

PARECER N.º 94/AMT/2025

[versão não confidencial]

I – INTRODUÇÃO

1. A Câmara Municipal Portalegre (Município), em 18-07-2025 veio remeter, para parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), as “Condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transportes de Passageiros” incluindo os seguintes anexos:
 - Anexo I - Sistema de Funcionamento
 - Anexo II -Previsão de Quilómetros
 - Anexo III - Relatório e Contas
 - Anexo IV – Orçamento e Plano Plurianual
 - Anexo V – Mapa de Pessoal
 - Anexo VI – Balanço e Demonstração de Resultados
 - Anexo IX - Indicadores de monitorização e supervisão
 - Condições Gerais de Transportes
 - Relatório de Obrigações de Serviço Público – modelo AMT

2. Importa referir que previamente a tal remessa, verificaram-se anteriormente diversas interações entre a AMT e o Município, com diversas versões do documento “Condições de prestação e financiamento do SPTP”, explica o funcionamento deste setor, apontando os anexos I e II – onde se definem as obrigações de serviço público e as zonas geográficas abrangidas (descrição das linhas/horários e tarifas, passageiros transportados, Kms por linha), e o anexo III e IV - relativamente ao esforço financeiro associado à prestação do serviço público de transporte de passageiros e obrigações de serviço público inerentes, dos documentos de fundamentação e de prestação de esclarecimentos. A saber:

[confidencial]

3. Mas como se referiu existiram várias interações anteriores à submissão de pedido de parecer:

[confidencial]

4. Como se constata:

- O primeiro pedido de informação sobre o enquadramento aplicável aos serviços municipalizados, que já vinha sendo a ser prestado desde 2016, ao abrigo de competências de autoridade de transportes;
- A Pandemia de Covid 19, em 2020 e 2021, introduziram atrasos na prestação de informação, tendo em conta as prioridades dirigidas à prestação de serviços essenciais;
- Os sucessivos pedidos de informação e indicações de necessidade de reformulação da deliberação de fixação de obrigações de serviço público e sua fundamentação, levou à reapresentação de pedido de parecer, em 2022 e 2025;
- Ainda assim, neste contexto, foram cumpridas as obrigações de reporte de compensações pagas ao abrigo do Decreto-Lei 14-C/2020, do Regulamento AMT n.º 430/2019, com apresentação de relatórios anuais de obrigações de serviço público relativos aos anos de 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 e transmissão de informação ao observatório da AMT;
- O município vem dando cumprimento a diversas obrigações, não obstante não termos conhecimento de que “Condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transportes de Passageiros” estejam efetivamente aprovadas.

5. Face ao exposto, e tendo em conta os pareceres emitidos para situações semelhantes, como Barreiro¹, Coimbra² e Entroncamento³, considera-se ser de encerrar o

¹ amt-autoridade.pt/media/2849/parecer_n72_ds_dapp_27ago_cm_barreiro.pdf.

² [parecer-70_dr_31ago_cm-coimbra.pdf](#)

³ [parecer_68_ds_dapp_20ago2020_cm_entroncamento.pdf](#)

procedimento, com a análise de toda a documentação, permitindo a entrada em vigor de um “contrato de serviço público”.

6. O presente parecer fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, 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, bem como de emissão de parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor⁴.

II –ENQUADRAMENTO

1. Desde 2019 que a AMT vem informando sobre a necessidade de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros⁵ por autoridades de transportes, nos seguintes termos:
 - Decorre da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e ao Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativa aos serviços públicos de transporte de passageiros, doravante o “Regulamento”, que o serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado: (i) diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios; (ii) mediante atribuição, a operadores internos ou outros operadores de serviço público, seguindo o jurídico estabelecido no Regulamento e no Código dos Contratos Públicos, ou seja, regra geral de submissão à concorrência ou ajuste direto quando admissível, até 3 de dezembro de 2019.
 - Ou seja, por imperativos concorrenciais, mas também de legalidade, transparência e objetividade, qualquer entidade, pública ou privada, que exerce uma atividade económica no âmbito da mobilidade, designadamente

⁴ Que se aplica também à prestação direta de serviços de transporte público por autoridades de transportes, conforme orientações da AMT - https://www.amt-autoridade.pt/media/2093/prestacao_direta_servicos_transporte_pubpassageiros_at.pdf

⁵ Informação - Prestação Direta de Serviços de Transporte Público de Passageiros por Autoridades de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2093/prestacao_direta_servicos_transporte_pubpassageiros_at.pdf

disponibilizando serviços de transporte público de passageiros, deve ter a sua atividade enquadrada em instrumento legal, regulamentar, administrativo ou contratual, que estabeleça as condições específicas em que é prestada, incluindo obrigações de serviço público e identifique quaisquer vantagens (nomeadamente financeiras), concedidas ou utilizadas e necessárias para a sua prestação.

- Naturalmente, tais obrigações abrangem também as autoridades de transportes e outras entidades públicas quando prestam diretamente serviços de transporte público de passageiros, regular ou flexível, com recurso a meios próprios, designadamente, serviços municipalizados, intermunicipalizados, operadores locais e internos.
- Aliás, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, deverão ser identificadas as compensações e quaisquer montantes ou vantagens, de carácter financeiro ou não, que sejam atribuídas, seja a que título for, por entidades públicas a entidades, públicas ou privadas, que asseguram serviços de interesse económico geral no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes por contrapartida da prestação de serviço público de transporte de passageiros e descontos tarifários, em transporte regular ou flexível. Tais comandos legais, baseados igualmente na jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, quanto ao auxílios de Estado e contratualização de serviços de interesse económico geral no setor dos transportes, abrangem também as autoridades de transportes e outras entidades públicas quando prestam diretamente serviços de transporte público de passageiros, regular ou flexível, com recurso a meios próprios, designadamente, serviços municipalizados, intermunicipalizados, operadores locais e internos.
- Tal como decorre de “Informação pública sobre Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes”⁶, as autoridades locais devem “garantir o cumprimento de princípios de equidade, independência, integridade e transparência dos procedimentos, efeitos de aferição da compliance legal e

⁶ https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

jurisprudencial com regras gerais que estejam em vigor. De igual forma, deve ser garantido o princípio da neutralidade, no que respeita ao tratamento de agentes económicos tendo em conta a necessidade de estabelecer um referencial de atuação transparente, equitativo e sustentável”.

- ⁷ Todas as medidas que configurem uma transferência de recursos públicos que não estejam devidamente enquadradas na legislação e jurisprudência nacional e europeia quanto à definição e imposição de obrigações de serviço público e respetiva compensação são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade.
- O artigo 107.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que *“salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções”*.
- Todas as medidas que correspondam aos critérios enunciados no artigo 107.º n.º 1 do TFUE, ou seja, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos do Estado, que constituam uma vantagem económica para determinadas empresas ou produções, tenham uma natureza seletiva, sejam suscetíveis de provocar distorções ao nível da concorrência ou afetem o comércio entre os Estados membros são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, sendo cominadas com a sanção de nulidade.
- E neste âmbito, as autoridades de transportes não só devem dar cumprimento ao artigo 7.º do Regulamento⁸, tornando público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, incluindo nesse relatório a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e

⁷ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

⁸ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 - http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida, bem como devem dar cumprimento às obrigações de reporte constantes do Regulamento n.º 430/2019, e ainda proceder à informação constante do artigo 22.º do RJSPTP⁹.

- Em sentido convergente, a Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, e que também se aplica a serviços municipalizados, estabelece que *“a gestão das empresas locais deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelas entidades públicas participantes no respetivo capital social, visando a satisfação das necessidades de interesse geral ou a promoção do desenvolvimento local e regional, assegurando a viabilidade económica e o equilíbrio financeiro.”*
- Por seu lado, o n.º 1 do artigo 32.º estabelece que *“a deliberação de constituição das empresas locais ou de aquisição de participações que confirmam uma influência dominante, nos termos da presente lei, deve ser sempre precedida dos necessários estudos técnicos, nomeadamente do plano do projeto, na ótica do investimento, da exploração e do financiamento, demonstrando -se a viabilidade e sustentabilidade económica e financeira das unidades, através da identificação dos ganhos de qualidade, e a racionalidade acrescentada decorrente do desenvolvimento da atividade através de uma entidade empresarial, sob pena de nulidade e de responsabilidade financeira”*.
- Os n.º 3 e 4 da mesma disposição estabelece que a *“atribuição de subsídios à exploração pelas entidades públicas participantes no capital social exige a celebração de um contrato-programa”* e *“no caso de a empresa local beneficiar de um direito especial ou exclusivo, nos termos definidos no artigo 3.º do Decreto -Lei n.º 148/2003, de 11 de julho, que «Transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 26 de julho, que altera a Diretiva n.º 80/723/CEE, da Comissão, de 25 de junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades públicas dos Estados membros e as empresas públicas», alterado pelo Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de julho,*

⁹ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

e pelo Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de março, essa vantagem deve ser contabilizada para aferição da sua viabilidade financeira.”

- Por seu turno, o n.º 6 da mesma disposição estabelece que *“independentemente das obrigações de controlo e fiscalização previstas na presente lei e na lei comercial, o desempenho da empresa local deve ser objeto de avaliação anual pelos respetivos órgãos sociais, incluindo a elaboração de um relatório com a análise comparativa das projeções decorrentes dos estudos referidos nos n.os 1 e 2 e a efetiva situação económico-financeira da empresa local, o qual é obrigatoriamente comunicado à Inspeção-Geral de Finanças.”* Naturalmente que as mesmas preocupações ou princípios gerais aplicar-se-ão ao Município, preste este serviço por empresas municipais, serviços municipalizados ou diretamente.
2. Neste contexto, nada obsta à prossecução da atividade de transporte público de passageiros através da prestação direta pelas autoridades públicas, como é o caso do presente.
 3. Encontra-se na disponibilidade dos Estados-membros da União Europeia, e respetivas autoridades competentes, optar pelos modelos de organização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, seja ao nível institucional, seja quanto à forma de atribuição de prestação de serviços de transporte de passageiros, que incluem a contratação a prestadores de serviços ou a prestação direta desses mesmos serviços, desde que cumpridos os requisitos legais nacionais e europeus.
 4. Contudo, de tal não decorre a desnecessidade de celebração de um *“contrato de serviço público”*, entendido como um ato legislativo, regulamentar ou administrativo de onde constam os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e o método de cálculo da compensação, ou seja, obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado), e que igualmente se aplica às condições em que a autoridade competente presta ela própria serviços, nos termos do Orientações da Comissão Europeia para a interpretação do Regulamento (CE) 1370/2007¹⁰.
 5. Mais refere o Regulamento que *“sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional*

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

pode decidir prestar ela própria, serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de auto prestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas.”

