamente: a) Relatório e contas; b) Demonstração dos serviços efetivamente prestados e da evolução de receitas e custos, antes e depois das restrições e limitações decorrentes das medidas de mitigação da pandemia COVID-19, separando os dados relativos a serviço público e a outros serviços; c) Demonstração dos recebimentos de outros apoios recebidos no mesmo contexto; d) Comunicação de compensações e remunerações recebidas através de instrumentos legais, regulamentares e contratuais, por parte de entidades públicas; e) Outras informações e dados que sejam considerando necessários, para estes efeitos (...).”*

Na sua génese, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 apenas estabelecia o financiamento dos serviços de transporte público essenciais no 2.º trimestre de 2020. No entanto, considerando que os impactos da pandemia se prolongaram durante vários anos, a vigência deste diploma foi sucessivamente prorrogada:

- Pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 16 de julho¹⁰, até ao final de 2020;
- Pelo Decreto-Lei n.º 6-B/2021, de 15 de janeiro¹¹, até ao final de 2021;
- Pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2022, de 30 de junho¹², até ao final de 2022;
- Pelo Decreto-Lei n.º 89/2022, de 30 de dezembro¹³, até ao final de 2023.

1.2. Verbas afetas aos regimes de financiamento do SPTP e reforços extraordinários

As verbas afetas aos regimes de financiamento do SPTP – PART e PROTransP – são definidas pelas leis do Orçamento de Estado (LOE). Entre 2021 e 2023, foi também em sede de LOE que foram definidas as verbas para *“(...) reforço adicional dos níveis de oferta nos sistemas de transportes públicos abrangidos pelo PART, tendo em conta um cenário mais adverso dos efeitos da crise pandémica no sistema de mobilidade (...).”*¹⁴, conhecidas como as verbas extra-PART (Tabela 1).

⁸ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/272-2011-671036>

⁹ N.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020.

¹⁰ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/39-a-2020-138217278>

¹¹ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/6-b-2021-154202309>

¹² <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/42-a-2022-185452470>

¹³ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/decreto-lei/89-2022-205493446>

¹⁴ N.º 3 do artigo 305.º da Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro, que aprova o Orçamento do Estado para 2021.



Tabela 1 - Verbas afetas ao PART, extra-PART e PROTransP

LOE	2020	2021	2022	2023
	Lei n.º 2/2020, de 31 de março	Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro	Lei n.º 12/2022, de 27 de junho	Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro
Verba afeta ao PART	€138,6M	€198,6M	€138,6M	€138,6M
Verba extra-PART		€130M	€100M	€60M
Verba afeta ao PROTransP	€15M	€15M	€20M	€20M

Fonte: AMT

A distribuição das verbas definidas na LOE no âmbito destes regimes de financiamento do SPTP foi posteriormente operacionalizada por meio de despachos conjuntos dos governantes com competências na matéria.

Assim, entre 2020 e 2023, foram emitidos 19 despachos que operacionalizaram a atribuição de verbas ao abrigo do PART e do PROTransP e verbas extra-PART (por ordem cronológica de publicação dos despachos):

- Despacho n.º 1048-A/2020, de 23 de janeiro¹⁵ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PART;
- Despacho n.º 5545-B/2020, de 15 de maio¹⁶ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PROTransP, assim como as dotações a atribuir às comunidades intermunicipais (CIM) em 2020;
- Despacho n.º 1824-A/2021, de 17 de fevereiro¹⁷ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PART;
- Despacho n.º 3387-A/2021, de 29 de março¹⁸ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PROTransP, assim como as dotações a atribuir às CIM em 2021;
- Despacho n.º 3515-A/2021, de 1 de abril¹⁹ - regulamenta os termos em que podem ser concretizadas as transferências das verbas extra-PART e estabelece as respetivas dotações a atribuir às áreas metropolitanas (AM)/CIM em 2021;
- Despacho n.º 7495-B/2021, de 28 de julho²⁰ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 1.º trimestre de 2021;
- Despacho n.º 11653-A/2021, de 24 de novembro²¹ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 1.º semestre de 2021²²;

¹⁵ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/1048-a-2020-128470382>

¹⁶ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/5545-b-2020-133837488>

¹⁷ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/1824-a-2021-157615654>

¹⁸ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/3387-a-2021-160510564>

¹⁹ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/3515-a-2021-160769671>

²⁰ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/7495-b-2021-168561731>

²¹ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/11653-a-2021-174825441>

²² Apesar de este despacho referir um montante total de verba a transferir de 51.505.890,39 euros, as verbas a transferir para as AM/CIM somam (apenas) 51.469.890,48 euros, pelo que foi este o valor considerado nos cálculos apresentados infra.



- Despacho n.º 1147-A/2022, de 27 de janeiro²³ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 2.º semestre de 2021;
- Despacho n.º 8280/2022, de 7 de julho²⁴ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no ano de 2021;
- Despacho n.º 9829/2022, de 9 de agosto²⁵ - regulamenta os termos em que podem ser concretizadas as transferências das verbas extra-PART no ano de 2022;
- Despacho n.º 12934-A/2022, de 8 de novembro²⁶ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PROTransP, assim como as dotações a atribuir às CIM em 2022;
- Despacho n.º 13965-A/2022, de 2 de dezembro²⁷ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 1.º semestre de 2022;
- Despacho n.º 14837-D/2022, de 29 de dezembro²⁸ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 3.º trimestre de 2022;
- Despacho n.º 5387/2023, de 10 de maio²⁹ - regulamenta os termos em que podem ser concretizadas as transferências das verbas extra-PART no ano de 2023;
- Despacho n.º 5963/2023, de 26 de maio³⁰ - estabelece os fatores de distribuição das verbas do PROTransP, assim como as dotações a atribuir às CIM em 2023;
- Despacho n.º 7461-A/2023, de 17 de julho³¹ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 4.º trimestre de 2022;
- Despacho n.º 12221-B/2023, de 29 de novembro³² - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 1.º trimestre de 2023;
- Despacho n.º 12221-C/2023, de 29 de novembro³³ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 2.º trimestre de 2023;
- Despacho n.º 3183-A/2024, de 25 de março³⁴ - estabelece as dotações extra-PART a atribuir às AM/CIM no 2.º semestre de 2023.

²³ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/1147-a-2022-178343578>

²⁴ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/8280-2022-185762194>

²⁵ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/9829-2022-187212616>

²⁶ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/12934-a-2022-203227680>

²⁷ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/13965-a-2022-204310009>

²⁸ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/14837-d-2022-205493455>

²⁹ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/5387-2023-212839654>

³⁰ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/5963-2023-213586120>

³¹ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/7461-a-2023-215716646>

³² <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/12221-b-2023-225051063>

³³ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/12221-c-2023-225051064>

³⁴ <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/despacho/3183-a-2024-857346411>

Conforme referido, os Despachos n.º 3515-A/2021, de 1 de abril, n.º 9829/2022, de 9 de agosto, e n.º 5387/2023, de 10 de maio, estabeleceram os termos nos quais podiam ser concretizadas as transferências de verbas para as AM/CIM destinadas ao reforço extraordinário dos níveis de oferta ou a assegurar o financiamento do SPTP num cenário mais adverso dos efeitos de crise pandémica no sistema de mobilidade e/ou numa queda de receita das empresas.

Estes despachos dispunham, de uma forma geral, que a utilização das verbas extraordinárias ficaria sujeita a uma avaliação e autorização condicional, assente na fundamentação de situação extremas e na estrita medida da demonstração das repercussões da evolução pandémica na prossecução dos serviços essenciais de transporte público coletivo. O recurso àquelas verbas era ainda condicional à submissão, por parte das AM/CIM, de relatórios trimestrais com a seguinte informação: i) avaliação da execução das verbas atribuídas relativas aos trimestres já decorridos; ii) declaração subscrita por contabilista certificado responsável pela contabilidade do operador, na qual conste o apuramento da informação sobre receitas (desagregadas por natureza) e custos indiretos e diretos imputáveis à realização do SPTP no período em questão; iii) estimativa devidamente fundamentada das necessidades de financiamento para o trimestre subsequente.

A competência pelo apuramento final das necessidades de financiamento recaía sobre o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), com base na informação reportada pelas autoridades de transportes (AT) e a competência pela realização das transferências recaía sobre o Fundo Ambiental.

À AMT competia a supervisão e fiscalização da atribuição das verbas, no âmbito das suas competências e do disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020.

A distribuição de verbas do PART, extra-PART e PROTransP pelas AM/CIM estabelecida nos despachos acima listados consta do anexo 1. Os anos de financiamento, conforme apresentados naquele anexo, correspondem ao ano indicado no despacho, e não ao ano em que as transferências foram efetivamente realizadas. Do conhecimento que a AMT tem nesta matéria, as verbas tanto do PART como extra-PART foram transferidas para as AM/CIM com atrasos, o que poderá ter causado constrangimentos no financiamento dos serviços essenciais de transporte público de passageiros.

Assim, e de acordo com os despachos, entre 2020 e 2023, foram atribuídos, às AM e CIM, cerca de mil milhões de euros (mais exatamente, 962.778.524,09 euros) a título de PART, extra-PART e PROTransP.

Esta verba reparte-se da seguinte forma: 614.400.000 euros a título de PART (63,8%), 278.378.524,09 euros a título de verbas extra-PART (28,9%) e 70.000.000 euros a título de PROTransP (7,3%) (Figura 1).

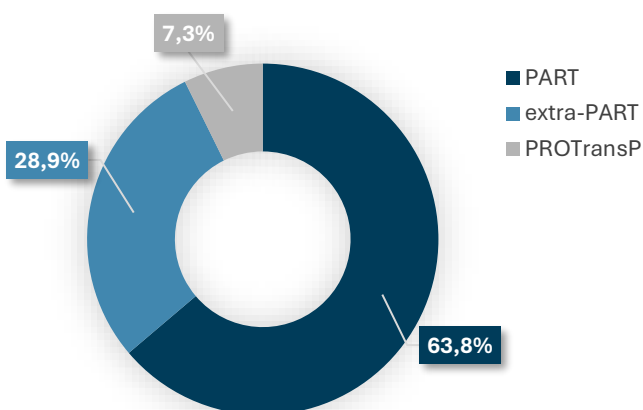
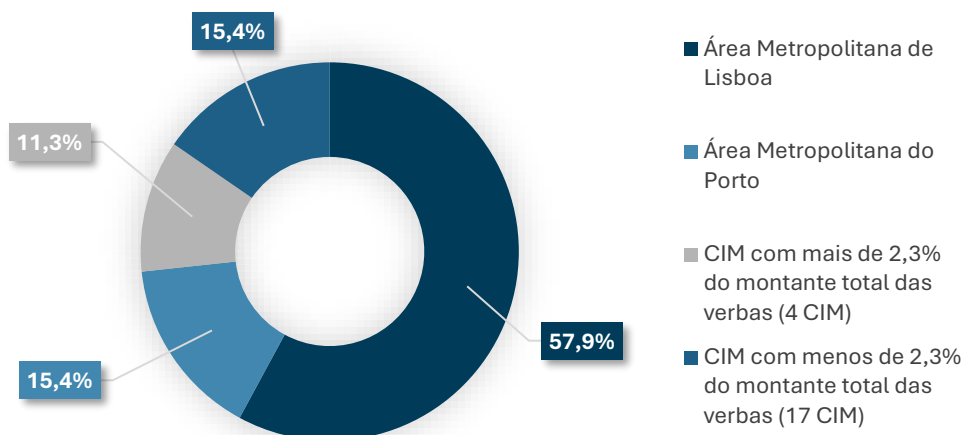


Figura 1
Distribuição das verbas de financiamento do SPTP, por fonte de financiamento

Fonte: AMT

Figura 2
Distribuição das verbas de financiamento do SPTP, por fonte de financiamento



Fonte: AMT

Em relação à distribuição geográfica das verbas (Figura 2), à AML foram atribuídas cerca de 58% das verbas (perto de 558 milhões de euros), seguido da AMP, à qual foram atribuídas 15,4% das verbas (cerca de 148,5 milhões de euros). Por seu lado, às CIM foi atribuída uma percentagem das verbas significativamente inferior. Com efeito, a CIM à qual foi atribuída a maior percentagem de verba foi a CIM do Cávado, com 3,4% das verbas (cerca de 32,4 milhões de euros), seguida da CIM Região de Coimbra, com 3% das verbas (cerca de 29,2 milhões de euros), da CIM do Ave, com 2,6% das verbas (cerca de 24,8 milhões de euros) e da CIM Viseu Dão Lafões, com 2,3% das verbas (cerca de 21,9 milhões de euros).

Às restantes CIM foi atribuída uma percentagem de verbas inferior a 2% do montante total das mesmas. As CIM às quais foram atribuídas as menores percentagens foram a CIM do Alto Tâmega, com 0,2% das verbas (cerca de 2,1 milhões de euros), a CIM das Terras de Trás-os-Montes, também com 0,2% das verbas (cerca de 2,3 milhões de euros), e a CIM da Beira Baixa, com 0,3% das verbas (cerca de 2,6 milhões de euros).

Estas diferenças significativas poderão justificar-se por duas razões principais: seja porque as AM/CIM não apresentaram os reportes exigidos; seja porque as necessidades de financiamento dos operadores de SPTP, em cada área geográfica, foram significativamente diferentes, havendo AM/CIM nas quais estas necessidades terão sido inexistentes em determinados trimestres. Qualquer uma destas situações é coerente com o facto de a distribuição das verbas extra-PART não abranger consistentemente sempre as mesmas AM/CIM.

2.

METODOLOGIA DEFINIDA PARA A AVALIAÇÃO A EFETUAR PELA AMT





2. METODOLOGIA DEFINIDA PARA A AVALIAÇÃO A EFETUAR PELA AMT

Como referido anteriormente, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 e os despachos acima listados estabeleceram que a atribuição das verbas destinadas a promover a sustentabilidade dos operadores de transportes mínimos essenciais e a satisfazer necessidades mínimas de mobilidade estaria sujeita à supervisão da AMT, no âmbito das suas competências.

Com efeito, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 estipulava que a AMT devia avaliar “*se as verbas atribuídas a cada operador, no âmbito de apoios concedidos ao abrigo do presente decreto-lei, não representam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim e são adequados à oferta de serviços de transporte disponibilizados.*”, tendo em conta os dados reportados pelos operadores (n.º 3 do artigo 6.º).

Após os cálculos efetuados, ancorados em informações prestadas pelos operadores, e no caso de se constatar uma sobrecompensação ou a sobreposição de apoios e compensações, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 previa a aplicação de um dos dois cenários possíveis: 1) a devolução dos montantes apurados, ou 2) o acerto de contas em pagamentos subsequentes.

Os apoios concedidos nos termos do disposto nos artigos nos artigos 3.º, 4.º e 5.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 deviam atender às perdas de receitas decorrentes dos efeitos da situação epidemiológica e dos custos associados à supressão das necessidades de transporte estabelecidas pelas AT. Para efeito do disposto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, a AMT elaborou um documento designado de “modelo A” (anexo 2)³⁵, o qual incluía a prestação da informação listada nas alíneas b) a e) do n.º 3 daquele artigo. Assim, até ao dia 15 de julho de cada ano³⁶, os operadores de SPTP deviam remeter à AMT o modelo A, para cada binómio operador/AT³⁷.

A metodologia de análise da AMT centrou-se nas seguintes etapas:

1. Verificação dos dados enviados por cada operador;
2. Cálculo da sobrecompensação para cada ano.

Atento o quadro legal europeu e nacional, o princípio orientador da avaliação efetuada pela AMT foi o de que as verbas atribuídas a cada operador não podiam representar uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim.

Neste sentido, a atribuição de financiamento ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 apenas podia ocorrer para compensar os operadores de transporte de passageiros pela realização do SPTP considerado essencial e definido pelas AT e que, decorrente das medidas excecionais de proteção da saúde pública adotadas, fosse deficitário do ponto de vista da cobertura dos gastos operacionais pelas receitas da venda de títulos de transporte, e isto para os anos de 2020 a 2023, inclusive.

Para tal, a avaliação da AMT incidiu na análise dos rendimentos e dos gastos afetos à exploração do SPTP, reportados pelos operadores para cada ano.

³⁵ No sentido de dar cumprimento às atribuições conferidas pelo Decreto-Lei n.º 14-C/2020, a AMT divulgou, a 15 de abril de 2020, um conjunto de esclarecimentos sobre o financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia COVID19 (http://www.amt-autoridade.pt/media/2437/faq_compensacoestarifarias.pdf). A AMT elaborou ainda as “Linhas de orientação para a avaliação pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes das verbas atribuídas a cada empresa/operador, no âmbito de apoios concedidos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril”, que submeteu a consulta pública, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, publicadas na 2.ª série do Diário da República de 27 de agosto de 2020 (Deliberação n.º 835/2020) (https://www.amt-autoridade.pt/media/2641/linhas_orientacao_poscp.pdf). O modelo A aprovado na referida Deliberação foi atualizado a 14 de junho de 2021, tendo em vista a simplificação do reporte para operadores e AT, tendo à data sido divulgada uma nota de apoio ao seu preenchimento (https://www.amt-autoridade.pt/media/3214/reporte_informacao_d14-c2020_7abril.pdf), assim como nos anos subsequentes, neste caso através do Balcão Único da AMT.

³⁶ Prazo introduzido pelo Decreto-Lei n.º 39/2021, de 31 de maio.

³⁷ Entendido como a relação contratual e/ou definição de obrigação de serviço público e de serviços essenciais/mínimos e pagamento da respetiva compensação.



Assim, foram consideradas elegíveis para o cálculo da sobrecompensação as seguintes rubricas de rendimentos e gastos da exploração do SPTP na jurisdição da respetiva AT:

- Receitas tarifárias da exploração do SPTP:
 - Receita de passes 4_18, sub23 e social+;
 - Receitas de outros passes;
 - Receita de títulos ocasionais;
 - Compensações tarifárias:
 - » PART;
 - » Passes 4_18, sub23 e social+;
 - Outras compensações tarifárias.

- Outros rendimentos advenientes da exploração do SPTP:
 - Contrato de serviço público e/ou prestação de serviços e/ou protocolos e/ou acordos;
 - Indemnizações compensatórias;
 - PROTransP;
 - Subsídios obtidos por trabalhadores em lay off;
 - Passes escolares pagos pelas Câmaras Municipais;
 - Outros rendimentos.

- Gastos afetos à exploração do SPTP:
 - Custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas (CMVMC);
 - Fornecimentos e serviços externos (FSE);
 - Gastos com o pessoal;
 - Amortizações e depreciações;
 - Gastos financeiros;
 - Imparidades/provisões;
 - Outros gastos operacionais.



Associado aos gastos, foi ainda incluída uma remuneração desses gastos, para a qual foi considerada a taxa de 10%, que correspondia ao valor médio da taxa de rendibilidade do ativo em 2019, do setor (H) das empresas de transportes e armazenagem, publicada pelo Banco de Portugal, nas estatísticas dos quadros do setor, disponível no site do BP³⁸.

A AMT entendeu que esta taxa de remuneração, por se tratar do valor de referência do setor em Portugal, acautelava o risco incorrido pelo operador de SPTP devido à intervenção da autoridade pública e, por isso, considerou-a como a taxa de lucro razoável associada à execução do SPTP.

A fórmula de cálculo da sobrecompensação utilizada, calculada por binómio operador/AT para cada ano, foi a seguinte:

$$\text{SBCP} = \text{RENDIMENTOS} - (\text{GASTOS} + \text{REMUNERAÇÃO DOS GASTOS})$$

Em que:

SBCP: sobrecompensação ou duplicação de apoios

RENDIMENTOS: total dos rendimentos obtidos pela exploração do SPTP

GASTOS: total dos gastos de exploração do SPTP

REMUNERAÇÃO DOS GASTOS: valor da remuneração dos gastos, que consiste na aplicação da taxa de 10% ao valor total dos gastos de exploração do SPTP

Se:

- $\text{SBCP} \leq 0$: o operador, no SPTP prestado naquele ano para a AT em questão, não foi sobrecompensado e não existiu duplicação de apoios;
- $\text{SBCP} > 0$: o operador, no SPTP prestado naquele ano para a AT em questão, foi sobrecompensado ou existiu duplicação de apoios.

O cálculo da sobrecompensação assentou nos dados reportados pelos operadores, não obstante ter sido analisada adicionalmente a informação reportada pelas AT respetivas, pela Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) e pelo Fundo Ambiental.

³⁸ <https://www.bportugal.pt/QS/qsweb/Dashboards>

3.

DADOS ESTATÍSTICOS





3. DADOS ESTATÍSTICOS

Como referido no ponto anterior, a avaliação efetuada pela AMT centrou-se no cálculo da sobrecompensação, para cada binómio operador/AT, com base na informação reportada pelos operadores.

A lista dos 119 operadores de SPTP abrangidos pela avaliação efetuada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, em pelo menos um dos anos da sua vigência, consta no anexo 3³⁹.

A presente secção assenta no agrupamento da informação reportada pelos operadores.

3.1. Binómios avaliados

A avaliação da sobrecompensação, no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, foi efetuada pela AMT nos anos 2021 a 2024, relativamente ao ano imediatamente anterior.

A Tabela 2 apresenta os números de operadores e de binómios avaliados, por ano.

Tabela 2 - Operadores e binómios avaliados em cada ano

Ano em que ocorreu a avaliação	2021	2022	2023	2024
Ano dos dados	2020	2021	2022	2023
Número de operadores abrangidos	93	98	102	100
Número de binómios abrangidos	221	205	200	172

Fonte: AMT

O número de operadores de SPTP abrangidos apresenta uma certa estabilidade, a rondar os 100 em cada ano de avaliação. No entanto, o número de binómios apresenta uma redução significativa, de cerca de 22%, entre 2020 e 2023, a qual poderá estar associada ao facto de, ao longo deste período, terem tido início diversos contratos de serviço público (CSP) cujo concedente são AM ou CIM, os quais “substituíram” os CSP cujos concedentes eram municípios.

3.2. Binómios sobrecompensados

A Tabela 3 apresenta o número de binómios sobrecompensados em cada ano, e o montante total da sobrecompensação⁴⁰.

É possível concluir que tanto o montante da sobrecompensação como o número de operadores sobrecompensados⁴¹ apresenta uma tendência decrescente entre 2020 e 2023 (ano dos dados), este último quando considerado em proporção do número de operadores abrangidos pela avaliação efetuada pela AMT ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 (passa de 14% em 2020 para 8% em 2023).

³⁹ Este número é superior ao número de binómios avaliados em cada ano, constante da Tabela 2, uma vez que abrange a totalidade dos operadores abrangidos em pelo menos um dos anos de vigência da avaliação efetuada pela AMT ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020.

⁴⁰ Os dados apresentados são os relativos a decisões finais da AMT, i.e., após audiência de interessados, no âmbito da qual os operadores podem corrigir os dados e/ou aportar novos dados o que, em algumas situações, originou uma decisão final diferente do projeto de decisão notificado aos operadores.

⁴¹ O número de operadores sobrecompensados inclui todos os operadores para os quais pelo menos um binómio apresenta sobrecompensação.



Nos dois primeiros anos de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, o montante da sobrecompensação é significativamente superior ao observado nos anos seguintes, o que poderá justificar-se por terem sido os anos da pandemia, tendo-se verificado uma tentativa de manutenção da oferta do SPTP considerado essencial, com recurso a diversas fontes de financiamento, o qual, após a avaliação efetuada pela AMT, se revelou ser superior aos gastos incorridos por certos operadores de SPTP. Nos anos seguintes, a procura aproximou-se dos níveis do pré-pandemia, pelo que aumentou o alinhamento entre os rendimentos e os gastos da exploração do SPTP.

Tabela 3 - Número de binómios sobrecompensados em cada ano, e montante total da sobrecompensação

Ano em que ocorreu a avaliação	2021	2022	2023	2024
Ano dos dados	2020	2021	2022	2023
Número de binómios sobrecompensados (após audiência de interessados)	13	16	5	8
Montante total da sobrecompensação	283 217,51 €	282 909,79 €	135 726,97 €	77 503,94 €

Fonte: AMT

A AMT questionou as AT relativamente à execução da decisão da AMT, i.e., sobre a devolução ou acerto em pagamentos futuros do montante da sobrecompensação.

Assim, foram questionadas 25 AT relativamente a 42 binómios. Como, nalguns binómios, o montante a devolver era à DGTF ou à AT e à DGTF, a AMT também questionou esta última.

Analisando a situação por anos dos dados, a totalidade do montante da sobrecompensação nos anos de 2020 e 2021 foi já devolvido ou foram efetuados acertos em pagamentos subsequentes.

Em relação a 2022 e 2023, os montantes de sobrecompensação foram já devolvidos ou foram efetuados acertos em pagamentos subsequentes, com exceção de três binómios relativamente aos quais os procedimentos ainda se encontram em curso.

3.3. Binómios não sobrecompensados

A grande maioria dos operadores e dos binómios avaliados apresentou, durante os quatro anos de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, uma situação de não sobrecompensação, sem montantes a devolver⁴². Ou seja, o resultado financeiro da exploração do SPTP na jurisdição da respetiva AT – que, para efeitos da avaliação efetuada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, corresponde à diferença entre os rendimentos e os gastos da exploração do SPTP acrescidos do lucro razoável – é negativo ou igual a zero.

Este resultado negativo é natural, justificado pela pandemia, que resultou na queda de receitas e na existência de défices de exploração, precisamente a situação que o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 – assim como as verbas extra-PART – visava compensar.

Analisados os dados reportados pelos operadores, verifica-se que o resultado da exploração do SPTP é, em média nos quatro anos, de cerca de -2,3 milhões de euros por binómio, e varia entre -2,79 milhões de euros por binómio

⁴² Na avaliação efetuada pela AMT, existiram binómios para os quais a sobrecompensação não se materializou, no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, porquanto o montante a devolver consiste na soma dos montantes devidos a título de compensação tarifárias pela disponibilização de passes 4_18, sub23 e social+, de PROTTransP e de PART, por esta ordem, e o operador reportou não ter recebido nenhum montante a esses títulos. Estes binómios foram excluídos da análise dos binómios não sobrecompensados.



em 2020 e os -2,15 milhões de euros por binómio, em 2022. O resultado negativo tão acentuado no ano de 2020 explica-se pelos efeitos que a pandemia e as medidas adotadas para proteger a saúde pública tiveram no SPTP.

Não obstante estes valores médios, o resultado da exploração do SPTP varia significativamente por ano e por binómio. No anexo 4, são apresentados os dados sobre os binómios não sobrecompensados, desagregados por AM/CIM. A Figura 3 apresenta a distribuição geográfica do resultado da exploração do SPTP, nos anos 2020 a 2023, respetivamente.

A análise dos quatro mapas permite concluir que existe uma relativa estabilidade na distribuição geográfica do montante do resultado da exploração do SPTP médio por binómio ao longo do tempo. Naturalmente, existem algumas AM/CIM a mudar de intervalo, mas essas alterações são faseadas ao longo do tempo e, com raras exceções, são alterações para o intervalo vizinho. Uma dessas exceções é o caso da CIM Viseu Dão Lafões, na qual a média por binómio do resultado da exploração do SPTP passou de cerca de -287 mil euros em 2020 para cerca de -7,5 milhões de euros em 2021.

Também na Área Metropolitana do Porto se assistiu a um fenómeno semelhante no mesmo ano: a média por binómio do resultado da exploração do SPTP passou de cerca de -1 milhão de euros em 2020 para cerca de -8,8 milhões de euros em 2021.

Não obstante estes exemplos, o montante médio do resultado da exploração do SPTP por binómio apresenta uma redução entre 2020 e 2021 em 78% das AM/CIM. Esta percentagem reduz-se para 56% entre 2021 e 2022 e para 30% entre 2022 e 2023.