6. Por outro lado, cabe também às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos em termos concorrenciais e organizativos. Tais imperativos de transparência e equidade assumem uma maior relevância quanto a um Município, tendo em conta quando, além de autoridade de transportes, é também um operador que opera em mercado concorrencial.
7. Prestando diretamente serviços de transportes, o Município é, efetivamente, um agente económico que deve respeitar os mesmos requisitos aplicáveis a outros agentes económicos, com as necessárias adaptações, pelo facto de ser igualmente uma autoridade de transportes. E no caso de um conflito concorrencial entre um serviço prestado por um operador privado e outro serviço prestado pelo Município, deverá existir equidade no respetivo relacionamento, devendo ambos estar sujeitos a regras equitativas, salvaguardando as devidas diferenças, de forma evitar que o operador “Município” utilize a sua posição como Município — Autoridade, para alcançar uma vantagem ilegítima na prestação dos serviço público face a um operador privado, enquadrado ou não em contrato de serviço público.
8. Aliás, um Município, enquanto “operador” está sujeito às mesmas regras que as aplicáveis a outros operadores, como sejam as previstas no artigo 22.º do RJSPTP uma vez que, para efeitos do enquadramento de auxílios de Estado¹¹ é indiferente a natureza do prestador dos serviços, sendo antes relevante o cumprimento de regras aplicáveis a uma determinada atividade.
9. Neste quadro e em complemento ao cumprimento dos requisitos previstos na Lei n.º 50/2012, de 8 de junho, por força do Regulamento e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os serviços municipalizados devem ter a sua atividade enquadrada em instrumento específico que garanta uma descrição detalhada, objetiva e mensurável da exploração do serviço público de transporte de passageiros (especificando linhas, horários, frequências) e tendo em conta as recomendações da AMT quanto à adequada

¹¹ http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

“contratualização” destes serviços públicos, incluindo a previsão de indicadores de exploração (obrigações operacionais, de qualidade, etc), reporte de informação e regras de cálculo do esforço financeiro público associado ao serviço público e separando, contabilisticamente, as atividades de serviço público e outras, como aliás, se verifica com outros Municípios que disponibilizam serviços de transporte público de passageiros através de serviços municipalizados.

10. Por outro lado, em 2023¹² a AMT efetuou uma ação de supervisão aos Sistemas de Apoio à Exploração e Indicadores de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros, de vários operadores de Transporte Público de Passageiros.
11. As ações de supervisão tiveram como objetivo verificar, *in situ*, se o desempenho operacional do serviço prestado pelos operadores está a ser monitorizado e fiscalizado, em conformidade com os indicadores constantes do respetivo CSP, assim como avaliar a fiabilidade e rigor dos procedimentos de tratamento da informação e de reporte às entidades competentes, no contexto da avaliação do cumprimento dos objetivos de desempenho e do cálculo de eventuais penalidades contratuais, no âmbito do referido CSP.
12. A ação e o consequente relatório focaram-se no desempenho operacional dos operadores de transportes e respetivo impacto nos passageiros e não no desempenho e reporte económico-financeiro.
13. No relatório foi referido que que:
 - A aferição do cumprimento de obrigações contratuais por referência a objetivos estratégicos e indeterminados pode dificultar a monitorização da atividade e o seu reporte detalhado, bem como a gestão operacional e contratual, e ainda a auditoria e fiscalização de toda a execução contratual;
 - A não existência (ou referência expressa ou coligida) de referenciais objetivos, definidos de forma clara e acessível, poderá potenciar a dificuldade em elaborar uma monitorização regular da sua execução ou a definição de referenciais para a aplicação de sanções contratuais;

¹² A ação de supervisão aos Sistemas de Apoio à Exploração e Indicadores de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros - <https://www.amt-autoridade.pt/media/4553/comunicado-relat%C3%B3rio.pdf>

- Conceitos contratuais como “continuidade e regularidade”, “condições de operabilidade, disponibilidade, permanência, qualidade, comodidade, acessibilidade, rapidez e segurança, satisfação do interesse social”, princípios de “equilíbrio, eficiência, transparência e rigor”, “adequados padrões de qualidade”, “bom estado de funcionamento e conservação em condições adequadas”, quando se trata da prestação de serviço público de transporte de passageiros devem ser adequadamente parametrizados e objetivados, tanto como objetivos de produção como horários e frequências, independentemente da duração do CSP e da definição de condições de ajustamento de objetivos em prazos intermédios;
- Devem existir relatórios de gestão com uma periodicidade mensal ou trimestral, relativamente aos indicadores constantes do CSP e dos outros instrumentos operacionais e estratégicos, por forma a que também seja relevante para o acompanhamento da concessão por parte de outras entidades fiscalizadoras ou de supervisão;
- Deve existir relação direta entre o pagamento de compensações financeiras e o integral cumprimento dos termos do CSP, com evidentes vantagens para a execução contratual, representando também um incentivo à qualidade, com evidentes benefícios na rentabilidade e lucro do operador, tendentes, na generalidade, a assegurar a sustentabilidade económica, financeira e social da concessão;
- A utilização de fórmulas de cálculo anual médio de indicadores pode potenciar a diluição de incumprimentos efetivos em algumas linhas, aferidos em períodos mais curtos – semanas, meses, trimestres - e que possam ser compensados por cumprimentos de outras obrigações;
- Deve ser possível efetivamente apurar e sancionar, e em que medida, os incumprimentos de horários específicos (diários, mensais, trimestrais, por carreira, conjunto de carreiras) e de que forma é tida em conta alguma margem de tolerância;
- Deve garantir-se a transparência da comunicação com os passageiros, pois poder-se-á verificar um incumprimento objetivo e prolongado de diversos horários e frequências e ainda assim a empresa comunicar que não se verifica qualquer incumprimento e tal não se refletir, em nenhum modo, na compensação a receber.

- A aferição de uma taxa de cumprimento baseada numa média global anual, por definição, é um critério amplo que potencia a diluição de incumprimentos objetivos reiterados em determinados períodos, independentemente da culpa. No entanto, na perspetiva do passageiro, bastará a simples constatação de sucessivos incumprimentos de horários ou frequências, independentemente de culpa, para considerar que existe incumprimento (ainda que possa assimilar razões de congestionamento do espaço público). Se uma determinada linha tiver sucessivos atrasos, durante meses, potencialmente poderá ver assegurada uma taxa de cumprimento contratual, se a média anual for superior a 85%, não obstante o passageiro poder não ver cumpridos os horários ou frequências afixadas. Uma aferição periódica e sistemática, mensal ou trimestral, sem prejuízo da anual, designadamente do Plano de Operação e indicadores contratuais, permitiria isolar incumprimentos e encontrar, com maior facilidade as causas, e eventualmente ajustar os horários e frequências afixadas, tornando mais transparente a oferta de transporte público que a empresa consegue efetivamente disponibilizar e não aquela que estimava disponibilizar. Esta aferição, que é possível tendo em conta os sistemas de apoio à exploração da empresa, permite comunicar com os passageiros de forma mais correta, clara e transparente, bem como permite desagregar, de forma objetiva, as medições anuais do cumprimento de horários e frequências. Caso contrário, a intervenção da empresa ou do gestor poderá tornar-se discricionária e dificultar a resolução de eventuais problemas, como tornará a comunicação com os passageiros mais difícil;
- Deve ser clara a relação direta entre o eventual incumprimento de indicadores e obrigações diversas (que não apenas os indicadores de oferta avaliados anualmente) com as sanções pecuniárias por incumprimento contratual, graduando o incumprimento por referência à gravidade de cada uma das possíveis infrações, sem amplitudes vastas no que se refere ao valor de multas;
- Se por um lado um valor alto de multas contratuais pode ser desmotivador do incumprimento, por outro, a aplicação indistinta de sanções a uma multiplicidade de obrigações ou a não existência de critérios ou parâmetros objetivos para calcular e aplicar um montante pecuniário intermédio para uma infração em concreto poderá potenciar a não aplicação de qualquer sanção.

14. Nas conclusões globais do relatório foi constatado:

- A não implementação integral de recomendações da AMT dificulta(ou) a avaliação da execução contratual e a obtenção de informação quanto ao desempenho dos operadores, seja para efeitos de fiscalização, seja para efeitos de comunicação com o público;
- Passados vários anos da implementação de CSP de primeira geração, parece claro que resultam evidências da necessidade de revisão daqueles CSP, avançando para uma nova fase de maior exigência, sobretudo no que se refere à qualidade do serviço prestado e da relação das empresas com os passageiros;
- Os CSP devem considerar as seguintes recomendações:
 - Todas as obrigações contratuais, sobretudo de desempenho operacional e de qualidade, devem ser objetivas, claras e mensuráveis e estar associadas a penalidades e/ou bonificações contratuais;
 - A contratualização ou compromisso, quando se trata da prestação de serviço público de transporte de passageiros, perante indicadores ou conceitos indeterminados, tais como “continuidade e regularidade”, “condições de operabilidade”, “disponibilidade,” “permanência”, “qualidade”, “comodidade”, “acessibilidade”, “inclusividade,” “rapidez”, “segurança”, “satisfação do interesse social”, “equilíbrio, eficiência, transparência e rigor”, “adequados padrões de qualidade”, “bom estado de funcionamento e conservação em condições adequadas”, sem serem objetivados ou mensuráveis ou sem estarem associados a penalidades contratuais, são desprovidos de efeito útil e não constituem um incentivo à qualidade do serviço, devendo, sim, tal contratualização ou compromisso permitir a monitorização e fiscalização do CSP e a aferição do seu (in)cumprimento, bem como permitir o estabelecimento de métricas objetivas para atingir metas;
 - Deve existir previsão e vinculatividade para diversos indicadores, para além dos tradicionais indicadores de regularidade e pontualidade, mas incluir também os supracitados, com enfoque na qualidade do serviço efetivamente prestado e não apenas na produção de serviços, como

sejam conforto, limpeza, comodidade, atendimento, acessibilidade, inclusividade, rapidez, segurança e comunicação;