Com efeito, entre 2022 e 2023, na grande maioria das AM/CIM constatou-se um agravamento do resultado de exploração de SPTP médio por binómio, sendo que o agravamento maior ocorreu na CIM do Ave, onde a média por binómio do resultado da exploração do SPTP passou de cerca de -650 mil euros em 2022 para cerca de -3 milhões de euros em 2023, e na CIM do Cávado, onde a média por binómio do resultado da exploração do SPTP passou de cerca de -550 mil euros em 2022 para cerca de -1,8 milhões de euros em 2023.

De resto, em todos os anos de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, na grande maioria das CIM, o montante médio do resultado da exploração do SPTP por binómio está situado no intervalo [-0,5M€;0M€).

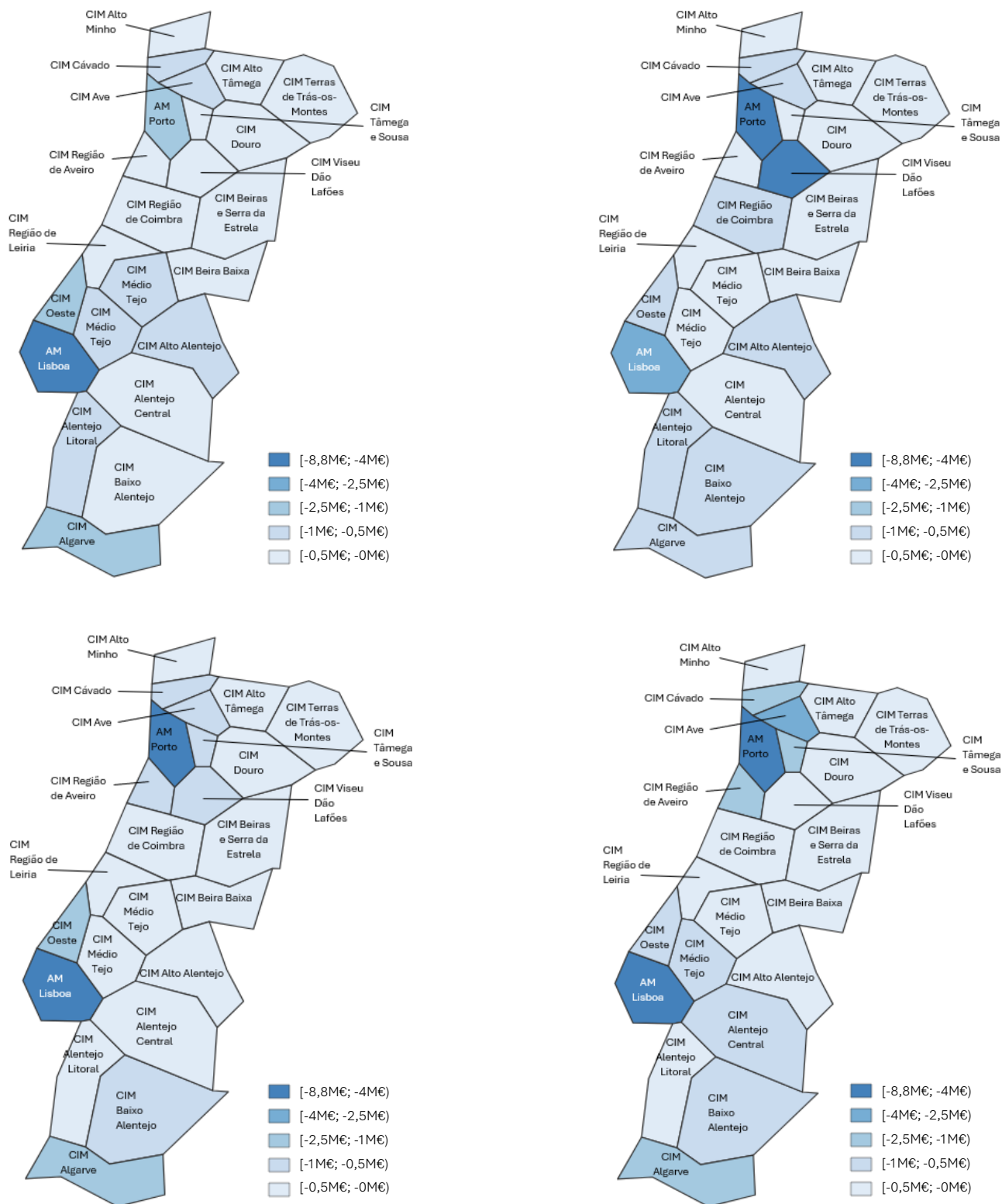
Estes resultados estão em linha com a análise apresentada na secção I.2), relativa à distribuição geográfica das verbas do PART, extra-PART e PROTransP. Com efeito, e tal como havia já sido referido, as AM de Lisboa e do Porto foram as grandes beneficiadas em termos da distribuição daquelas verbas, com uma percentagem agregada de 73,4%, com a AML a representar, por si só, 57,9% das verbas totais.

Algumas das CIM nas quais o resultado médio da exploração do SPTP é mais negativo, conforme visível na Figura 1, são igualmente CIM que receberam maiores percentagens das verbas do PART, extra-PART e PROTransP (e.g., CIM Viseu Dão Lafões, CIM do Cávado, CIM do Ave).

Não obstante, existem algumas situações particulares: à CIM Região de Coimbra foi atribuída uma percentagem relevante das verbas do PART, extra-PART e PROTransP mas o resultado médio da exploração do SPTP está no intervalo [-1M€;-0,5M€) no período em referência, com exceção de um ano, em que está no intervalo [-2,5M€;-1M€).

No sentido inverso, temos a situação das CIM do Oeste, CIM do Algarve, CIM do Tâmega e Sousa e CIM Região de Aveiro, nas quais o resultado médio da exploração do SPTP assume valores mais significativos, mas às quais foi atribuída, individualmente, uma percentagem inferior a 2% do total das verbas do PART, extra-PART e PROTransP.

Figura 3 - Distribuição geográfica do resultado médio da exploração do SPTP por binómio, nos anos 2020 a 2023, respetivamente



Fonte: AMT

Nas secções seguintes são apresentados em maior detalhe os rendimentos e os gastos afetos à exploração do SPTP, desagregados nos seus diferentes indicadores.

3.4. Rendimentos afetos à exploração do SPTP

No modelo A, os rendimentos de exploração do SPTP encontravam-se desagregados em três indicadores: “Receitas tarifárias”, “Compensações tarifárias” e “Outros rendimentos”, também desagregados noutros indicadores, conforme apresentado infra.

3.4.1. Receitas tarifárias

No modelo A, o indicador “Receitas tarifárias” estava desagregado nos seguintes indicadores: “Passes 4_18, sub23 e social+”, “Outros passes” e “Títulos ocasionais”.

Tabela 4 - Evolução das receitas tarifárias, entre 2020 e 2023

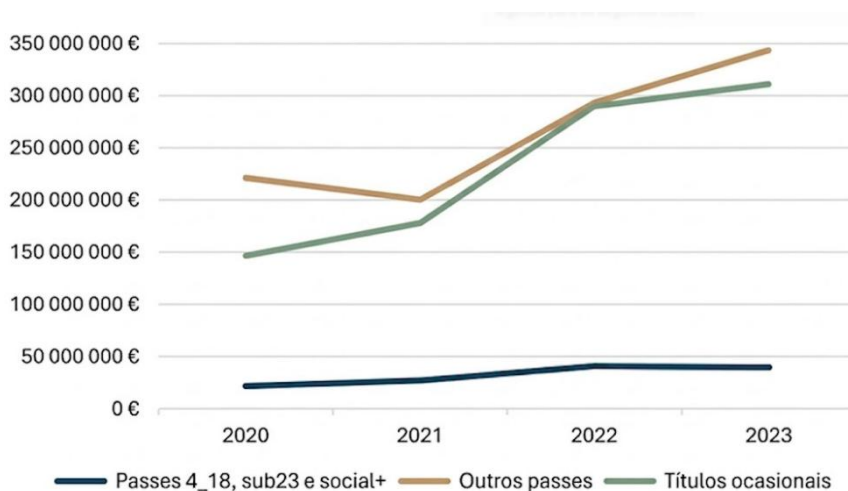
	2020	2021	2022	2023
Rendimentos da exploração do SPTP				
Receitas tarifárias	388 564 848,00 €	404 567 644,00 €	624 857 524,00 €	694 292 180,00 €
Passes 4_18, sub23 e social+	21 498 272,00 €	26 679 436,00 €	40 729 492,00 €	39 580 084,00 €
Outros passes	221 167 088,00 €	199 784 656,00 €	293 555 712,00 €	344 057 696,00 €
Títulos ocasionais	145 899 488,00 €	178 103 552,00 €	290 572 320,00 €	310 654 400,00 €

Fonte: AMT

As receitas associadas à disponibilização de passes – “Passes 4_18, sub23 e social+” e “Outros passes” – representam, no período de referência, cerca de 56% das receitas tarifárias, representando os “Títulos ocasionais” cerca de 44%, com exceção do ano de 2020, em que estas percentagens são, respetivamente, 62% e 38% (Tabela 4).

Todos os indicadores apresentam uma tendência de crescimento, embora esta seja mais vincada nos indicadores “Outros passes” e “Títulos ocasionais” do que no indicador “Passes 4_18, sub23 e social+” (Figura 4).

Figura 4 - Evolução das receitas tarifárias, entre 2020 e 2023

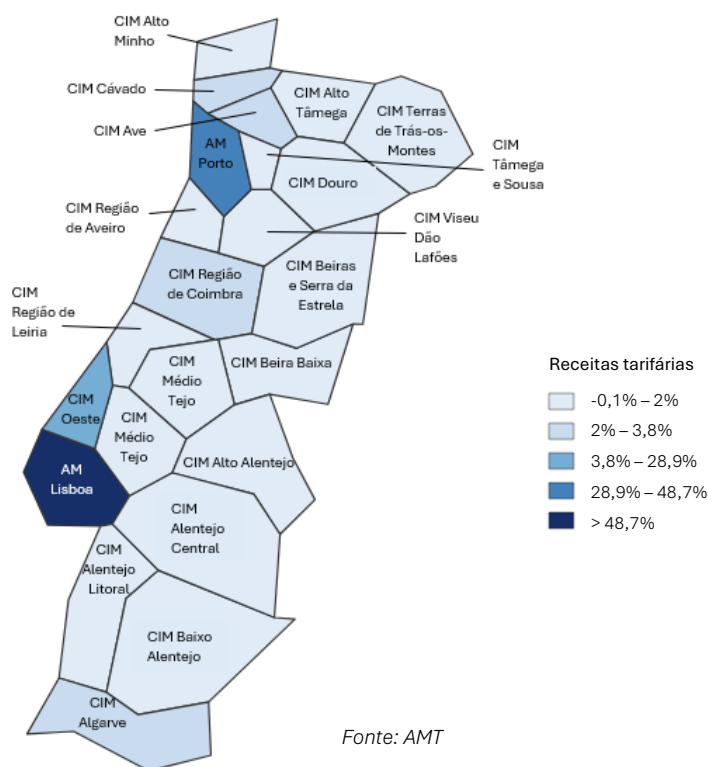


Fonte: AMT

A distribuição geográfica do montante total de receitas tarifárias (Figura 5) permite concluir que as AM de Lisboa e do Porto e a CIM Oeste são as três AT com maior peso nas receitas tarifárias (81,5%), sendo que a AML representa, por si só, praticamente 50% do montante nacional de receitas tarifárias.

De resto, a grande maioria das CIM representa um peso entre 0,1% e 2% do montante total de receitas tarifárias.

Figura 5 - Mapa do total de receitas tarifárias



3.4.2. Compensações tarifárias

No modelo A, o indicador “Compensações tarifárias” estava desagregado nos seguintes indicadores: “PART”, “Passes 4_18, sub23 e social+”⁴³, e “Outras compensações tarifárias”.

Tabela 5 - Evolução das compensações tarifárias, entre 2020 e 2023

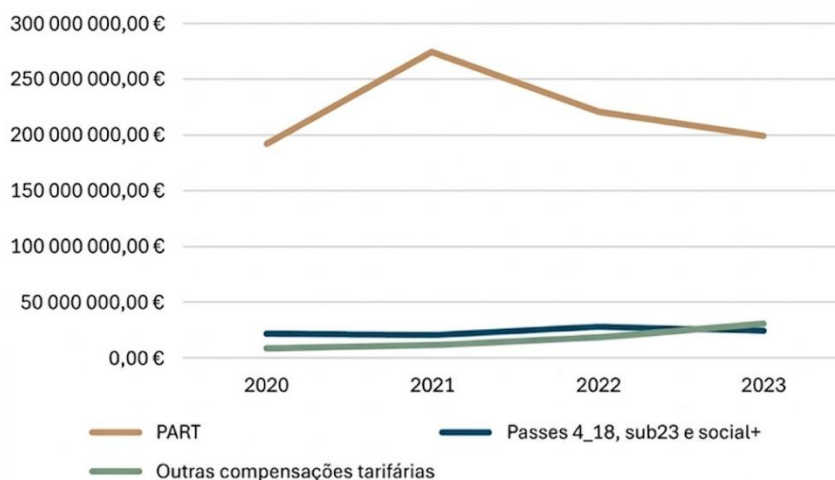
	2020	2021	2022	2023
Rendimentos da exploração do SPTP				
Compensações tarifárias	223 771 928,00 €	307679129,00 €	268452422,00 €	254209022,00 €
PART	190 760 320,00 €	274 143 968,00 €	220 927 872,00 €	198 856 688,00 €
Passes 4_18, sub23 e social+	21 995 434,00 €	21 235 112,00 €	28 326 484,00 €	24 583 946,00 €
Outras compensações tarifárias	11 016 174,00 €	12 300 049,00 €	19 198 066,00 €	30 768 388,00 €

Fonte: AMT

⁴³ Os montantes pagos pela DGTf a título de compensações tarifárias pela disponibilização dos passes 4_18, sub23 e social+ estão incluídos neste indicador.

O PART revelou-se a compensação tarifária mais significativa – representando entre 78% e 89% das compensações tarifárias –, o que não é surpreendente, uma vez que, nos termos do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, apenas os défices de exploração dos operadores de transporte não cobertos pelo PART poderiam ser financiados pelos outros regimes de financiamento (PROTransP⁴⁴ e compensações tarifárias pela disponibilização dos passes 4_18, sub23 e social+) (Tabela 5 e Figura 6).