- Deve existir aferição periódica e sistemática de toda as obrigações contratuais, sobretudo de desempenho operacional e de qualidade, de forma a permitir isolar disrupções do serviço aos passageiros (seja ou não incumprimento imputável à empresa) e encontrar com maior facilidade as causas e eventualmente ajustar os horários e frequências afixadas, tornando mais transparente a oferta de transporte público que a empresa consegue efetivamente disponibilizar e não aquela que estimava disponibilizar. Esta aferição, que é possível tendo em conta os sistemas de apoio à exploração da empresa, permite comunicar com os passageiros de forma mais correta, clara e transparente, bem como desagregar, de forma objetiva, as medições anuais do cumprimento de horários e frequências;
- Não devem ser utilizadas fórmulas de cálculo anual médio de indicadores, pois podem potenciar a diluição de disrupções efetivas em serviços e que são compensadas por cumprimentos de outras. Deve ser possível apurar efetivamente os incumprimentos de horários específicos (diários, mensais, trimestrais, por carreira, conjunto de carreiras) e de que forma é tida em conta alguma margem de tolerância, e sancionar esses incumprimentos;
- Deve garantir-se a transparência da comunicação com os passageiros, pois poder-se-á verificar uma disrupção objetiva e prolongada de diversos horários e frequências e ainda assim a empresa comunicar que não se verifica qualquer incumprimento e tal não se refletir, em nenhum modo, na compensação a receber. Deve ser internalizado que, na perspetiva do passageiro, bastará a simples constatação de sucessivas não realizações de horários, frequências ou serviços para considerar que existe incumprimento (ainda que possa não ser imputável à empresa). Comunicar altas taxas de regularidade ou pontualidade ao mesmo tempo que existem disrupções sucessivas, não é aceitável ou compreensível na perspetiva do passageiro;

- Deve existir certeza na efetividade dos mecanismos de aplicação de sanções pecuniárias, e não resultar a dúvida sobre se efetivamente existiram incumprimentos, se não existiu monitorização para apurar os mesmos ou se estamos perante um bom desempenho da empresa que levou à desnecessidade de aplicação de sanções;
- É recomendável o apuramento de dados de desempenho de linhas pelos diversos dias (designadamente semana e fim de semana), tendo em conta o programado e o realizado;
- Deve ser claro o nexa entre todas as obrigações contratuais da empresa e objetivos de curto e médio prazo, sem prejuízo da introdução de margens de execução adaptáveis à evolução e circunstâncias diversas;
- Independentemente da existência de causas de força maior ou outros fatores não imputáveis ou externos às empresas, devem ser divulgados os serviços programados e os serviços realizados e as causas de não realização, imputáveis ou não à empresa. A publicitação de indicadores de pontualidade e regularidade deve ser feita por referência aos serviços realizados, sem deixar de mencionar o seu peso face ao programado, por serviços ou conjunto de serviços, perfeitamente identificáveis;
- As sanções pecuniárias por incumprimento contratual devem reportar-se a todas as obrigações, devendo ser possível graduar o incumprimento por referência à gravidade de cada uma das possíveis infrações, sem amplitudes vastas no que se refere ao valor de multas. Se por um lado um valor alto de multas contratuais pode ser desmotivador do incumprimento, por outro, a aplicação indistinta de sanções a uma multiplicidade de obrigações ou a não existência de critérios ou parâmetros objetivos para calcular e aplicar um montante pecuniário intermédio para uma infração em concreto poderá significar a não aplicação de qualquer sanção;
- Deve ser assegurada a maior objetividade na execução contratual, sobretudo no que se refere à mensurabilidade e clareza de indicadores e parâmetros operacionais e estratégicos, de âmbito operacional, financeiro e económico do serviço, não deixando, obviamente, de ter em

conta o Plano de Atividades e Orçamento ou Instrumentos Previsionais de Gestão, devendo todos os instrumentos ser coerentes;

- A divulgação deve ser clara, acessível e compreensível, por uma questão de transparência da atividade quanto a passageiros, potenciais passageiros, contribuintes, profissionais e entidades de fiscalização;
- Devem existir relatórios de gestão e monitorização com uma periodicidade mensal ou trimestral, relativamente aos indicadores constantes do CSP e aos outros instrumentos operacionais e estratégicos, de forma a permitir o acompanhamento do CSP por parte de outras entidades fiscalizadoras ou de supervisão e para efeitos de divulgação ao público do desempenho do serviço;
- A informação sobre cálculo e cumprimento de indicadores que conste de documentos da empresa (relatórios de gestão e contas) deve referenciar a avaliação do gestor do CSP;
- O Relatório e Contas bem como os relatórios de acompanhamento da concessão, devem conter informação estruturada e específica relativa às compensações por obrigações de serviço público para garantir o cumprimento de obrigações legais de reporte e de fiscalização por parte das entidades competentes e tendo em conta uma expressa e clara enunciação das obrigações contratuais;
- Independentemente da existência de relatórios sumários de obrigações de serviço público contratadas, devem ser publicitados, salvaguardados elementos confidenciais ou de segredo de negócio, os relatórios de avaliação de desempenho operacional por parte dos gestores de CSP. Não se considera informação confidencial a divulgação de serviços programados, realizados e indicadores de cumprimento de desempenho, estando em causa um serviço público compensado por entidades públicas;
- Devem ser tidos em conta os indicadores de monitorização e supervisão e gestão contratual que constam da Informação AMT de 27 de setembro

de 2018¹³, bem como os previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março¹⁴, não apenas para monitorização, mas para avaliação de desempenho contratual;

- Deve efetivar-se a verificação periódica, objetiva e transparente da aplicação dos critérios de cálculo de compensações financeiras, tendo por base os indicadores operacionais constantes da programação e realização de oferta, uma vez que as obrigações de serviço público (e/ou seus indicadores de base) poder-se-ão alterar, de ano para ano, seja quanto à incidência sobre mais ou menos serviços ou horários;
- A implementação de contabilidade analítica é obrigatória nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007, sendo necessária para efeitos financeiros e tendo em conta os indicadores que suportam a evolução da atividade;
- A definição clara, objetiva e mensurável de obrigações, indicadores e pressupostos constitui condição essencial para se considerar aceitável o pagamento de compensações pelo cumprimento de obrigações de serviço público;
- De acordo com o Regulamento (CE) 1370/2007, o método da compensação incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado; de acordo com os dados disponíveis na fundamentação do CSP afigurava-se não ser possível monitorizar e aferir o seu cumprimento;
- Deve existir relação direta entre o pagamento de compensações financeiras e o integral cumprimento dos termos do CSP, com evidentes vantagens para a execução contratual, representando também um incentivo à qualidade, para assegurar a sustentabilidade económica, financeira e social do CSP, operador e serviço.

¹³ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

¹⁴ https://www.amt-autoridade.pt/media/2970/regulamento_n273_2021_de_23_de_marco.pdf

III – DOCUMENTAÇÃO

15. O Município de Portalegre, através dos respetivos serviços municipalizados remeteram à AMT as denominadas “Condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transportes de Passageiros”, que estipulam o seguinte:

- *“Pretende-se com o presente documento sintetizar a forma organizacional e as atividades desenvolvidas no âmbito das atribuições dos Serviços Municipalizados de Águas e Transportes da Câmara Municipal de Portalegre (SMAT), bem como apresentar uma análise em termos económicos e financeiros desta entidade.*
- *Os Serviços Municipalizados de Portalegre, como estrutura municipal, hoje têm como missão, assegurar a distribuição domiciliária de água (1944), o serviço de transportes urbanos de passageiros (1961), a gestão do estacionamento superficial e subterrâneo na cidade de Portalegre, o saneamento e a responsabilidade da exploração dos transportes não regulares de responsabilidade municipal (2006).*
- *Para além destas atribuições definidas por deliberação dos órgãos executivos e deliberativos, aos SMATP compete de igual modo a Gestão dos Transportes Escolares (Maio 2010). É de referir o acordo de cooperação interinstitucional estabelecido entre os SMAT e a Câmara Municipal que encontra-se em vigor desde 2006.*
- *Com a publicação do novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros, através da Lei 52/2015 de 9 de Junho, estabeleceu o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transportes de passageiros, por modo rodoviário, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação*
- *Desta forma, os Municípios e as Comunidades Intermunicipais, passaram a assumir responsabilidades de Autoridade de Transportes (art.º 4 e 12º do RJSPPT) de âmbito municipal e supramunicipal com partilha de competências com os Municípios e suprarregional com outras CIM contíguas, (...)*

- *As Autoridades de Transportes são as entidades públicas com atribuições e competências em matéria de definição dos objetivos estratégicos para a mobilidade, planeamento, organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transportes de passageiros e contratualização e determinação de obrigações de serviço público e de tarifários.*
- *A Câmara Municipal de Portalegre, em reunião de 21 de março de 2016, aprovou a criação da Autoridade de Transportes Municipal, com base no art.º 6 do RJSPTP.*
- *A Câmara Municipal de Portalegre, em reunião de 13 de junho de 2016, deliberou ainda que os “Meios Próprios” a utilizar pela Autoridade de Transportes Municipal, em transportes coletivos de passageiros, são para todos os efeitos, os meios dos Serviços Municipalizados de Águas e Transportes da Camara Municipal de Portalegre.*
- *A Assembleia Municipal do concelho de Portalegre, reunida em sessão ordinária, realizada em 30 de junho de 2016, deliberou aprovar, ao abrigo da Lei 52/2015 a assunção de competências de Autoridade de Transporte, pelo Município de Portalegre. Assim o Município de Portalegre segue uma incumbência de inegável interesse público, com a dinamização do sistema de transportes públicos, urbanos/suburbanos, locais/concelhios, regionais, inter-regionais/expressos e internacionais passam pela existência de infraestruturas de apoio aos transportes públicos adequadas, que permitam uma correta articulação entre os diferentes modos e/ou tipologias de serviço e assim constituam uma alavanca de progresso.*
- *O desenvolvimento do sistema de Transportes coletivos deve constituir uma das prioridades do município em matéria de mobilidade, nomeadamente ao nível da adequação às necessidades da população, à intermodalidade com os outros meios de transporte e com o sistema de estacionamento, privilegiando a aposta nos combustíveis limpos, como forma de melhoria da eficiência energética e a redução das emissões poluentes.*
- *Os Serviços Municipalizados de Águas e Transportes, enquanto “Meios próprios” da Camara Municipal de Portalegre prestam serviços adequados às diferentes necessidades de mobilidade.*

- *Os serviços disponibilizados pela entidade são: 1. serviços urbanos; 2. serviços interurbanos; 3. serviços regular especializado; 4. serviços ocasionais. • São serviços urbanos de passageiros os que asseguram as ligações dentro dos limites das povoações. • São serviços interurbanos, os que visam satisfazer as necessidades de deslocação não integrados numa mesma região metropolitana de transportes; • São serviços regulares especializados, os serviços regulares independentes de quem os organiza, que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros. • São serviços ocasionais, os serviços que não correspondem à definição de serviços regulares, incluindo serviços regulares especializados, e cuja característica principal é assegurarem o transporte de grupos constituídos por iniciativa de um comitente ou do próprio transportador.*
- *As obrigações de serviço público deverão, por força do estabelecido no art.º 23.º, n.º 2, do RJSPTP, ser estabelecidas por ato do órgão executivo da Autoridade de Transportes competente, ou seja, neste caso, por deliberação da Câmara Municipal de Portalegre.*
- *Por seu turno, o cumprimento das obrigações de serviço público exige o seu adequado financiamento, devendo o município encontrar forma de suportar eventuais deficits de exploração, os quais traduzirão o esforço que entende dever fazer e que encontra a sua compensação nos seguintes ganhos: • ganhos sociais - contribuição para a comodidade de munícipes que por falta de recursos financeiros teriam de se deslocar em grande parte a pé para os seus locais de trabalho, o que em termos de tempo despendido obrigaria a reorganizar o já escasso tempo dedicado à vida familiar; • ganhos ambientais – os transportes públicos reduzem a emissão de poluentes atmosféricos, contribuindo para a redução do aquecimento global visto terem emissões de poluentes e CO2 por passageiro/km muito mais baixas que os outros veículos privados (automóveis, por ex.); • ganhos energéticos - os transportes coletivos de passageiros são energeticamente mais eficientes, ou seja, têm consumos energéticos por passageiro/km muito mais baixos que os demais veículos privados; • ganhos na segurança - os transportes coletivos de passageiros são mais seguros, ou seja, têm índices de fatalidades por passageiro/km mais baixos que os demais*

veículos privados; • ganhos no ordenamento do trânsito - ao ocuparem menos espaço na via por passageiro/km, a sua utilização massiva permite (tendencialmente) alocar espaço público, não para rodovia e asfalto, mas para mais espaços verdes, praças públicas e outros espaços de lazer, ou mesmo edificado para habitação.”

16. Estabelece o Ponto 1 que:

- Os SMAT obrigam-se a realizar a exploração do serviço público objeto das presentes Condições, mediante a disponibilização de uma oferta adequada, que cumpra os parâmetros definidos nas mesmas e respeite condições de qualidade, comodidade, rapidez e segurança, de modo a garantir que a prestação do serviço público se efetua de forma regular, eficiente e sustentável.
- Na exploração do serviço público que lhe está cometido, o município obriga-se a cumprir as seguintes obrigações de serviço público:
 - a) Assegurar a oferta referida no Anexo I às Condições e que delas faz parte integrante;
 - b) Praticar, nos termos da legislação em vigor, incluindo a Portaria n.º 298/2018 de 18 de novembro, tarifas de transporte de acordo com as deliberações de Câmara Municipal de Portalegre;
 - c) Assegurar o transporte das pessoas e entidades com direito de transporte gratuito ou a tarifas bonificadas.
- Durante os períodos típicos de redução de procura, designadamente férias escolares ou outras, a oferta da alínea a) a que se refere o parágrafo anterior poderá ser ajustada à procura e sofrer variações relativamente aos valores constantes do Anexo I.
- A indicação das obrigações referidas não é limitativa nem taxativa, procedendo o município à gestão do serviço público de transporte de passageiros nas melhores condições de qualidade, segurança, fiabilidade e operacionalidade mesmo que não estejam expressamente especificadas no texto das condições.

- O SMAT (como “Meios Próprios”) avalia, anualmente, a necessidade de alteração das condições da prestação do *serviço público, sem prejuízo daquelas que se justificarem a cada momento.*

17. O ponto 2 estabelece:

- Os SMAT comprometem-se a adotar medidas de gestão que promovam a eficiência e conduzam à redução de custos, ao nível das melhores práticas do mercado, com vista ao equilíbrio financeiro da exploração do serviço de transporte público de passageiros. Os montantes previsionais anuais de quilómetros produzidos, constam do Anexo I.
- O esforço financeiro associado à prestação do serviço público de transporte de passageiros e obrigações de serviço público inerentes é apurado de acordo com a documentação apresentada nos Anexos III e IV.
- Os SMAT são uma organização que contempla vários setores de atividade, nomeadamente a distribuição domiciliária de água, o serviço de transporte urbanos de passageiros, a gestão do estacionamento superficial e subterrâneo, o saneamento e a exploração dos transportes não regulares de responsabilidade municipal, pelo que os seus documentos financeiros (Orçamento, Plano Plurianual de Investimentos, Mapa de Pessoal, Demonstrações Financeiras Previsionais e Relatório de Gestão) são apresentados e apurados pelos órgãos competentes, de forma consolidada.

18. Estabelece o ponto 3 o seguinte:

- As receitas de exploração resultantes do cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas na presente proposta revertem integralmente para os SMAT;
- Os SMAT poderão realizar, a título acessório, atividades conexas com o serviço público destinadas a contribuir para a sustentabilidade do mesmo.

19. Estabelece o ponto 4 que a supervisão incumbe ao Município, aos membros com competência delegada para o efeito, sem prejuízo das competências da AMT, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio.

20. Estabelece o ponto 5 que os SMAT deverão na exploração do serviço público de transporte de passageiros, cumprir, designadamente, as seguintes obrigações genéricas relativas à exploração:

- A disponibilização regular e contínua do serviço, nos termos do Anexo III;
- Assegurar uma oferta do serviço de transporte com qualidade, segurança e eficiência, designadamente no que concerne à limpeza e conservação dos veículos
- O acatamento de condicionamentos ou limitações impostas pelas autoridades competentes, por razões de interesse público e nos termos da lei;
- O cumprimento das regras legais e regulamentares aplicáveis às atividades que exerça, bem como as instruções que, nos termos da lei, lhe sejam transmitidas pelas entidades fiscalizadoras
- A articulação das responsabilidades e prestações com terceiros que interajam no, ou com o Serviço Público, incluindo outros operadores e autoridades de transportes.

21. Estabelece o ponto 6 que:

- Os SMAT deverão efetuar a exploração do serviço público de transportes respeitando os princípios de fidúcia, transparência e rigor na gestão de recursos públicos, por forma a assegurar a sustentabilidade económico-financeira.
- Para o efeito do previsto no parágrafo anterior, os SMAT deverão a eficiência na exploração do serviço público de transportes e na gestão dos meios e recursos à sua disposição.
- Devem também adequar a exploração do serviço público de transporte de passageiros cuja prestação lhe está cometida, desde que assegure o cumprimento das obrigações de serviço público nos termos estabelecidos no número 1.

22. Estabelece o ponto 7 que:

- Os SMAT comprometem-se a dispor dos recursos humanos necessários, devidamente formados, para cumprir a missão e as atribuições que lhes estão

cometidas, designadamente, adequados procedimentos de higiene, segurança e saúde no trabalho.

- O Anexo V, determina o Mapa de Pessoal dos SMAT, de forma consolidada para as diversas áreas de atividade, devidamente aprovado pelos órgãos competentes
23. O ponto 8 estabelece que os SMAT se comprometem a manter a sua frota e os restantes meios de exploração em condições adequadas à prestação do serviço em bom estado de funcionamento e conservação, por forma a garantir a sua operacionalidade, fiabilidade, segurança do tráfego e níveis de qualidade compatíveis com uma exploração eficiente e de qualidade e de acordo com planeamento definido
24. O ponto 9 estabelece que:
- Os SMAT darão adequada publicidade, designadamente através do seu sítio da internet e/ou paragens, da rede, a oferta, horários, títulos e tarifas do serviço público em exploração e as respetivas alterações pontuais ou permanentes.
 - Deverão cumprir a legislação europeia e nacional que consagra os direitos dos passageiros de transporte em veículos pesados de passageiros, nomeadamente o disposto no Regulamento (EU) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011 e no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro.
 - Sem prejuízo de meios próprios de reclamação, designadamente por telefone ou correio eletrónico, os SMAT darão também cumprimento das obrigações relativas ao livro de reclamações, no formato físico e eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005 de 15 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho
25. O ponto 10 estabelece:
- Os SMAT obrigam-se a ter a sua contabilidade organizada de forma a permitir que possam ser auditadas as obrigações de serviço público prestadas e o nível de procura verificado, por linha e por tipo de serviços, de modo a aferir se o esforço financeiro associado ao serviço público prestado ao abrigo das presentes condições respeita as regras constantes nas “Condições Gerais de

Transporte”, bem como das demais diretrizes emanadas pelas Autoridades de Transporte competentes.