Figura 6 - Evolução das compensações tarifárias, entre 2020 e 2023



Fonte: AMT

O PART apresenta um aumento muito significativo em 2021 (+44%), para financiamento dos défices de exploração dos operadores tanto de 2020 como de 2021. A partir desse ano, o valor do PART, embora sempre superior ao de 2020, apresenta reduções, até atingir, em 2023, praticamente o mesmo valor do que em 2020.

O montante das compensações tarifárias pela disponibilização dos passes 4_18, sub23 e social+ apresenta uma relativa estabilidade, decorrente do facto de o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 estabelecer que estas compensações devem ser pagas com base no histórico de compensações dos meses homólogos de 2019.

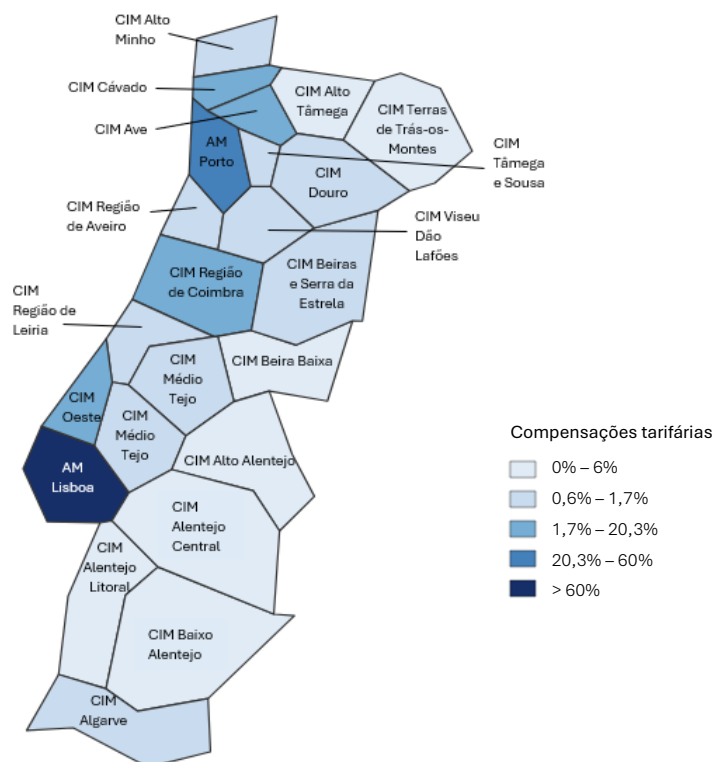
As outras compensações tarifárias apresentam uma tendência de crescimento, a qual pode resultar, entre outros, da criação da medida Passe Antigo Combatente, em 2021⁴⁵.

Em termos agregados, importa referir que, nos quatro anos de vigência do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, foi atribuído aos operadores de SPTP um montante total de cerca 1054 milhões de euros, dos quais o PART representa cerca de 887 milhões de euros (84,1%), o que está em linha com as verbas atribuídas ao PART e extra-PART, apresentadas na secção I.2).

⁴⁴ O PROTransP não consta da tabela uma vez que, na sua génese, não se tratava de uma compensação tarifária, mas sim de um financiamento à expansão da oferta.

⁴⁵ A Portaria n.º 198/2021, de 21 de setembro (<https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/portaria/198-2021-171672324>), define as condições de atribuição do Passe de Antigo Combatente e os procedimentos relativos à sua operacionalização.

Figura 7 - Mapa das compensações tarifárias



Fonte: AMT

Em termos de distribuição geográfica das compensações tarifárias, por AM/CIM (Figura 7), é possível concluir que as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto são as duas AT nas quais estas assumem maior peso (agregadamente, 80,4%, sendo que a AML representa 60,1%).

Além destas duas AT, existem quatro CIM que representam mais de 1,7% do peso das compensações tarifárias – CIM do Ave (1,76%), CIM do Cávado (1,93%), CIM Região de Coimbra (2,17%) e CIM do Oeste (2,84%).

3.4.3. Outros rendimentos

No modelo A, o indicador “Outros rendimentos” estava desagregado nos seguintes indicadores: “Contrato de serviço público” (CSP), “Indemnizações compensatórias”, “PROTransP”, “Subsídios por *lay off*”, “Passes escolares pagos pelas Câmaras Municipais”, e “Outros rendimentos” (Tabela 6 e Figura 8).

Os rendimentos associados a CSP apresentam uma tendência de crescimento ao longo do período de referência, nomeadamente em 2021 (+321% face a 2020). Esta evolução pode ser entendida no quadro mais abrangente da contratualização do SPTP, no seguimento de procedimentos concursais, nos termos do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

A redução nos rendimentos associados às indemnizações compensatórias pode ser entendida no mesmo quadro, ou seja, as indemnizações compensatórias pagas no âmbito de autorizações provisórias foram diminuindo à medida que essas autorizações foram sendo substituídas por CSP que previam o pagamento de compensações por

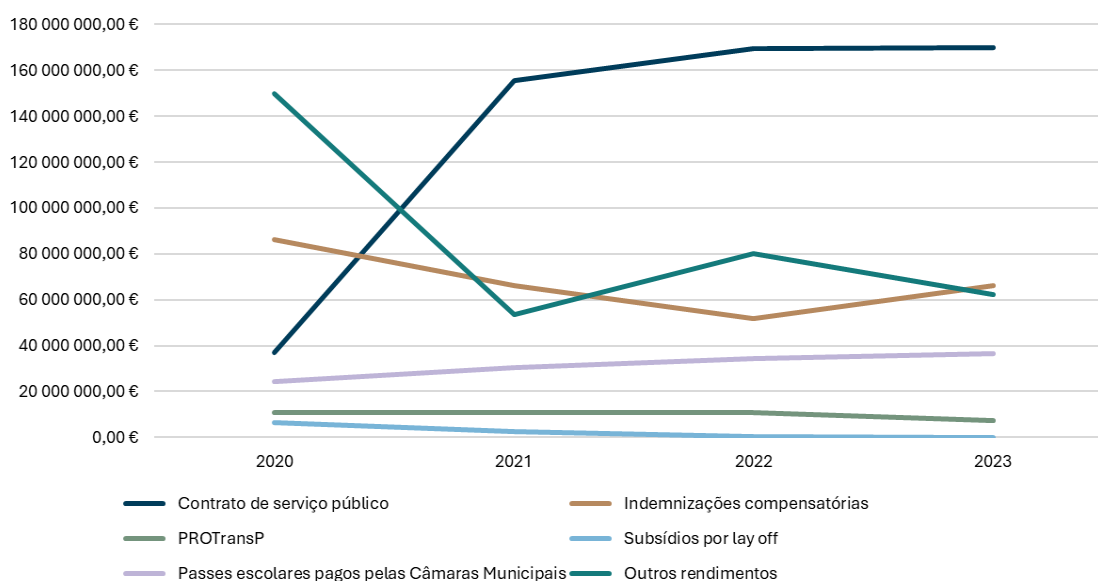
obrigações de serviço público (uma vez que, frequentemente, indemnizações compensatórias e compensações por obrigações de serviço público são mecanismos de financiamento equivalentes e, até mesmo, expressões utilizadas indistintamente).

Tabela 6 - Evolução dos outros rendimentos, entre 2020 e 2023

	2020	2021	2022	2023
Rendimentos da exploração do SPTP				
Outros rendimentos	314 592 569,00 €	319 637 578,00 €	346 727 546,00 €	341 539 586,00 €
Contrato de serviço público	36 972 284,00 €	155 591 568,00 €	169 509 728,00 €	169 816 176,00 €
Indemnizações compensatórias	86 155 704,00 €	66 249 328,00 €	51 894 900,00 €	65 984 980,00 €
PROTransP	10 647 652,00 €	10 793 202,00 €	10 614 399,00 €	7 145 130,00 €
Subsídios por lay off	6 598 159,00 €	2 714 928,00 €	198 179,00 €	0,00 €
Passes escolares pagos pelas Câmaras Municipais	24 531 714,00 €	30 641 524,00 €	34 556 628,00 €	36 454 076,00 €
Outros rendimentos	149 687 056,00 €	53 647 028,00 €	79 953 712,00 €	62 139 224,00 €

Fonte: AMT

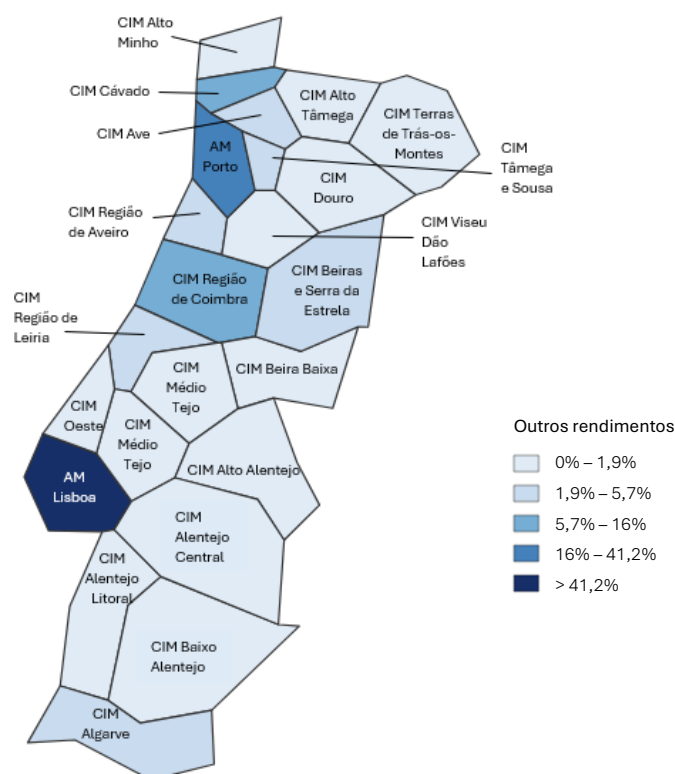
Figura 8 - Evolução dos outros rendimentos, entre 2020 e 2023



Fonte: AMT

Os rendimentos associados ao PROTransP apresentam-se estáveis até 2022, constatando-se uma redução em 2023 (-32,7%), a qual não está alinhada com o aumento de verbas atribuídas às AM/CIM no âmbito deste regime de financiamento (ver secção I.2)), que se mantiveram nos 20 milhões de euros tanto em 2022 como em 2023.

Figura 9 - Mapa dos outros rendimentos



Fonte: AMT

A redução nos rendimentos associados aos subsídios por *lay off* dos trabalhadores explica-se pela própria natureza deste apoio, que visava apoiar trabalhadores em cenário de suspensão ou redução de horário por crise empresarial, crise essa cujos efeitos negativos se foram esbatendo a partir de 2021.

Por seu lado, os rendimentos associados aos passes escolares pagos pelas Câmaras Municipais (CM) apresentam um crescimento no período em análise, o que se pode justificar pelo facto de, no ano de 2020, o confinamento ter impedido as deslocações casa-escola, não tendo havido assim lugar ao pagamento de passes escolares por parte das CM, situação que se regularizou nos anos seguintes.

Os outros rendimentos apresentam uma evolução variável, com uma redução significativa em 2021, seguida de um crescimento moderado em 2022 e nova redução em 2023.

Em termos de distribuição geográfica dos outros rendimentos, por AM/CIM (Figura 9), é possível concluir que é na AML que estes assumem o maior peso (41,21% do total nacional), seguida da AMP (16,07%), da CIM Região de Coimbra (8,53%) e da CIM do Cávado (5,78%).

Existem cinco CIM nas quais o peso dos outros rendimentos no total nacional é superior a 2% – CIM do Ave (3,91%), CIM Tâmega e Sousa (3,07%), CIM Beiras e Serra da Estrela (2,33%), CIM Região de Leiria (2,24%) e CIM Região de Aveiro (2,19%) – representando as restantes CIM um peso inferior àquele limite.

3.5. Gastos afetos à exploração do SPTP

No modelo A, os gastos de exploração do SPTP encontravam-se desagregados em sete indicadores: “Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas” (CMVMC), “Fornecimentos e serviços externos” (FSE), “Gastos com pessoal”, “Amortizações e depreciações”, “Gastos financeiros”, “Imparidades/provisões” e “Outros gastos operacionais”.

Tabela 7 - Evolução dos gastos afetos à exploração do SPTP, entre 2020 e 2023

	2020	2021	2022	2023
Gastos da exploração do SPTP	1 355 858 328,00 €	1 309 804 200,00 €	1 491 007 071,00 €	1 498 037 087,00 €
CMVMC	72 148 128,00 €	107 323 704,00 €	138 043 760,00 €	89 581 344,00 €
FSE	370 542 816,00 €	365 584 864,00 €	490 068 320,00 €	639 727 744,00 €
Gastos com pessoal	456 843 936,00 €	480 269 024,00 €	504 091 968,00 €	503 813 344,00 €
Amortizações e depreciações	185 974 048,00 €	163 640 320,00 €	167 566 848,00 €	158 595 552,00 €
Gastos financeiros	159 837 040,00 €	128 879 168,00 €	124 573 624,00 €	40 340 668,00 €
Imparidades/provisões	33 270 272,00 €	4 950 032,00 €	5 679 671,00 €	4 688 987,00 €
Outros gastos operacionais	77 242 088,00 €	59 157 088,00 €	60 982 880,00 €	61 289 448,00 €

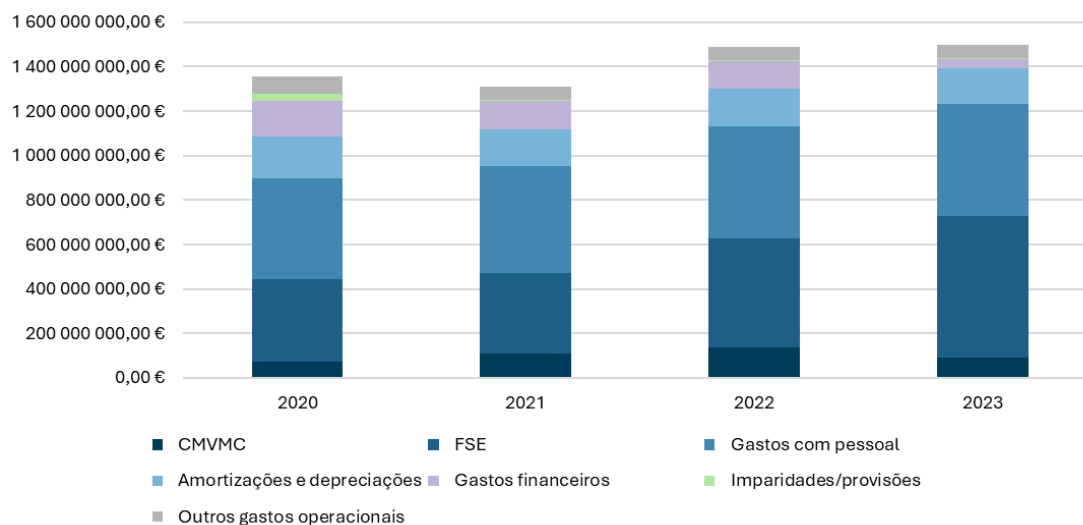
Fonte: AMT

Os “Gastos com pessoal” e os “FSE” são, nos quatro anos em análise, as duas categorias de gastos com maior peso, rondando, em média, 36% e 34%, respetivamente, com maior estabilidade na primeira categoria do que na segunda (Tabela 7).