- Os SMAT darão cumprimento ao reporte de informação previsto no Regulamento n. 430/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n. 94, de 16 de maio de 2019, bem como no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho e no artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

26. O ponto 13 estabelece:

- O Município, na sua qualidade de Autoridade de Transporte, poderá subcontratar ou subconcessionar qualquer prestação de Serviço Público de transporte ou por qualquer forma ceder temporariamente a terceiros qualquer dos direitos e obrigações dele decorrentes observando o respetivo enquadramento legal.
- Em caso de subcontratação, o subcontratado encontra-se vinculado ao cumprimento das obrigações decorrentes da lei, das presentes condições e de outras que sejam fixadas pelo município

27. No Anexo I é estabelecido:

- O operador de serviço público (SMAT) deverá fornecer à Autoridade Municipal de Transportes, o registo de passageiros totais, referente ao último dia de cada mês do ano em causa.
- O operador de serviço público – SMAT, deverá fornecer à Autoridade Municipal de Transportes, o registo de quilómetros total por linha (separando linhas urbanas e interurbanas), referente ao último dia de cada mês do ano em causa
- O operador de serviço público – SMAT, deverá fornecer à Autoridade Municipal de Transportes, o registo das receitas por título suportadas pelo Município de Portalegre, referente a cada semestre do ano em causa

28. O anexo II estabelece:

- Os Serviços Municipalizados de Águas e Transportes, enquanto “Meios próprios” da Camara Municipal de Portalegre esperam efetuar em 2022, um total de 316.000 quilómetros. Este valor inclui as carreiras urbanas, interurbanas e serviços ocasionais. De salientar ainda que o aumento do número de quilómetros

relativamente aos anos anteriores deve-se ao fim da pandemia de coronavírus no setor dos transportes, com a regularização do número de carreiras, e o fim da limitação de circulação de pessoas.

29. O anexo sobre indicadores estabelece que a Autoridade Municipal de Transportes, no âmbito das suas competências e do instrumento regulamentar, define, os seguintes indicadores para o transporte público a realizar pelos “meios próprios” do município, nomeadamente os SMAT:

1. Atividade operacional

- Horários
- Lista das linhas exploradas, indicando para cada: (i) A origem e o destino; (ii) A extensão do percurso; (iii) O número médio de circulações diárias
- N.º de veículos.km produzidos.
- N.º de lugares.km produzidos.
- N.º de passageiros transportados: (i) Por linha; (ii) Por categoria de título de transporte.
- N.º de passageiros.km transportados: (i) Por linha; (ii) Por categoria de título de transporte. Página 4 de 7 Autoridade Municipal de Transportes

2. Qualidade do serviço e acessibilidade

- Índices de Pontualidade:

Índ. Pont (%) = $\frac{N - T}{N} \times 100$ N – número de serviços com atraso superior a 5 minutos; T – número total de serviços realizados por dia; O índice de pontualidade não poderá ser inferior a 20%

- Índices de Regularidade

Índ. Reg. (%) = $\frac{Nr - Tr}{Nr} \times 100$ Nr – número de serviços suprimidos superior a 4; Tr – número total de serviços realizados por dia; O índice de regularidade não poderá ser inferior a 20%

- Índice de Satisfação

Anualmente deve ser realizado um inquérito de satisfação aos passageiros (num universo de 100 utentes), com as classificações de bom, adequado e mau, não podendo o “mau” ser superior a 30%.

- Índice e n.º de reclamações: (i) Total; (ii) Fechadas/concluídas; (iii) Em aberto. As reclamações apresentadas classificadas como “más” não poderão ser superiores a 30%;
- Disponibilização de livro de reclamações: (i) Em locais fixos; (ii) A bordo dos veículos (S/N); (iii) Livro de reclamações eletrónico (S/N);
- Taxa de ocupação média
- Veículos com piso rebaixado
- Veículos com climatização

3. Recursos humanos

- Efetivo médio, discriminado por: (i) Motoristas; (ii) Pessoal de manutenção e oficinas; (iii) Operadores de revisão e venda de bilhetes. (iv) Outros

4. Material circulante e terminais

- Lista das tipologias/modos de veículos da frota, indicando para cada: (i) Lotação (total e lugares sentados); (ii) Tipo de energia (combustível); (iii) Consumo médio por km
- Lista das tipologias/modos de veículos da frota, indicando para cada: (i) O número de veículos dessa tipologia; (ii) A idade média dos veículos; (iii) A norma ambiental EURO; (iv) Acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida (S/N); (v) Existência de sistema wifi (S/N); (vi) Existência de informação eletrónica no interior do veículo (S/N)
- Taxa de imobilização dos veículos (TIV), por motivo: (i) Manutenção/Reparação; (ii) Viatura a aguardar reparação; (iii) Outros.

5. Disponibilização de informação aos utilizadores

- Locais, horários e canais de atendimento ao público;
- Disponibilização de informações em website e/ou app próprias. – As informações podem incluir: - Mapas/diagramas da rede; - Consulta de horários; - Simulação de viagens - Informação em tempo real; - Informação relativa a passageiros com mobilidade reduzida.
- Disponibilização de serviços em website e/ou app próprias. – Os serviços podem incluir: - Venda de títulos de transporte; - Formulário de reclamações.
- Disponibilização de informações em pontos de acesso à rede (paragens/estações/terminais) – As informações podem incluir: - Mapas/diagramas da rede; - Consulta de horários; - Informação em tempo real.
- Disponibilização de informações a bordo dos veículos

- N.º de acidentes em serviço por linha (safety), por tipo de acidente: (i) Colisão; (ii) Despiste; (iii) Atropelamento.

6. 7. Indicadores económico-financeiros

- Receitas tarifárias anuais: Por título de transporte
- Gastos com pessoal (i) Totais; (ii) Com motoristas; (iii) Operadores de revisão e venda de bilhetes. (iv) Com pessoal de manutenção e oficinas. (v) Outros
- Gastos com a frota, por linha: (i) Gastos totais;
- Gastos com depreciação e amortização da frota,
- Gastos com energia da frota,
- Gastos com seguros da frota
- Gastos com lubrificantes da frota,
- Gastos com pneus da frota,
- Gastos com manutenção da frota,
- Recebimentos de entidades públicas: (i) Remuneração pela prestação de serviço público; (ii) Compensações por obrigação de serviço público; (iii) Compensações tarifárias (por ex. 4_18, Sub23, Social+); (iv) Outros subsídios à exploração;
- Documentação contabilística que satisfaça o que decorre do n. 5 do anexo ao Regulamento (CE) 1370/2007

30. Não obstante se terem verificado interações sucessivas entre a AMT e os SMAT, tendentes à emissão de parecer sobre as condições de prestação do serviço, foram sendo remetidos diversos documentos à AMT, alguns deles já em cumprimento de regulamentação ou indicações desta autoridade, e que passamos a elencar:

- Deliberação do Município de se constituir como autoridade de transportes, de 2016;
- Relatório Anual de execução do PART 2019;
- Relatório de Gestão de 2018;
- Mapa de Pessoal 2022;

- Orçamento e Plano Orçamental Plurianual 2021 – Período 2022- 2025 e 2022 – Período 2022 e 2026;
- Relatório e Contas 2021;
- Relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público relativo aos anos de 2024, 2023, 2022, 2021, 2020, 2019, 2018, 2017, 2016, em cumprimento do Regulamento AMT 430/2019, de 16 de maio;
- Condições de utilização do serviço de transportes, em cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
- Contrato de prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros com os SMAT, nas versões com quilómetros previsionais para os anos de 2021, 2022, 2025, 2026, 2027 e 2028.

31. No Relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público relativo ao ano de 2024 consta o seguinte:

- *“O transporte urbano “standard”, da cidade de Portalegre baseia-se fundamentalmente no transporte de passageiros do Centro Histórico/ Zona Norte para os bairros periféricos dos Assentos e Atalaião e Zona Industrial. Existe também uma linha (“Linha Azul”) que funciona numa modalidade de “circuito azul”, onde não existem paragens predefinidas, ou seja, os utentes podem entrar ou sair do autocarro em qualquer ponto do circuito desde que para tal deem indicação aos motoristas, esta linha é uma importante ligação entre o Centro Histórico e o Hospital. O transporte interurbano apoia-se essencialmente no transporte dos passageiros das Freguesias de Alegrete, Urra, Reguengo e S. Julião.*
- *A rede urbana tem uma extensão total de 50 kms e o período de funcionamento diário dos transportes coletivos urbanos tem início às 6h30 e término às 23h00.”*

Caracterização das linhas urbanas

Carreira	Numero	Origem	Destino	Extensão (kms)
Carreira Urbana	2	Atalaião	Campus IPP	10
Carreira Urbana	2	Campus IPP	Atalaião	10
Carreira Urbana	4	Rib. do Baco	Atalaião	6
Carreira Urbana	12	Navio	Campus IPP	7,3
Carreira Urbana	13	Atalaião	Atalaião	10,7
Carreira Urbana	Linha Azul	Hospital	Hospital	6

Fonte: relatório

- *A rede interurbana tem uma extensão total aproximada de 204 kms e o período de funcionamento diário tem início às 7h15 e término às 19h00*

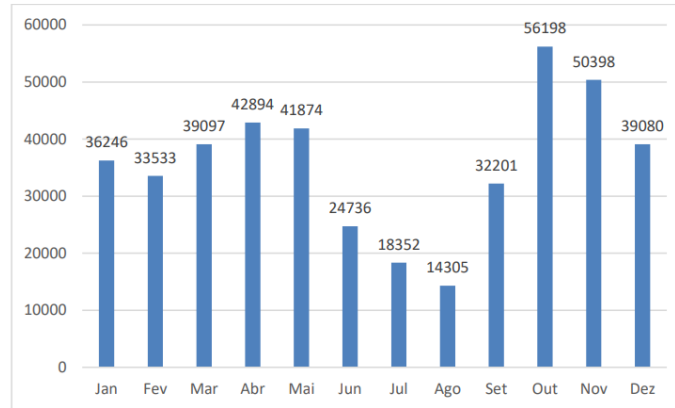
Quadro 5.6.1.t3 - Caracterização das linhas interurbanas