Seguem-se as “Amortizações e depreciações” (rondam os 12% em média no período, com relativa estabilidade ao longo dos anos) e os “Gastos financeiros” (média de cerca de 8%, mas apresentando uma tendência decrescente ao longo de todo o período). Em contrapartida, o “CMVMC” apresenta um crescimento entre 2020 e 2022, seguido de uma ligeira redução em 2023. As restantes categorias – “Imparidades/provisões” e “Outros gastos” – apresentam pesos menos significativos.

De uma forma geral, os indicadores de gastos apresentam uma relativa estabilidade entre 2020 e 2023 (Figura 10).

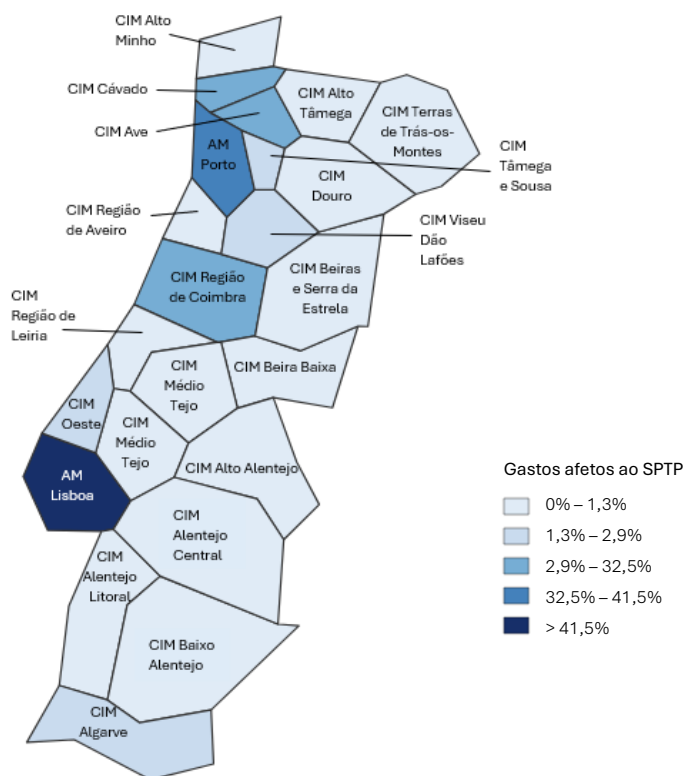
Figura 10 - Evolução dos gastos afetos à exploração do SPTP, entre 2020 e 2023



Em termos de distribuição geográfica dos gastos de exploração do SPTP (Figura 11), é possível concluir que, também nesta rubrica, é na AML que este indicador assume maior peso (41,57%), seguida da AMP (32,54%).

Em quatro CIM este indicador assume um peso superior a 2% – CIM Região de Coimbra (3,35%), CIM do Cávado (3,12%), CIM do Ave (2,97%) e CIM Oeste (2,26%) –, assumindo nas restantes um peso inferior àquela percentagem.

Figura 11 - Mapa dos gastos afetos à exploração do SPTP



Fonte: AMT

De uma forma global, os mapas com a distribuição geográfica dos diferentes indicadores de rendimentos e gastos afetos à exploração do SPTP permitem concluir que existe uma vincada desigualdade no território nacional no peso que estes indicadores assumem, com as áreas metropolitanas – AML e AMP – a representarem sempre os maiores pesos, seguidas de um conjunto de CIM que, não sendo sempre as mesmas para todos os indicadores, são as principais para quase todos. Por fim, existe um último conjunto de CIM nas quais todos os indicadores assumem um peso praticamente insignificante.

Esta mesma desigualdade geográfica já tinha sido observada na análise da distribuição das verbas do PART, extra-PART e PROTransP.

Fonte: AMT

4.

REPORTE DE DADOS PELAS AT



4. REPORTE DE DADOS PELAS AT

O Decreto-Lei n.º 14-C/2020 estabelecia, no n.º 4 do artigo 6.º, que “As entidades públicas que procedam à atribuição das compensações abrangidas pelo presente decreto-lei, e nos termos nele previstos, devem proceder à sua comunicação à AMT.”.

Esta redação foi alterada pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 16 de julho, da seguinte forma: “As entidades públicas que procedam à atribuição das compensações abrangidas pelo presente decreto-lei, e nos termos nele previstos, bem como de outras compensações ou apoios, no âmbito das respetivas competências, por via de instrumento legal, regulamentar, contratual ou administrativo, devem proceder à sua comunicação à AMT (...)”.

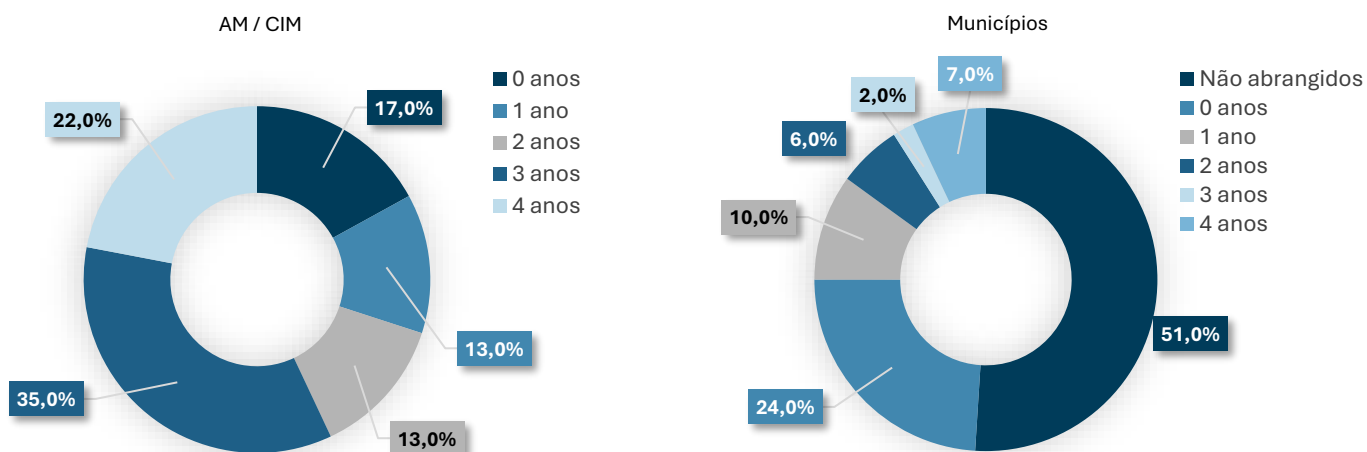
Assim, a AMT elaborou um modelo de reporte de dados (modelo B, anexo 5) que permitia às AT comunicarem à AMT as compensações atribuídas aos operadores de SPTP, ao abrigo daquele diploma ou de qualquer outro instrumento, embora a avaliação efetuada pela AMT ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 tenha assentado nos dados reportados pelos operadores de SPTP.

Importa esclarecer que uma boa parte das AT (23%) nunca reportou à AMT o modelo B nem outros dados relativos às compensações atribuídas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020. Existem vários motivos que podem explicar esta situação, entre os quais o impacto da pandemia no setor da mobilidade e dos transportes, incluindo ao nível dos recursos humanos disponíveis para a realização destas tarefas, desconhecimento/impreparação técnica, ou ausência de instrumentos de apoio à recolha e reporte da informação. Algumas AT reportaram dados à AMT de forma esporádica e apenas 10% das AT reportaram dados em cada um dos quatro anos da avaliação efetuada pela AMT.

Analisando com maior detalhe, e começando pelas AM/CIM, 4 das 23 AM/CIM (17%) nunca reportaram dados, 3 AM/CIM (13%) reportaram dados para um dos anos, 3 AM/CIM (13%) reportaram dados para dois anos, 8 AM/CIM (35%) reportaram dados para três anos e as restantes 5 AM/CIM (22%) reportaram dados para os quatro anos (Figura 12).

Os municípios também podem ser autoridades de transportes. Ao longo dos quatro anos, registaram-se 113 municípios que estiveram, direta ou indiretamente, abrangidos pela avaliação efetuada pela AMT ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020. Destes 113 municípios, 58 (51%) reportaram dados apesar de não estarem abrangidos por esta avaliação, seja porque não definiram serviços mínimos essenciais, seja porque as suas competências em matéria de transportes apenas incluem o transporte escolar à margem do SPTP (Figura 12).

Figura 12 - Repartição das AT por anos em que reportaram dados



Fonte: AMT



De resto, 27 municípios (24%) nunca reportaram dados, 11 municípios (10%) reportaram dados para um ano, 7 municípios (6%) reportaram dados para dois anos, 2 municípios (2%) reportaram dados para três anos e 8 municípios (7%) reportaram dados para os 4 anos.

Em relação ao período temporal em análise, 2023 foi o ano para o qual menos AT reportaram dados e 2021 o ano para o qual mais AT reportaram dados.

Importa referir que as AT, apesar de notificadas das decisões proferidas pela AMT no âmbito das competências de supervisão ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, incluindo análises técnicas detalhadas, também não se pronunciaram sobre os valores declarados pelos operadores a título de rendimentos e gastos, nem sobre o conteúdo dessas decisões (sobrecompensação/não sobrecompensação).

5.

AUDITORIA AOS DADOS REPORTADOS PELOS OPERADORES DE SPTP NO ÂMBITO DO DECRETO-LEI N.º 14-C/2020





5. AUDITORIA AOS DADOS REPORTADOS PELOS OPERADORES DE SPTP NO ÂMBITO DO DECRETO-LEI N.º 14-C/2020

A avaliação efetuada pela AMT no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 assentou, como referido anteriormente, nos dados reportados pelos operadores de SPTP. Não obstante, o próprio Decreto-Lei n.º 14-C/2020, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 16 de julho, estabelece que a AMT pode efetuar as ações de supervisão que entenda necessárias.

Nesse sentido, a AMT efetuou, através de procedimentos com natureza de auditoria, a análise e verificação dos montantes dos rendimentos e dos gastos afetos à exploração do SPTP reportados pelos operadores, os quais deviam estar suportados em registos contabilísticos e serem auditáveis, no sentido de poder comprovar a sua aderência à realidade (cf. nota de apoio ao preenchimento do modelo A, acima mencionada).

No âmbito destas auditorias, foram solicitadas aos operadores as seguintes informações probatórias:

- Memória descritiva e respetivos mapas de apoio aos cálculos da afetação dos rendimentos e gastos à respetiva AT;
- Faturas, extratos da contabilidade, balancetes, mapas de bilhética;
- Declaração do órgão de gestão e do contabilista certificado confirmando os montantes reportados no modelo A, com base no conhecimento da entidade e da informação económico-financeira, de cuja preparação são responsáveis;
- Indicação das empresas com respetivos recursos e montantes, no caso da utilização de recursos dessas outras empresas na prestação do serviço em análise.

A AMT realizou 69 auditorias a 56 operadores de SPTP (anexo 6) no âmbito do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, as quais se distribuíram cronologicamente da seguinte forma:

- 12 auditorias (17,4%) a binómios avaliados em 2021 relativamente a dados de 2020;
- 18 auditorias (26,1%) a binómios avaliados em 2022 relativamente a dados de 2021;
- 19 auditorias (27,5%) a binómios avaliados em 2023 relativamente a dados de 2022;
- 20 auditorias (29%) a binómios avaliados em 2024 relativamente a dados de 2023.

Estes binómios foram selecionados mediante a aplicação dos seguintes pressupostos, definidos em cada ano de realização das auditorias:

- 2021:
 - Binómios dos operadores que passaram de uma situação de sobrecompensação para uma situação de não sobrecompensação pós audiência de interessados; e
 - Binómios dos operadores que estavam em situação de não sobrecompensação antes e depois da audiência de interessados e cujos custos tinham aumentado mais de 25% em 2020 face a 2019.



- 2022: Todos os binómios dos operadores que passaram de uma situação de sobrecompensação para uma situação de não sobrecompensação pós audiência de interessados.
- 2023: Binómios dos operadores cujos rendimentos cobriam menos que 50% dos gastos, que não tinham sido auditados no ano anterior e cuja soma dos gastos em todos os binómios ultrapassava os valores declarados na demonstração de resultados.
- 2024: Binómios dos operadores que tinham a menor cobertura dos gastos pelos rendimentos e que não tinham sido auditados em anos anteriores.

Foi possível concluir que, das 69 auditorias realizadas, apenas em 17,4% dos casos (12 auditorias) o resultado da auditoria foi considerado conforme. Nos restantes 79,7% (55 auditorias)⁴⁶ foram detetadas não conformidades.