Carreira	Numero	Origem	Destino	Extensão (kms)
Carreira Interurbana	I014	Navio (Portalegre)	Navio (Portalegre)	23
Carreira Interurbana	I015	Rabaça	Navio (Portalegre)	30
Carreira Interurbana	I015	Navio (Portalegre)	Rabaça	35
Carreira Interurbana	I016	Tarro (Portalegre)	Alegrete/V. Cavalos	25,7
Carreira Interurbana	I016	Alegrete/V. Cavalos	Tarro (Portalegre)	25,7
Carreira Interurbana	I017	Praça da Republica	Alegrete/V. Cavalos	25,7
Carreira Interurbana	I018	Tarro (Portalegre)	Caia/Urra	18,7
Carreira Interurbana	I018	Caia/Urra	Tarro (Portalegre)	20

Fonte: relatório

- *“O sistema tarifário manteve-se igual ao realizado em 2023.*
- *Durante o ano 2024, ao nível da oferta das carreiras e das linhas disponibilizadas aos passageiros realizaram-se diariamente em “escala normal”, um total de 81 carreiras, distribuídas por 5 linhas urbanas (PTG U002, PTG U004, PTG U012 e PTG U013 e Linha Azul), 5 interurbanas (PTGI014, PTGI015, PTGI016, PTGI017 e PTGI018) e a linha Portalegre – Estação CP.*
- *Em 2024 continuou-se a realizar a linha Portalegre - Estação da CP, com cinquenta e seis carreiras semanais.*
- *Em 2024 o operador “SMAT” de Portalegre, transportou 428 914 passageiros, e efetuou um total de 16.634 circulações*
- *O operador não forneceu dados sobre a taxa de fraude.”*

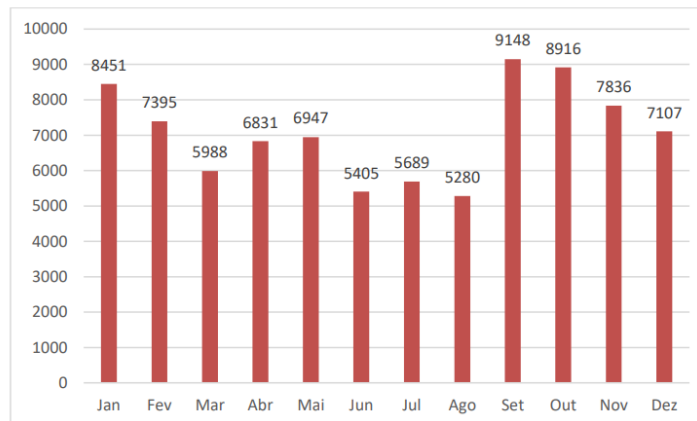
Passageiros Transportados – Evolução mensal



Fonte: relatório

- *“Importa analisar que os meses onde se verifica um menor número de passageiros transportados são os meses de férias escolares.”*

Passageiros - Títulos de transporte vendidos



Fonte: relatório

- *“O operador tem 17 viaturas (todas a gasóleo), sendo que 11 tem acessibilidade a pessoas com mobilidade condicionada. A idade média de 17,5 anos.*
- *Em 2024 os rendimentos do operador ascenderam a 592.221,22€ (que inclui TRF de 15.120,00€ (descarbonização) e Passes Gratuitos (sub18 e sub13) de 286.303,07€, dos quais 111.395,92€ são previsionais.*

- Os rendimentos referentes ao Incentiva+ TP – 308.877,60€
- O operador teve um gasto total de 813.465,26€
- O investimento do operador foi de 54.350,00€”
- “Em relação aos serviços prestados pelo Operador “SMAT”, não foram realizados durante 2024 quaisquer inquéritos de satisfação.”
- “Foram registadas 18 reclamações efetuadas ao Operador “SMAT”.”
- “O Município de Portalegre oferece na sua página de internet (www.cm-portalegre.pt) diversas informações ao público, (horários, percursos, tarifários, condições gerais de transporte...) relativas ao Operador “SMAT”. Também disponibiliza no seu edifício um serviço de atendimento (8h30-16h00), onde podem ser adquiridos e efetuar carregamentos de diversos títulos de transportes (passes). O operador também disponibiliza contato telefónico para diversas informações ao público e tem os horários em diversas paragens de autocarro, sendo os títulos de transporte (agente único) adquiridos junto do motorista.”
- “Foi registado um acidente rodoviários pelo Operador “SMAT” durante o ano de 2024”
- “A frota do serviço Operador “SMAT” é movida a gasóleo e teve um consumo de 146.429 litros em 2024. Relativamente às emissões de GEE não existe informação disponível relativa ao serviço de transportes de passageiros”.

32. Comparando com anteriores relatórios, constata-se a seguinte evolução de diversos indicadores:

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016
N.º de passageiros	428.914	381.469	313 024	212.950	154.729	338.251	323.580	318.177	329.843
Circulações	16.634	16.516	16.876	15.728	10.352	14.037	18.396	16.276	11.601
Taxa de ocupação média	NA	NA	16,1%	12%	10%	14%	16,5%	15%	16%
Rendimentos (€)	592.221,22	566.111,22	506.530,59	287.870	232.053	434.555	425.598	425.433	355.991
Gastos (€)	813.465,26	815.155,54	709.257,66	607.766	NA	NA	NA	NA	NA
Investimento (€)	54.350,00	217.418,3	0	0	NA	NA	NA	NA	NA
Reclamações	18	14	11	15	17	12	11	11	NA
Inquéritos de satisfação	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Índice de Pontualidade	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Índice de Regularidade	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Viaturas	17	17	18	18	18	12	16	20	16
Acidentes	1	8	3	0	NA	NA	NA	NA	NA
Consumo/ viaturas	146.429	147.631	140.594	122.469	92.514	131.318	128.886	110.243	101943

33. Mais se refere que, no contexto da avaliação da AMT, prevista no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 14-C/2020 de 7 de abril, que estabelece a definição de procedimentos de atribuição de financiamento e compensações aos operadores de transportes essenciais, quanto aos anos de 2022 de 2023 se concluir pela inexistência de sobrecompensação.

[confidencial]

Fonte: AMT 2022

[confidencial]

Fonte: AMT 2023

34. Quanto ao ano de 2024 foram ainda reportados ao Observatório AMT os seguintes dados:

Atendimento ao público:

[confidencial]

Segurança:

[confidencial]

Económico-financeiros:

[confidencial]

Pagamentos:

[confidencial]

IV - ANÁLISE

35. O artigo 3.º do RJSPTP estabelece que:

- *«Contrato de serviço público», é um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade de transportes competente e um operador de serviço público, para atribuir a este último a gestão e a exploração de determinado serviço público de transporte de passageiros sujeito a obrigações de serviço público;*
- *«Obrigação de serviço público», a imposição definida ou determinada por uma autoridade de transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas;*
- *«Compensação por obrigação de serviço público», é uma qualquer vantagem, nomeadamente financeira, concedida, direta ou indiretamente, por uma autoridade de transportes a um operador de serviço público, através de recursos públicos, durante o período de execução de uma obrigação de serviço público ou por referência a esse período;*
- *«Direito exclusivo», um direito que autoriza um operador de serviço público a explorar determinado serviço público de transporte de passageiros numa linha, rede ou zona específica, com exclusão de outros operadores de serviço público.*

36. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que *“as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público¹⁵ ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis¹⁶”*.
37. Por outro lado, o artigo 24.º do RJSPTP estabelece que *“o cumprimento de obrigações de serviço público pode conferir o direito a uma compensação por obrigação de serviço público, a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público respetivo (...) nos termos do anexo ao Regulamento e do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto.*
38. Referem o n.º 3 e o n.º 4 da referida disposição legal que *“a compensação por obrigação de serviço público não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público”,* sendo que as incidências *“(...) são calculadas comparando a totalidade de custos e receitas do operador de serviço público num cenário de existência de obrigação de serviço público, com os decorrentes de um cenário sem existência de obrigação de*

¹⁵ Tal como referem as Orientações da Comissão *“Conforme dispõe o artigo 14.º do TFUE, «a União e os seus Estados-Membros, dentro do limite das respetivas competências e no âmbito de aplicação dos Tratados, zelarão por que esses serviços [de interesse económico geral] funcionem com base em condições, nomeadamente económicas e financeiras, que lhes permitam cumprir as suas missões»*. De acordo com o Protocolo n.º 26, as autoridades nacionais, regionais e locais têm um papel essencial e gozam de um amplo poder de apreciação na prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral de uma forma que atenda tanto quanto possível às necessidades dos utilizadores. (...) *A prestação, execução e organização de serviços de interesse económico geral pelos Estado-Membros no setor do transporte público ferroviário e rodoviário de passageiros regem-se pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007. O artigo 1.º do regulamento estabelece que o objetivo deste é «definir o modo como, no respeito das regras do direito [da UE], as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e mais baratos do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado.»* Conforme definido no artigo 2.º, alínea e), do Regulamento, obrigações de serviço público são imposições destinadas a assegurar, no interesse geral, a prestação de serviços de transporte público de passageiros que um operador, pesando os seus interesses comerciais, não assumiria, pelo menos no mesmo grau e nas mesmas condições, sem contrapartidas. Assim, no quadro definido pelo regulamento (CE) n.º 1370/2007, os Estados-Membros beneficiam de uma ampla margem de discricionariedade na definição das obrigações de serviço público em sintonia com as necessidades dos utentes. De acordo com o artigo 4.º do Decreto-lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, *“as obrigações específicas de serviço público inerentes aos serviços de interesse geral exigem que a provisão global dos mesmos tenha uma natureza universal, respeite os requisitos de continuidade, de sustentabilidade, de boa qualidade e de eficácia, garanta a sua acessibilidade em termos de preços à generalidade dos cidadãos, assegure a protecção do utilizador e do consumidor, promova a coesão económica, social ou territorial e respeite os princípios de não discriminação, de segurança, de transparência e de protecção do ambiente”*.

¹⁶ No mesmo sentido, o artigo 46.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, estabelece que *“as empresas locais de gestão de serviços de interesse geral devem prosseguir as missões que lhes estejam atribuídas, tendo em vista (...) b) Promover o acesso, em condições financeiras equilibradas, da generalidade dos cidadãos a bens e serviços essenciais, procurando adaptar as taxas e as contraprestações devidas às reais situações dos utilizadores, à luz do princípio da igualdade material; (...) f) Cumprir obrigações específicas, relacionadas com a segurança da sua atividade, a continuidade e qualidade dos serviços e a proteção do ambiente, devendo tais obrigações ser claramente definidas, transparentes, não discriminatórias e suscetíveis de controlo”*.

serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado”.