Dentre as auditorias cujo resultado foi a não conformidade, os respetivos motivos são os seguintes: i) o operador não conseguiu comprovar os rendimentos nem os gastos afetos à exploração do SPTP (70,9%; 39 auditorias); ii) o operador não conseguiu comprovar os rendimentos afetos à exploração do SPTP (10,9%; 6 auditorias); e iii) o operador não respondeu ao pedido de elementos (18,2%; 10 auditorias).

Estes motivos resultaram de insuficiência no envio de documentação e/ou erros na contabilização e no cálculo dos rendimentos/gastos declarados. Em determinadas situações, o facto de o operador não ter conseguido comprovar os montantes inscritos no modelo A no que respeita a rendimentos e gastos não permitiu aferir se, com o resultado do cálculo, o operador mantinha a situação de “não sobrecompensado”.

Foi também possível constatar que a maioria dos operadores não constituiu, à data da apresentação do modelo A, um processo com as evidências de suporte aos dados reportados (designadamente: faturas, extratos da contabilidade, balancetes, mapas de bilhética e mapas de apoio aos cálculos dos rendimentos e gastos reportados), por forma a demonstrar que os montantes reportados foram baseados em registos contabilísticos, passíveis de ser auditados.

Acresce que os operadores com diversas relações contratuais, designadamente com diversas AT, não procedem à separação contabilística das atividades de serviço público (entre si), bem como de outras atividades comerciais, ao contrário do que decorre das regras previstas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e das Orientações da Comissão Europeia para a sua aplicação.

Em relação às situações em que o resultado da auditoria foi a não conformidade, foram instruídos pela AMT processos de contraordenação contra os respetivos operadores, ao abrigo do disposto no artigo 6.º-A do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 e no n.º 1 do artigo 40.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Foi dado conhecimento do resultado da auditoria a cada AT.

⁴⁶ Existem dois binómios para os quais a respetiva auditoria ainda não está concluída.

6.

CONCLUSÕES





6. CONCLUSÕES

O Decreto-Lei n.º 14-C/2020 estabeleceu os procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, no âmbito da pandemia Covid-19, e definiu que a mesma estaria sujeita à supervisão da AMT no âmbito das suas competências, a qual deveria avaliar se as verbas atribuídas a cada operador não representavam uma sobrecompensação ou duplicação de apoios para o mesmo fim e eram proporcionais à oferta de serviços de transportes disponibilizados.

Na sua génese, o Decreto-Lei n.º 14-C/2020 apenas estabelecia o financiamento dos serviços de transporte público essenciais no 2.º trimestre de 2020. No entanto, considerando que os impactos da pandemia se prolongaram durante vários anos, a vigência deste diploma foi sucessivamente prorrogada até ao final do ano de 2023.

A avaliação da AMT assentou nos dados reportados pelos operadores ao abrigo deste diploma, com base nos quais esta Autoridade calculou, para cada binómio operador/AT, o montante da sobrecompensação, que corresponde à diferença entre os rendimentos e os gastos da exploração do SPTP acrescidos do lucro razoável. Se esta diferença fosse superior a 0, o operador, no SPTP prestado naquele ano para a AT em questão, tinha sido sobrecompensado ou tinha existido duplicação de apoios, pelo que era decidida, pela AMT, a devolução do montante correspondente à sobrecompensação.

Esta avaliação teve lugar nos anos 2021 a 2024, em relação ao ano anterior. Foi com base nos dados recolhidos para efeitos da mesma que foi elaborado o presente relatório estatístico.

A supervisão realizada pela AMT e a presente análise estatística demonstram que a implementação do Decreto-Lei n.º 14 C/2020, no período de 2020 a 2023, permitiu assegurar a continuidade dos SPTP num contexto de forte disrupção da procura e das receitas tarifárias, decorrente, num primeiro momento, das medidas de emergência decretadas e, após, do prolongamento dos efeitos da pandemia. O regime excecional contribuiu para a estabilização financeira do setor, considerando os objetivos de promoção da sustentabilidade das empresas e de manutenção do SPTP em níveis que permitissem satisfazer necessidades mínimas de mobilidade.

Destacam-se os seguintes resultados:

- Entre 2020 e 2023 foram atribuídos 962,78 M€ às AM/CIM ao abrigo do PART, extra-PART e PROTransP, dos quais 63,8% correspondem ao PART, 28,9% ao extra-PART e 7,3% ao PROTransP.
- A distribuição territorial das verbas foi assimétrica: a AML concentrou cerca de 58% do total (aprox. 558 M€), enquanto a AMP recebeu 15,4% (148,5 M€). A CIM com maior dotação – CIM do Cávado – recebeu apenas 3,4%.
- Nos anos de 2021 a 2024 (por referência às compensações recebidas entre 2020 e 2023), a AMT avaliou a sobrecompensação de cerca de 100 operadores e 200 binómios/ano. O número de binómios (relação operador/AT) avaliados diminuiu cerca de 22% entre 2020 e 2023, refletindo a substituição de contratos municipais por CSP celebrados por AM/CIM.
- A proporção de operadores sobrecompensados reduziu-se de 14% em 2020 para 8% em 2023, acompanhando a normalização da procura e o realinhamento entre rendimentos e gastos.
- Nos dois primeiros anos, o montante de sobrecompensação foi significativamente superior, refletindo a combinação de quebras abruptas de receita e múltiplas fontes de financiamento extraordinário.



- A maioria dos binómios apresentou resultado financeiro negativo ou nulo, resultando em inexistência de sobrecompensação.
- De facto, os binómios não sobrecompensados apresentam um resultado financeiro da exploração do SPTP na jurisdição da respetiva AT – que, para efeitos da avaliação efetuada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, corresponde à diferença entre os rendimentos e os gastos da exploração do SPTP acrescidos do lucro razoável – médio de cerca de -2,3 milhões de euros por binómio, resultado que se explica pelos efeitos que a pandemia e as medidas adotadas para proteger a saúde pública tiveram no SPTP.
- O relatório apresenta com detalhe os rendimentos e gastos de exploração do SPTP, desagregados nos seus diversos indicadores.
- Em relação ao reporte de dados pelas AT, foi possível concluir que estas, na sua maioria, não reportaram dados à AMT, sendo que apenas 10% das AT reportou dados em cada um dos quatro anos da avaliação efetuada pela AMT, com esta percentagem a atingir 22% entre as AM/CIM e 7% entre os municípios.
- Durante o mesmo período, a AMT realizou 69 auditorias a 56 operadores, com o objetivo de proceder à verificação documental, com base nos registos contabilísticos, dos montantes dos rendimentos e dos gastos afetos à exploração do SPTP reportados pelos operadores, no sentido de poder comprovar a sua aderência à realidade.
- As auditorias revelaram fragilidades relevantes: apenas 17,4% dos casos auditados foram considerados conformes, sendo frequentes situações de ausência de documentação de suporte, inconsistências nos dados e falta de separação contabilística, o que evidencia a necessidade de reforçar a qualidade e fiabilidade do reporte económico financeiro e a transparência na utilização de fundos públicos.

ANEXO 1





ANEXO 1. Distribuição das verbas do PART, extra-PART e PROTransP pelas AM/CIM, 2020-2023

Ano de Financiamento	Despacho n.º 1048-A/2020 de 23 de janeiro	Despacho n.º 5545-B/2020 de 15 de maio	Despacho n.º 1824-A/2021 de 17 de fevereiro	Despacho n.º 3387-A/2021 de 29 de março	Despacho n.º 3515/2021 de 1 de abril
	2020	2020	2021	2021	2021
Tipo de Verba	PART	PROTransP	PART	PROTransP	PART
Área Metropolitana de Lisboa	97 303 621,92 €	-	90 308 164,90 €	-	39 094 443,00 €
Área Metropolitana do Porto	20 099 992,17 €	-	22 720 762,92 €	-	9 835 828,00 €
CIM Alentejo Central	381 714,17 €	462 792,00 €	411 349,67 €	462 792,00 €	178 073,00 €
CIM Alentejo Litoral	255 222,10 €	245 589,00 €	275 036,07 €	245 589,00 €	119 063,00 €
CIM Algarve	1 201 462,87 €	1 272 775,00 €	1 177 035,23 €	1 272 775,00 €	509 539,00 €
CIM Alto Alentejo	244 440,44 €	273 615,00 €	263 416,88 €	273 615,00 €	114 034,00 €
CIM Alto Minho	783 317,73 €	624 785,00 €	844 129,79 €	624 785,00 €	365 425,00 €
CIM Alto Tâmega	271 059,27 €	185 557,00 €	292 102,01 €	185 557,00 €	126 452,00 €
CIM Ave	1 801 710,84 €	1 220 093,00 €	2 294 601,95 €	1 220 093,00 €	993 335,00 €
CIM Região de Aveiro	1 407 237,00 €	1 158 868,00 €	1 792 213,59 €	1 158 868,00 €	775 850,00 €
CIM Baixo Alentejo	328 016,44 €	277 976,00 €	321 347,35 €	277 976,00 €	139 111,00 €
CIM Beira Baixa	230 477,32 €	210 899,00 €	248 370,23 €	210 899,00 €	107 520,00 €
CIM Beiras e Serra da Estrela	661 917,57 €	573 890,00 €	713 306,22 €	573 890,00 €	308 790,00 €
CIM Cávado	2 117 157,36 €	1 217 698,00 €	2 488 935,14 €	1 217 698,00 €	1 077 461,00 €
CIM Região de Coimbra	2 320 147,70 €	1 358 976,00 €	2 500 274,24 €	1 358 976,00 €	1 082 369,00 €
CIM Douro	662 382,84 €	469 166,00 €	713 807,86 €	469 166,00 €	309 007,00 €
CIM Região de Leiria	783 705,02 €	960 991,00 €	921 326,29 €	960 991,00 €	398 842,00 €
CIM Lezíria do Tejo	1 385 665,89 €	693 236,00 €	1 900 491,38 €	693 236,00 €	822 723,00 €
CIM Médio Tejo	1 160 753,55 €	679 855,00 €	1 592 016,05 €	679 855,00 €	689 184,00 €
CIM Oeste	1 731 157,04 €	1 067 907,00 €	2 374 344,84 €	1 067 907,00 €	1 027 854,00 €
CIM Tâmega e Sousa	2 411 794,34 €	1 044 516,00 €	3 307 863,27 €	1 044 516,00 €	1 431 975,00 €
CIM Terras de Trás-os-Montes	228 774,82 €	262 496,00 €	246 536,83 €	262 496,00 €	106 725,00 €
CIM Viseu Dão Lafões	828 271,61 €	738 318,00 €	892 574,95 €	738 318,00 €	386 396,00 €
TOTAL	138 600 000,00 €	15 000 000,00 €	138 600 000,00 €	15 000 000,00 €	60 000 000,00 €

Nota: as verbas são apresentadas por ano de financiamento e por ordem cronológica de publicação dos despachos.



Ano de Financiamento	Despacho n.º 7495-B/2021 de 28 de julho	Despacho n.º 11653-A/2021 de 24 de novembro	Despacho n.º 1147-A/2022 de 27 de janeiro	Despacho n.º 8280/2022 de 7 de julho	Despacho n.º 1824-A/2021 de 17 de fevereiro
	2021	2021	2021	2021	2022
Tipo de Verba	extra-PART	extra-PART	extra-PART	extra-PART	PART
Área Metropolitana de Lisboa	27 741 329,92 €	29 268 670,08 €	6 924 923,00 €	14 649 312,87 €	90 308 164,90 €
Área Metropolitana do Porto	-	19 047 309,80 €	4 787 706,00 €	8 345 860,22 €	22 720 762,92 €
CIM Alentejo Central	10 545,83 €	492 626,60 €	163 867,00 €	834 806,20 €	411 349,67 €
CIM Alentejo Litoral	19 851,83 €	152 488,49 €	137 266,00 €	759 420,47 €	275 036,07 €
CIM Algarve	206 260,26 €	140 698,84 €	-	-	1 177 035,23 €
CIM Alto Alentejo	-	-	89 208,00 €	283 870,04 €	263 416,88 €
CIM Alto Minho	-	-	-	110 590,89 €	844 129,79 €
CIM Alto Tâmega	-	-	-	-	292 102,01 €
CIM Ave	-	916 266,85 €	242 738,00 €	1 311 306,59 €	2 294 601,95 €
CIM Região de Aveiro	-	-	-	-	1 792 213,59 €
CIM Baixo Alentejo	-	87 840,74 €	-	350 789,47 €	321 347,35 €
CIM Beira Baixa	-	-	-	-	248 370,23 €
CIM Beiras e Serra da Estrela	137 600,52 €	-	259 975,00 €	265 926,32 €	713 306,22 €
CIM Cávado	395 067,64 €	284 769,79 €	670 705,00 €	1 772 118,24 €	2 488 935,14 €
CIM Região de Coimbra	1 122 598,40 €	859 914,60 €	501 723,00 €	281 217,12 €	2 500 274,24 €
CIM Douro	-	-	-	-	713 807,86 €
CIM Região de Leiria	-	-	102 675,00 €	577 173,03 €	921 326,29 €
CIM Lezíria do Tejo	-	-	-	-	1 900 491,38 €
CIM Médio Tejo	-	-	-	-	1 592 016,05 €
CIM Oeste	-	-	227 662,00 €	937 543,18 €	2 374 344,84 €
CIM Tâmega e Sousa	-	-	-	-	3 307 863,27 €
CIM Terras de Trás-os-Montes	-	-	-	-	246 536,83 €
CIM Viseu Dão Lafões	366 745,60 €	219 304,69 €	891 552,00 €	3 014 174,97 €	892 574,95 €
TOTAL	30 000 000,00 €	51 469 890,48 €	15 000 000,00 €	33 494 109,61 €	138 600 000,00 €

Nota: as verbas são apresentadas por ano de financiamento e por ordem cronológica de publicação dos despachos.