39. *O Regulamento estabelece ainda que devem ser definidas “claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas”, estabelecendo “antecipadamente e de modo objetivo e transparente: i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos, por forma a evitar sobrecompensações (...)” devendo aqueles parâmetros ser determinados “(...) de modo a que cada compensação não possa, em caso algum, exceder o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as respetivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”.*
40. *Estatui também o Regulamento que “as compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste direto ao abrigo dos n.os 2, 4, 5 ou 6 do artigo 5.º ou ligadas a uma regra geral devem ser calculadas de acordo com as regras estabelecidas” no respetivo anexo, sendo que “a compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada.”*
41. *Na mesma esteira, dita o Anexo ao Regulamento que “para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como referencial as seguintes regras: custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação do tarifário ou quaisquer outras receitas decorrentes do cumprimento da obrigação ou*

obrigações de serviço público em causa, mais um lucro razoável¹⁷, igual ao efeito financeiro líquido”.

42. O n.º 3 do referido anexo releva ainda que *“a execução da obrigação de serviço público pode ter um impacto sobre as eventuais atividades de transporte de um operador para além da obrigação ou obrigações de serviço público em causa”,* pelo que, *“para evitar a sobrecompensação ou a falta de compensação, devem, por conseguinte, ser tidos em conta, ao proceder ao cálculo da incidência financeira líquida, os efeitos financeiros quantificáveis sobre as redes do operador”.*
43. Por outro lado, o n.º 5 do anexo estabelece que *“a fim de aumentar a transparência e de evitar subvenções cruzadas, quando um operador de serviço público explora simultaneamente serviços sujeitos a obrigações de serviço público de transportes que beneficiam de compensação e outras atividades, a contabilidade dos referidos serviços públicos deve ser separada, satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:*
- as contas correspondentes a cada umas destas atividades de exploração devem ser separadas, e a parte dos ativos correspondentes e os custos fixos devem ser afetados segundo as normas contabilísticas e fiscais em vigor,*
 - todos os custos variáveis, uma contribuição adequada para os custos fixos e um lucro razoável ligados a qualquer outra atividade do operador de serviço público não podem, em caso algum, ser imputados ao serviço público em causa,*
 - os custos de serviço público devem ser equilibrados pelas receitas de exploração e pelos pagamentos das autoridades públicas, sem transferência possível das receitas para outro sector de atividade do operador de serviço público¹⁸”.*
44. Finalmente, o ponto 7 do anexo refere que *“o método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado”.*

¹⁷ Segundo o Regulamento, *“Por «lucro razoável» entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública”.*

¹⁸ No mesmo sentido, as disposições já mencionadas na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto.

45. De referir, no que diz respeito ao pagamento de compensações financeiras, a Comissão Europeia refere que ¹⁹, *“contrariamente ao que acontece noutras setores, à compensação por obrigações de serviço público no setor dos transportes terrestres aplica-se o artigo 93.º e não o artigo 106.º, n.º 2, do TFUE. Consequentemente, as regras da União relativas à compensação por serviços de interesse económico geral²⁰ que têm por base o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado, não se aplicam aos transportes terrestres”*.²¹ (...) *Tratando-se de serviços de transporte público ferroviário ou rodoviário de passageiros, e acordo com o artigo 9.º, n.º 1, do regulamento (CE) n.º 1370/2007, desde que sejam pagas nas condições estabelecidas no regulamento, as compensações por esses serviços são consideradas compatíveis com o mercado interno e não carecem da notificação prévia exigida pelo artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.”*
46. Acrescenta ainda a Comissão que *“a presunção de compatibilidade e a exoneração a que faz referência o parágrafo anterior, não excluem a possibilidade de as compensações pela prestação de serviços de transporte público constituírem auxílio estatal. Para o não serem, as compensações terão de satisfazer as quatro condições estabelecidas pelo Tribunal de Justiça no acórdão Altmark”*^{22 23}.

¹⁹ Comunicação da Comissão Orientações para a interpretação do Regulamento, já mencionadas.

²⁰ Nomeadamente a Decisão da Comissão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3) e o Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

²¹ “Aplica-se-lhes, contudo, o Regulamento (UE) n.º 360/2012 da Comissão, de 25 de abril de 2012, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

²² Processo C-280/00, Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg contra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Coletânea 2003, p. I-7747). Ver também a secção 3 da comunicação da Comissão relativa à aplicação das regras em matéria de auxílios estatais da União Europeia à compensação concedida pela prestação de serviços de interesse económico geral (JO C 8 de 11.1.2012, p. 4).

²³ O TJUE entende que: (i) Existe a necessidade de definir e atribuir de modo claro e transparente as obrigações de serviço público desde o início para que se possa deduzir com exatidão quais as obrigações de serviço público impostas às empresas (ii) Os parâmetros com base nos quais o montante exato de compensação é calculado, devem ser previamente estabelecidos, de forma objetiva e transparente, a fim de evitar que inclua uma vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação às empresas concorrentes; (iii) É necessário efetuar um juízo de proporcionalidade entre o montante da compensação atribuída e o custo suplementar suportado com o cumprimento das obrigações de serviço público com o intuito de evitar casos de compensação excessiva. Assim, a compensação não pode ultrapassar o que é necessário para cobrir total ou parcialmente os custos ocasionados pelo cumprimento das obrigações de serviço público, tendo em conta as receitas obtidas, assim como um lucro razoável pela execução destas obrigações; (iv) Como critério de eficiência deve existir um procedimento de contratação pública que possibilite selecionar o candidato que apresente as melhores condições para proceder ao fornecimento do serviço de interesse económico geral ao menor custo possível para a coletividade e, alternativamente, quando não seja empregue o procedimento de concurso público, o nível da compensação deve basear-se na análise dos custos que uma empresa média, bem gerida e adequadamente equipada em meios de transporte para poder satisfazer as exigências de serviço público requeridas teria suportado para cumprir estas obrigações, tendo em conta as respetivas receitas assim como um lucro razoável relativo à execução destas obrigações.

47. Neste contexto importa avaliar a aderência da documentação enquadradora da atividade de operação de serviço público transporte de passageiros com a moldura legal e regulamentar atrás exposta.
48. No que respeita às obrigações contratuais e indicadores de qualidade e respetivas metas, que estavam ausentes, nas versões iniciais, é entendimento que estas vão no sentido positivo, respondendo embora de modo mínimo às observações formuladas pela AMT em diversas interações e às exigências decorrentes do Regulamento e do RJSPPT, tais como anteriormente referido.
49. Contudo, entende-se ser necessária uma maior especificação de indicadores e uma aferição periódica e sistemática de indicadores contratuais, uma vez que, como se comprova pelos dados constantes dos relatórios anuais de OSP, nem todos os dados mínimos constam dos mesmos.
50. É certo que não foi emitido parecer sobre a proposta de contrato de serviço público e respetivos indicadores, mas a execução da prestação de serviços de transportes, sem regras mais claras e mais vinculativas, demonstra que dá origem a um número muito reduzido de indicadores relevantes de desempenho. Como aliás já resultou das conclusões e recomendações da ação de supervisão de 2023.
51. Apenas, desta forma, é possível identificar disrupções, com maior facilidade, as causas, e eventualmente ajustar os horários e frequências afixadas, tornando mais transparente a oferta de transporte público que a empresa consegue efetivamente disponibilizar e não aquela que estimava, o que tendencialmente pode ser realizado através de indicadores de pontualidade ou outros, com impacto diretos nos passageiros, que melhor se adequem à medição da qualidade do serviço realizado, para além da qualidade de serviço percebida.
52. Já se encontra prevista a transmissão de dados necessários para a elaboração dos relatórios públicos previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e do Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.º série, n.º 94, de 16 de maio de 2019, relevantes na gestão contratual e para os efeitos de elaboração de relatórios de gestão e outros instrumentos previsionais e que têm em conta os indicadores de monitorização e supervisão e gestão contratual que consta da Informação AMT de 27 de setembro de

2018²⁴, os quais poderão auxiliar também na gestão operacional e planeamento estratégico e poderão ser relevantes na gestão contratual e para os efeitos de elaboração de relatórios de gestão e outros instrumentos previsionais^{25 26}.

53. Quando as condições referem que *“As condições de qualidade, comodidade, rapidez e segurança, de modo a garantir que a prestação do serviço público se efetua de forma regular, eficiente e sustentável”* e que *“Os SMAT deverão, na exploração do serviço público de transporte de passageiros, cumprir designadamente, as seguintes obrigações genéricas relativas à exploração: a) A disponibilização regular e genérica do serviço; b) Assegurar uma oferta do serviço de transporte com qualidade, segurança e eficiência;”*

54. Para este efeito:

- Devem existir relatórios de gestão com uma periodicidade mensal ou trimestral, relativamente aos indicadores constantes do CSP e dos outros instrumentos operacionais e estratégicos, por forma a que também seja relevante para o acompanhamento da concessão por parte de outras entidades fiscalizadoras ou de supervisão;
- Não devem ser utilizadas fórmulas de cálculo anual médio de indicadores, pois potenciam a diluição de disrupções efetivas em serviços e que são compensadas por cumprimentos de outras. Deve ser possível efetivamente apurar os incumprimentos de horários específicos (diários, mensais, trimestrais, por carreira, conjunto de carreiras) e de que forma é tida em conta alguma margem de tolerância;
- Devem ser divulgados os serviços programados e os serviços realizados e as causas de não realização, imputáveis ou não à empresa. A publicitação de

²⁴ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

²⁵ De recordar que o artigo 2.º do Regulamento estabelece que a especificação das obrigações de serviço público, *“devem ser coerentes com os objetivos estratégicos enunciados nos documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros”* e que aquelas e *“a correspondente compensação do efeito financeiro líquido dessas obrigações devem: a) Realizar os objetivos da política de transportes públicos com uma boa relação custo-eficácia; e b) Sustentar financeiramente a prestação do transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo”*.