Ano de Financiamento	Despacho n.º 12934-A/2022 de 8 de novembro	Despacho n.º 13965-A/2022 de 2 de dezembro	Despacho n.º 14837-D/2022 de 29 de dezembro	Despacho n.º 7461-A/2023 de 17 de julho	Despacho n.º 1824-A/2021 de 17 de fevereiro
	2022	2022	2022	2022	2023
Tipo de Verba	PROTransP	extra-PART	extra-PART	extra-PART	PART
Área Metropolitana de Lisboa	-	23 122 957,00 €	11 035 290,00 €	9 825 600,00 €	90 308 164,90 €
Área Metropolitana do Porto	-	5 297 958,00 €	404 969,00 €	8 695 183,00 €	22 720 762,92 €
CIM Alentejo Central	617 055,85 €	857 493,00 €	559 114,00 €	417 799,00 €	411 349,67 €
CIM Alentejo Litoral	327 451,36 €	504 911,00 €	418 556,00 €	805 435,00 €	275 036,07 €
CIM Algarve	1 697 033,63 €	893 337,00 €	-	869 396,00 €	1 177 035,23 €
CIM Alto Alentejo	364 819,68 €	-	55 988,00 €	636 036,00 €	263 416,88 €
CIM Alto Minho	833 047,25 €	100 303,00 €	-	1 002 867,00 €	844 129,79 €
CIM Alto Tâmega	247 409,08 €	-	-	-	292 102,01 €
CIM Ave	1 626 791,17 €	22 578,00 €	-	4 415 287,00 €	2 294 601,95 €
CIM Região de Aveiro	1 545 157,20 €	-	-	-	1 792 213,59 €
CIM Baixo Alentejo	370 635,07 €	379 196,00 €	368 359,00 €	-	321 347,35 €
CIM Beira Baixa	281 198,70 €	-	-	182 920,00 €	248 370,23 €
CIM Beiras e Serra da Estrela	765 187,12 €	91 899,00 €	-	1 199 279,00 €	713 306,22 €
CIM Cávado	1 623 597,39 €	903 477,00 €	784 964,00 €	3 212 079,00 €	2 488 935,14 €
CIM Região de Coimbra	1 811 968,27 €	1 838 019,00 €	-	1 206 274,00 €	2 500 274,24 €
CIM Douro	625 555,27 €	-	-	244 898,00 €	713 807,86 €
CIM Região de Leiria	1 281 321,46 €	234 806,00 €	505 809,00 €	1 048 159,00 €	921 326,29 €
CIM Lezíria do Tejo	924 314,58 €	-	-	-	1 900 491,38 €
CIM Médio Tejo	906 473,08 €	131 174,00 €	89 412,00 €	903 978,00 €	1 592 016,05 €
CIM Oeste	1 423 876,61 €	114 128,00 €	72 113,00 €	-	2 374 344,84 €
CIM Tâmega e Sousa	1 392 687,79 €	-	-	-	3 307 863,27 €
CIM Terras de Trás-os-Montes	349 995,11 €	-	-	-	246 536,83 €
CIM Viseu Dão Lafões	984 424,32 €	714 940,00 €	931 230,00 €	4 493 060,00 €	892 574,95 €
TOTAL	20 000 000,00 €	35 207 176,00 €	15 225 804,00 €	39 158 250,00 €	138 600 000,00 €

Nota: as verbas são apresentadas por ano de financiamento e por ordem cronológica de publicação dos despachos.



	Despacho n.º 5963/2022 de 26 de maio	Despacho n.º 12221-B/2023 de 29 de novembro	Despacho n.º 12221-C/2023 de 29 de novembro	Despacho n.º 3183-A/2024 de 25 de março	TOTAL
Ano de Financiamento	2023	2023	2023	2023	2020-2023
Tipo de Verba	PROTransP	extra-PART	extra-PART	extra-PART	PART, extra-PART e PROTransP
Área Metropolitana de Lisboa	-	5 358 344,00 €	7 784 122,00 €	14 853 830,00 €	557 886 938,49 €
Área Metropolitana do Porto	-	188 746,00 €	866 138,00 €	2 756 516,00 €	148 488 494,93 €
CIM Alentejo Central	617 055,85 €	39 043,00 €	334 272,00 €	283 444,00 €	7 946 542,50 €
CIM Alentejo Litoral	327 451,36 €	278 502,00 €	271 756,00 €	69 470,00 €	5 763 130,83 €
CIM Algarve	1 697 033,63 €	97 434,00 €	15 971,00 €	761 020,00 €	14 165 841,90 €
CIM Alto Alentejo	364 819,68 €	72 481,00 €	164 664,00 €	108 577,00 €	3 836 418,47 €
CIM Alto Minho	833 047,25 €	-	-	-	7 810 557,49 €
CIM Alto Tâmega	247 409,08 €	-	-	-	2 139 749,46 €
CIM Ave	1 626 791,17 €	1 085 917,00 €	1 130 010,00 €	283 845,00 €	24 780 568,48 €
CIM Região de Aveiro	1 545 157,20 €	-	-	-	12 967 778,16 €
CIM Baixo Alentejo	370 635,07 €	27 313,00 €	83 512,00 €	214 627,00 €	4 240 028,85 €
CIM Beira Baixa	281 198,70 €	-	-	382 279,00 €	2 632 502,41 €
CIM Beiras e Serra da Estrela	765 187,12 €	26 530,00 €	269 375,00 €	112 507,00 €	8 151 872,32 €
CIM Cávado	1 623 597,39 €	454 526,00 €	575 366,00 €	6 997 294,00 €	32 394 381,24 €
CIM Região de Coimbra	1 811 968,27 €	3 632 338,00 €	2 551 100,00 €	-	29 238 412,07 €
CIM Douro	625 555,27 €	398 255,00 €	-	12 212,00 €	5 957 620,96 €
CIM Região de Leiria	1 281 321,46 €	427 526,00 €	446 518,00 €	343 175,00 €	12 116 991,83 €
CIM Lezíria do Tejo	924 314,58 €	-	-	-	11 144 964,18 €
CIM Médio Tejo	906 473,08 €	314 589,00 €	286 126,00 €	-	11 523 920,86 €
CIM Oeste	1 423 876,61 €	-	-	523 297,00 €	16 740 355,97 €
CIM Tâmega e Sousa	1 392 687,79 €	-	-	-	18 641 766,72 €
CIM Terras de Trás-os-Montes	349 995,11 €	-	-	-	2 300 092,51 €
CIM Viseu Dão Lafões	984 424,32 €	807 178,00 €	1 513 033,00 €	1 620 516,00 €	21 909 611,34 €
TOTAL	20 000 000,00 €	13 208 722,00 €	16 291 963,00 €	29 322 609,00 €	962 778 524,09 €

Nota: as verbas são apresentadas por ano de financiamento e por ordem cronológica de publicação dos despachos.

ANEXO 2





ANEXO 2. Modelo A



Clique no ícone para abrir o ficheiro Excel.

ANEXO 3





ANEXO 3. Lista dos operadores abrangidos pela avaliação efetuada ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, em pelo menos um dos anos da sua vigência

Operador
A Giromundo - Viagens e Turismo, Lda.
A. Nogueira da Costa, Lda.
A. da Costa Reis & Filhos, Lda.
A.T.F. - Auto Transportes do Fundão, S.A.
ABA - Autocarros do Baixo Alentejo, S.A.
AT Cascais
Albano Esteves Martins & Filhos, Lda.
Alfredo Farreca Rodrigues, Lda.
António Augusto Santos, Lda.
António da Silva Cruz & Filhos, Lda.
António dos Prazeres da Silva & Filho, Lda.
Arriva Portugal - Transportes, Lda.
Arunca - Viagens e Turismo, Lda.
Auto Viação Aveirense, S.A.
Auto Viação Cura, Lda.
Auto Viação Feirense, Lda.
Auto Viação Landim, Lda.
Auto Viação Melgaço, Lda.
Auto Viação Pacense, Lda.
Auto Viação da Murtosa, Lda.
Auto Viação de Souto, Lda.
Auto Viação do Minho, Lda.
Auto Viação do Tâmega, Lda.
AutoTransportes do Fundão, S.A.
Ave Mobilidade, Empresa de Transportes Públicos, Lda.
Barquense Agência de Viagens e Turismo, Lda.
Barraqueiro Transportes, S.A.
CAIMA - Transportes, S.A.
CP-Comboios de Portugal, E.P.E.
Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade, Espaços Urbanos e Energias, E.M., S.A.
Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A.
E-BUS, S.A.
ETAC - Empresa de Transportes António da Cunha, S.A.
EVA - Transportes, S.A.
Empresa Alfandeguense, Lda.
Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda.
Empresa Hoteleira do Gerês, Lda.
Empresa de Transportes Courense, Lda.



Operador

Empresa de Transportes Gondomarense, Ld ^a .
Empresa de Viação Barranquense, Ld ^a .
Esteves, Braga & Andrea, Ld ^a .
FERTAGUS - Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
Frota Azul (Algarve) -Transportes e Turismo, Ld ^a .
GUIMABUS - Empresa Transportes de Guimarães, Unipessoal, Ld ^a .
Henrique Leonardo Mota, Ld ^a .
Inter 2000 - Transportes de Passageiros, Ld ^a .
J. Espírito Santo & Irmãos, Ld ^a .
JJ Santo António – Transporte Rodoviário de Passageiros, Unipessoal, Ld ^a .
Joaquim Martins da Fonseca, Ld ^a .
José Alves & Filhos, Ld ^a .
Litoral Norte-Transportes Rodoviários Passageiros, Ld ^a .
Lopes & Filhos, Ld ^a .
MGC - Moreira Gomes & Costas, Ld ^a .
MOV Cávado Transportes e Mobilidade I, Ld ^a .
MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
Marques, Ld ^a .
Metro do Porto, S.A.
Metropolitano de Lisboa, E.P.E
Minho Bus - Transportes do Minho, Sociedade Unipessoal, Ld ^a .
Mobilytaxi, Unipessoal, Ld ^a .
Moreira, Gomes & Costas, Ld ^a .
MoviCovilhã - Sociedade de Transportes, Unipessoal, Ld ^a .
Nordestina - Viagens e Turismo, Ld ^a .
Ovnitur - Viagens e Turismo, Ld ^a .
POMBUS - Transportes Urbanos de Pombal
PXM - Transportes Rodoviários Urbanos de Faro, S.A.
RDL - Rodoviária do Lis, Ld ^a .
RDO - Rodoviária do Oeste, Ld ^a .
RMTEJO - Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Ld ^a .
RMTEJO II - Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Ld ^a .
Ribatejana Verde - Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Ld ^a .
RodoAmarante, Ld ^a .
RodoLezíria - Transportes Rodoviários de Passageiros, Unipessoal, Ld ^a .
Rodonorte - Transportes Portugueses, S.A.
Rodonorte Castelo Branco, Unipessoal, Ld ^a .
Rodoviária d'Entre Douro e Minho, S.A.
Rodoviária da Beira Interior, S.A.
Rodoviária da Beira Litoral, S.A.
Rodoviária de Lisboa, S.A.
Rodoviária do Alentejo, S.A.



Operador

Rodoviária do Tejo, S.A.
Salvador Alves Pereira & Filhos, Lda.
Sandbus Transportes, Unipessoal, Lda.
Santos Viagens e Turismo, Lda.
Scotturb - Transportes Urbanos, Lda.
Sequeira, Lucas, Venturas & Ca., Lda.
Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro
Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra
Serviços Municipalizados de Águas e Transportes da Câmara Municipal de Portalegre
Sociedade de Transportes Carrizada Vila Flor, Lda.
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, E.I.M., S.A.
Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
TAA - Transportes do Alto Alentejo, S.A.
TAC - Transportes do Alentejo Central, S.A.
TML/Carris Metropolitana
TRE - Transportes Rodoviários de Évora, S.A.
TST - Transportes Sul do Tejo, S.A.
TUB - Empresa de Transportes Urbanos de Braga, E.M.
TUMG - Transportes Urbanos da Marinha Grande, E.M., Unipessoal, S.A.
TUST - Transportes Urbanos de Santo Tirso, Lda.
TUVR - Transportes Urbanos de Vila Real, Unipessoal, Lda.
TUVR II - Urbanos de Vila Real, S.A.
Transcolvia - Transp. Colectivos de Viana do Castelo, S.A.
Transcunha - Transportes Rodoviários de Viana, Lda.
Transdev & AVIC Cávado, Lda.
Transdev Douro, S.A.
Transdev Interior, S.A.
Transdev Norte, S.A.
Transtejo, Transportes Tejo, S.A.
Transurbanos de Guimarães, Transportes Públicos Lda.
Turexpresso - Viagens e Turismo, Lda.
UTS - Viagens e Serviços, S.A.
União de Sátão & Aguiar da Beira, Lda.
União de Transportes dos Carvalhos, Lda.
VIAMOVE - Soluções de Mobilidade, Lda.
Valpi Bus - Alberto Pinto & Filhos, Transportes Rodoviários, S.A.
Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide, Lda.
Vizur, Transportes, Unipessoal, Lda.
Viúva Monteiro & Irmão, Lda.

ANEXO 4





ANEXO 4. Distribuição do resultado médio de exploração do SPTP por binómio, por ano e por CIM/AM

Resultado da exploração do SPTP		2020	2021	2022	2023
Área Metropolitana do Porto	N.º binómios	27	26	26	26
	Média	-1 006 220,00 €	-8 758 506,00 €	-8 739 994,00 €	-4 806 784,00 €
	Mínimo	-1 262 702,00 €	-209 071 840,00 €	-192 163 904,00 €	-102 372 912,00 €
	Máximo	-12 010,70 €	-3 333,30 €	-34 801,57 €	-11 507,60 €
CIM Alentejo Central	N.º binómios	2	2	3	2
	Média	-375 207,50 €	-461 454,60 €	-373 441,90 €	-795 566,40 €
	Mínimo	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-608 506,50 €	-1 086 813,00 €
	Máximo	-91 379,34 €	-184 612,60 €	-91 573,63 €	-504 319,80 €
CIM Alentejo Litoral	N.º binómios	1	1	1	1
	Média	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-420 245,50 €	-352 173,70 €
	Mínimo	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-420 245,50 €	-352 173,70 €
	Máximo	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-420 245,50 €	-352 173,70 €
CIM Algarve	N.º binómios	3	4	3	4
	Média	-1 492 076,00 €	-962 505,40 €	-1 468 853,00 €	-1 251 364,00 €
	Mínimo	-3 779 775,00 €	-2 440 341,00 €	-3 697 445,00 €	-3 580 092,00 €
	Máximo	-347 074,00 €	-305 679,80 €	-110 852,10 €	-335 877,50 €
CIM Alto Alentejo	N.º binómios	1	2	4	4
	Média	-659 035,60 €	-563 613,10 €	-312 342,90 €	-443 470,00 €
	Mínimo	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-666 673,10 €	-1 210 680,00 €
	Máximo	-659 035,60 €	-388 929,60 €	-11 503,56 €	-3 691,11 €
CIM Alto Minho	N.º binómios	25	28	27	26
	Média	-65 602,98 €	-44 804,68 €	-94 248,58 €	-110 428,00 €
	Mínimo	-2 133 476,90 €	-147 952,50 €	-299 099,30 €	-538 852,00 €
	Máximo	-12 010,70 €	-17 443,50 €	-35 274,62 €	-13 690,89 €
CIM Alto Tâmega	N.º binómios	4	3	2	2
	Média	-338 549,40 €	-127 201,20 €	-90 721,85 €	-122 795,20 €
	Mínimo	-493 312,10 €	-195 815,00 €	-156 641,50 €	-193 950,50 €
	Máximo	-154 096,50 €	-44 380,80 €	-24 802,21 €	-51 639,78 €
CIM Ave	N.º binómios	12	15	10	4
	Média	-918 034,30 €	-598 064,20 €	-658 402,70 €	-2 699 733,00 €
	Mínimo	-2 489 926,00 €	-2 208 897,00 €	-3 282 055,00 €	-5 718 542,00 €
	Máximo	-26 359,79 €	-36 777,62 €	-35 274,62 €	-538 852,00 €
CIM Região de Aveiro	N.º binómios	13	8	9	9
	Média	-278 326,80 €	-237 551,30 €	-887 174,10 €	-1 042 505,00 €
	Mínimo	-637 173,40 €	-418 623,30 €	-5 375 838,00 €	-6 640 384,00 €
	Máximo	-24 948,44 €	-63 753,77 €	-175 675,80 €	-75 730,86 €
CIM Baixo Alentejo	N.º binómios	3	3	2	2
	Média	-440 156,20 €	-536 988,20 €	-995 690,00 €	-709 392,10 €
	Mínimo	-659 035,60 €	-738 296,60 €	-1 571 135,00 €	-1 066 611,00 €
	Máximo	-2 397,49 €	-134 371,40 €	-420 245,50 €	-352 173,70 €



Resultado da exploração do SPTP		2020	2021	2022	2023
CIM Beira Baixa	N.º binómios	4	3	4	3
	Média	-188 981,20 €	-157 466,90 €	-261 745,30 €	-314 366,70 €
	Mínimo	-257 932,70 €	-229 607,00 €	-355 059,60 €	-685 795,60 €
	Máximo	-120 029,60 €	-13 186,73 €	-154 864,00 €	-102 323,00 €
CIM Beiras e Serra da Estrela	N.º binómios	11	10	10	9
	Média	-157 471,00 €	-128 669,70 €	-256 307,60 €	-218 490,90 €
	Mínimo	-257 932,70 €	-254 014,60 €	-595 346,70 €	-745 931,40 €
	Máximo	-6 401,94 €	-13 186,73 €	-14 436,55 €	-9 155,09 €
CIM Cávado	N.º binómios	13	14	14	4
	Média	-756 862,70 €	-721 605,20 €	-552 916,60 €	-1 765 897,00 €
	Mínimo	-3 828 595,00 €	-4 803 748,00 €	-5 235 899,00 €	-4 881 081,00 €
	Máximo	-22 933,29 €	-16 925,47 €	-35 274,62 €	-126 527,90 €
CIM Região de Coimbra	N.º binómios	8	7	9	9
	Média	-367 668,20 €	-934 286,60 €	-286 444,40 €	-499 415,70 €
	Mínimo	-859 510,30 €	-4 449 313,00 €	-1 172 514,00 €	-1 814 205,00 €
	Máximo	-93 593,48 €	-41 982,63 €	-6 549,94 €	-48 148,82 €
CIM Douro	N.º binómios	12	11	12	9
	Média	-193 860,60 €	-166 731,80 €	-156 628,10 €	-260 625,90 €
	Mínimo	-493 312,10 €	-254 014,60 €	-595 346,70 €	-685 795,60 €
	Máximo	-67 711,58 €	-44 380,80 €	-24 802,21 €	-19 681,95 €
CIM Região de Leiria	N.º binómios	5	6	7	8
	Média	-414 979,00 €	-322 167,40 €	-178 125,60 €	-296 075,00 €
	Mínimo	-1 306 816,00 €	-912 854,20 €	-525 214,10 €	-803 858,20 €
	Máximo	-23 887,00 €	-47 653,73 €	-10 356,04 €	-3 691,11 €
CIM Lezíria do Tejo	N.º binómios	2	3	2	2
	Média	-786 376,20 €	-404 535,30 €	-489 152,00 €	-645 454,20 €
	Mínimo	-1 306 816,00 €	-533 340,90 €	-708 670,60 €	-924 610,30 €
	Máximo	-265 936,80 €	-291 335,40 €	-269 633,30 €	-366 298,00 €
CIM Médio Tejo	N.º binómios	4	4	4	5
	Média	-799 142,10 €	-363 737,90 €	-353 859,00 €	-493 560,90 €
	Mínimo	-1 306 816,00 €	-447 485,50 €	-567 701,90 €	-1 020 435,00 €
	Máximo	-257 932,70 €	-229 607,00 €	-11 503,56 €	-102 323,00 €
CIM Oeste	N.º binómios	2	2	2	2
	Média	-1 456 040,00 €	-953 309,10 €	-1 098 299,00 €	-943 220,90 €
	Mínimo	-2 442 192,00 €	-1 170 304,00 €	-1 148 253,00 €	-1 141 186,00 €
	Máximo	-469 887,80 €	-736 314,60 €	-1 048 344,00 €	-745 255,60 €
CIM Tâmega e Sousa	N.º binómios	10	13	10	9
	Média	-260 975,50 €	-214 932,20 €	-842 958,10 €	-1 291 710,00 €
	Mínimo	-431 419,40 €	-466 442,50 €	-5 375 838,00 €	-6 640 384,00 €
	Máximo	-108 625,80 €	-24 582,04 €	-100 811,70 €	-11 507,60 €



Resultado da exploração do SPTP		2020	2021	2022	2023
CIM Terras de Trás-os-Montes	N.º binómios	6	5	5	4
	Média	-85 962,01 €	-85 643,32 €	-70 254,72 €	-75 740,26 €
	Mínimo	-161 348,30 €	-195 815,00 €	-156 641,50 €	-193 950,50 €
	Máximo	-3 777,60 €	-38 891,17 €	-24 802,21 €	-12 274,99 €
CIM Viseu Dão Lafões	N.º binómios	6	4	5	6
	Média	-287 127,50 €	-7 533 419,90 €	-647 654,00 €	-413 641,70 €
	Mínimo	-465 743,50 €	-1 678 709,00 €	-2 119 859,00 €	-778 196,80 €
	Máximo	-82 186,93 €	-167 789,90 €	-80 319,72 €	-20 496,77 €
Transportes Metropolitanos de Lisboa	N.º binómios	12	9	12	9
	Média	-4 904 266,00 €	-3 100 956,00 €	-4 990 173,00 €	-7 928 039,00 €
	Mínimo	-26 839 320,00 €	-6 790 714,00 €	-13 150 659,00 €	-27 883 748,00 €
	Máximo	-182 791,40 €	-1 334 401,00 €	-897 244,40 €	-745 255,60 €
Instituto da Mobilidade e dos Transportes	N.º binómios	5	4	4	4
	Média	-77 853 776,00 €	-27 513 964,00 €	-13 642 929,00 €	-22 341 476,00 €
	Mínimo	-193 790 080,00 €	-57 145 700,00 €	-33 834 148,00 €	-53 036 500,00 €
	Máximo	-372 362,70 €	-1 554 506,00 €	-3 219 975,00 €	-4 541 614,00 €

ANEXO 5





ANEXO 5. Modelo B



Clique no ícone para abrir o ficheiro Excel.

ANEXO 6





ANEXO 6. LISTA DOS BINÓMIOS AUDITADOS

Operador	Autoridade de Transportes	Ano
A.T.F. - Auto Transportes do Fundão, S.A.	CIM da Beira Baixa	2020
Arriva Portugal - Transportes, Lda.	CM de Guimarães	2020
Auto Viação Cura, Lda.	CM de Ponte de Lima	2020
Auto Viação Feirense, Lda.	CIM do Tâmega e Sousa	2020
Barquense Agência de Viagens e Turismo, Lda.	CM de Ponte da Barca	2020
Esteves, Braga & Andrea, Lda.	CM de Ponte de Lima	2020
Litoral Norte-Transportes Rodoviários Passageiros, Lda.	AMP - Área Metropolitana do Porto	2020
Rodoviária do Tejo, S.A.	CIM do Alto Alentejo	2020
Salvador Alves Pereira & Filhos, Lda.	CIM do Cávado	2020
Santos - Viagens e Turismo, Lda.	CIM das Terras de Trás-os-Montes	2020
TST - Transportes Sul do Tejo, S.A.	AML - Área Metropolitana de Lisboa	2020
Viúva Monteiro & Irmão, Lda.	CIM das Beiras e Serra da Estrela	2020
AGiromundo - Viagens e Turismo, Lda.	CIM do Ave	2021
AGiromundo - Viagens e Turismo, Lda.	Município de Vieira do Minho	2021
A. da Costa Reis & Filhos, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2021
Albano Esteves Martins & Filhos, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2021
Albano Esteves Martins & Filhos, Lda.	CIM do Tâmega e Sousa	2021
Auto Viação de Souto, Lda.	CIM da Região de Aveiro	2021
Auto Viação do Minho, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2021
Auto Viação do Minho, Lda.	CIM do Alto Minho	2021
Auto Viação do Minho, Lda.	CIM do Cávado	2021
Auto Viação do Minho, Lda.	Município de Viana do Castelo	2021
Auto Viação Landim, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2021
Auto Viação Landim, Lda.	CIM do Ave	2021
Auto Viação Landim, Lda.	CIM do Tâmega e Sousa	2021
Auto Viação Pacense, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2021
Auto Viação Pacense, Lda.	CIM do Ave	2021
Auto Viação Pacense, Lda.	CIM do Tâmega e Sousa	2021
Lopes & Filhos, Lda.	CIM das Beiras e Serra da Estrela	2021
TUMG - Transportes Urbanos da Marinha Grande	Município da Marinha Grande	2021
Auto Viação Feirense, Lda.	Área Metropolitana do Porto	2022
Auto Viação Feirense, Lda.	CIM da Região de Aveiro	2022
Auto Viação Feirense, Lda.	CIM do Tâmega e Sousa	2022
Ave Mobilidade, Empresa de Transportes Públicos, Lda.	CIM do Ave	2022
CAIMA - Transportes, S.A.	CIM do Tâmega e Sousa	2022



Operador	Autoridade de Transportes	Ano
Cascais Próxima - Gestão de Mobilidade	Município de Cascais	2022
Empresa Berrelhas de Camionagem, Ld ^a .	Município de Viseu	2022
Henrique Leonardo Mota, Ld ^a .	TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa	2022
Marques, Ld ^a .	Município de Gouveia	2022
Metro do Porto, S.A.	Área Metropolitana do Porto	2022
Minho Bus - Transportes do Minho	CIM do Cávado	2022
POMBUS - Transportes Urbanos de Pombal	CIM da Região de Leiria	2022
Rodoviária d'Entre Douro e Minho, S.A.	CIM do Alto Minho	2022
Sequeira, Lucas, Venturas & C ^a , Ld ^a .	Área Metropolitana do Porto	2022
TAA - Transportes do Alto Alentejo, S.A.	CIM do Alto Alentejo	2022
Transdev Norte, S.A.	Município de Guimarães	2022
União dos Transportes dos Carvalhos, Ld ^a .	Município de Faro	2022
União dos Transportes dos Carvalhos, Ld ^a .	CIM da Região de Aveiro	2022
UTS - Viagens e Serviços, S.A.	Município de Ponte de Lima	2022
ABA - Autocarros do Baixo Alentejo, S.A.	CIM do Baixo Alentejo	2023
António Augusto Santos, Ld ^a .	CIM do Douro	2023
António dos Prazeres da Silva & Filho, Ld ^a .	Município de Viana do Castelo	2023
Auto Viação da Murtosa, Ld ^a .	CIM da Região de Aveiro	2023
Auto Viação Melgaço, Ld ^a .	Município de Monção	2023
Empresa de Transportes Courense, Ld ^a .	Município de Valença	2023
ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.	CIM da Região de Aveiro	2023
J. Espírito Santo & Irmãos, Ld ^a .	Área Metropolitana do Porto	2023
Joaquim Martins da Fonseca, Ld ^a .	CIM da Região de Coimbra	2023
Moreira, Gomes & Costas, Ld ^a .	Área Metropolitana do Porto	2023
MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.	IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes	2023
RMTEJO II - Transportes Rodoviários	CIM do Médio Tejo	2023
Rodonorte - Transportes Portugueses, S.A.	CIM das Terras de Trás-os-Montes	2023
Rodoviária da Beira Interior, S.A.	CIM da Beira Baixa	2023
Rodoviária do Alentejo, S.A.	CIM do Alentejo Litoral	2023
Sandbus Transportes, Unipessoal, Ld ^a .	Município de Portimão	2023
SMTCB - Serviços Municipalizados de Transp. Coletivos	Município do Barreiro	2023
Transdev & AVC Cávado, Ld ^a .	CIM do Cávado	2023
Transdev Interior, S.A.	CIM das Beiras e Serra da Estrela	2023
Transdev Norte, S.A.	CIM do Tâmega e Sousa	2023