²⁶ Segundo as Orientações da Comissão *“um contrato de serviço público consiste em um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade competente e um operador de serviço público para confiar a este último a gestão e a exploração de serviços públicos de transporte de passageiros objeto de obrigações de serviço público. O contrato pode igualmente consistir numa decisão aprovada pela autoridade competente, que assume a forma de ato legislativo ou regulamentar ou que contém as condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços ou confia a sua prestação a um operador interno.”*

indicadores de pontualidade e regularidade deve ser feita por referência aos serviços realizados, sem deixar de mencionar o seu peso face ao programado, por serviços ou conjunto de serviços, perfeitamente identificáveis;

- O Relatório e Contas bem como os relatórios de acompanhamento da concessão, devem conter informação estruturada e específica relativa às compensações por obrigações de serviço público para garantir o cumprimento de obrigações legais de reporte e de fiscalização por parte das entidades competentes e tendo em conta uma expressa e clara enunciação das obrigações contratuais;

55. É da maior importância que o índice de pontualidade e regularidade deve ser medido tendo em conta o planeado e o efetivamente realizado e não face apenas ao que foi feito²⁷, sob pena de uma realidade estatística sobrepor-se à realidade da operação.
56. No que se refere à relação com o passageiro, considera-se que as autoridades de transportes devem pugnar pelo cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato transporte rodoviário de passageiros em serviços regulares, bem como do regime previsto no Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011.
57. Neste campo a realização dos inquéritos de satisfação dos clientes é da maior relevância, sendo também essencial, igualmente, garantir que o operador procede à elaboração e divulgação de todas as regras gerais de utilização, cláusulas contratuais gerais e contratuais de adesão, relativas à sua relação com o passageiro, preferencialmente, num único suporte documental, sem prejuízo das ações de divulgação, suportes ou mensagens simples (na forma e conteúdo) que sejam divulgadas, assim como deve ser garantida a existência e disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico.
58. Além do mais, no que tange a reclamações dos utentes, deve ser dado integral cumprimento ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, institui a obrigatoriedade de existência e

²⁷ <https://eco.sapo.pt/2023/01/09/coimbra-admite-reduzir-servico-dos-transportes-urbanos/> e <https://www.campeaoprovincias.pt/noticia/transportes-urbanos-de-coimbra-com-quase-metade-dos-autocarros-avariados>.

disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico, devendo ser remetidas à AMT todas as reclamações daqueles suportes.

Análise - Compensações

59. No que se refere aos requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e a metodologia a inerente pagamento das compensações financeiras a atribuir aos SMAT, como custo social dos transportes no âmbito do cumprimento de obrigações de serviço público, referem as condições, estabelecidas no “Contrato de prestação de serviço público”, que:

- *“Pelo cumprimento das obrigações de serviço público acima mencionadas, o município de Portalegre obriga-se a pagar aos SMAT uma compensação financeira por quilómetro rodoviário produzido, em conformidade com os critérios previstos no disposto no artº 24º do RJSPTP e nos artºs 4º e 6º do Regulamento”*
- *“Os critérios de calculo dos montantes das compensações financeiras constam do Anexo II do presente contrato, e do qual faz parte integrante.”*
- *“O cálculo da compensação financeira unitária resulta dos seguintes critérios: Valor por quilómetro de referência: 1,50€; atualizado anualmente em função do valor de taxa de atualização tarifária publicada na AMT; b) O montante de compensação financeira a atribuir pelo município de Portalegre, tem como referencia os quilómetros produzidos anualmente, baseada no sistema de apoio à exploração, por: Compensação financeira por quilómetro produzido (OKp) $OKp = Kp * Vr - (Rexp + Rconc + Pcmp)$ Em que:*

Kp = quilómetros produzidos durante o ano;

Vr = Valor de referência por quilómetro;

Rexp = Receita de bilhética realizada pelos SMAT;

Rconc = Receita obtida pelos SMAT com a Concessão da Gestão, Exploração, Manutenção e Fiscalização, nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e dos Parques de Estacionamento Cobertos na Área Urbana da Cidade de Portalegre concessão da exploração do estacionamento;

Pcmp = Meios necessários à operação dos SMAT, adquiridos pelo município de Portalegre e cedidos a título definitivo aos SMAT considerados como receita pelo valor inscrito no património dos SMAT”

- *“Os montantes previsionais anuais de quilómetros produzidos constam do ANEXO III ao presente contrato, e do qual são parte integrante.*

[confidencial]

- *“As receitas de exploração resultantes do cumprimento das obrigações de serviço público estabelecidas no presente contrato, reverterem integralmente para os SMAT. b) As receitas provenientes da Concessão da Gestão, Exploração, Manutenção e Fiscalização, nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada e dos Parques de Estacionamento Cobertos na Área Urbana da Cidade de Portalegre, reverterem integralmente para os SMAT”.*

60. Isto porque, de acordo com o plasmado no ponto 7 do anexo ao Regulamento, o método da compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciado objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado, sendo que, de acordo com os dados disponíveis na fundamentação do contrato, se afigura não ser de difícil monitorização e consequente aferição do seu cabal cumprimento.
61. Conforme consta da Comunicação da Comissão já citada, o considerando 27 do regulamento precisa que *os parâmetros de compensação, em caso de adjudicação sem concurso e de aplicação de regras gerais, deverão assegurar a adequação da compensação e corresponder a uma «preocupação de eficácia e qualidade dos serviços»*. Quer isto dizer que as autoridades competentes deverão incentivar os prestadores, através do mecanismo de compensação, a tornarem-se mais eficientes, isto é, a prestarem o serviço com o nível de desempenho e qualidade exigido e o menor consumo de recursos possível. As regras de compensação estabelecidas no regulamento (CE) n.º 1370/2007 deixam alguma margem de manobra às autoridades competentes quanto à conceção dos regimes de incentivo para os prestadores de serviços públicos. Em qualquer caso, as autoridades são obrigadas a *«incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente»* (ponto 7 do anexo). Implica isto que o regime de compensação deve ser concebido de modo a garantir, pelo menos, alguma melhoria na eficiência ao longo do tempo. (...) Os incentivos à eficiência

deverão, por conseguinte, incidir na redução de custos e/ou no aumento da qualidade e nível do serviço.”²⁸L

62. Efetivamente, o pagamento de obrigações de serviço público justifica-se pela prática efetiva daquelas obrigações, devendo ser estabelecidos mecanismos mais objetivos e orientadores, ainda que programáticos, de eficiência e qualidade.

63. Já no que respeita à fundamentação económico-financeira subjacente à prestação do serviço e particularmente quanto aos encargos que, de modo previsional poderão ser assumidos pelo Município, importa ter em conta o seguinte, no que se refere aos dados dos relatórios anuais:

[confidencial]

64. Também se pode concluir:

[confidencial]

65. No que se refere a indicadores de procura e oferta (passageiros e circulações, os dados reportados ao Observatório e constantes do Relatório anual, no que se refere a 2024, são consistentes.

66. Comparando os anos de 2022 e 2023, entre o constante nos relatórios anuais e na avaliação do DL 14-/2020, os resultados são os seguintes:

[confidencial]

67. Ou seja, quanto a 2023, os dados estão alinhados e quanto a 2022 existe uma diferença de [confidencial] passageiros.

68. Quanto a receitas/rendimentos, as diferenças são as seguintes:

[confidencial]

²⁸ Tal como referido nas Orientações da Comissão: “O contrato de serviço público deve também, por princípio, estipular verificações regulares durante a sua vigência, para se detetarem precocemente situações evidentes de sobrecompensação e lhes pôr termo, em particular se o contrato for de longa duração. As autoridades competentes são obrigadas a verificar a observância das condições contratuais durante a vigência dos contratos de serviço público. Para ajudar a efetuar estas verificações de forma normalizada, poderão criar-se ferramentas informáticas. A existência de sobrecompensação deve ser avaliada separadamente para cada contrato de serviço público, a fim de evitar que lucros excessivos de um serviço público se diluam na média de vários contratos. No caso da investigação ex post, a eventualidade de as compensações recebidas excederem o efeito financeiro líquido do serviço público, conforme definido no anexo do regulamento, pode ser avaliada com base nos dados financeiros relativos às receitas e custos reais, uma vez que os regimes de compensação já estarão criados. O método, contudo, não muda: a compensação não deve exceder o montante a que a empresa teria direito de acordo com os parâmetros estabelecidos no contrato, ainda que esse montante não seja suficiente para cobrir os custos líquidos reais.”

69. Quanto a gastos, as diferenças são muito pequenas:

[confidencial]

70. Quanto à cobertura, a conclusão é a mesma, ou seja, existe défice e não existe sobrecompensação:

[confidencial]

71. Por outro lado, se compararmos o défice de exploração com valor pago em compensações, o resultado é o seguinte:

[confidencial]

72. Quanto a 2024, em que não existiu avaliação DL 14-C, se compararmos os dados do Observatório AMT com o relatório anual OSP, temos os seguintes resultados:

[confidencial]

73. As compensações aumentam significativamente em 2024 face a 2023, sendo que o défice permanece no mesmo intervalo [confidencial] o que demonstra consistência e credibilidade na tendência, ou seja, a procura cresce, os subsídios crescem e o défice mantém-se controlado. Tal significa uma evolução coerente com anos validados pelo DL 14-C.

74. Em suma, considera-se existirem diferenças nos valores reportados, em várias sedes, que deverão ser harmonizados pelo Município / SMATP, mas que não afetam as conclusões globais quanto a não existência de sobrecompensação, nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007.

75. De qualquer modo, é imperativa garantir (como expresso no projeto de condições enviadas) a separação contabilística das atividades de serviço público e outras, para o pleno cumprimento RJSPTP e ao Regulamento, pois tal como estipulado na referida norma, a mesma determina entre outros procedimentos como implementar uma separação contabilística, e refere que o objetivo da contabilidade de gestão destina -se a produzir informação relevante e analítica sobre custos, e sempre que se justifique, sobre rendimentos e resultados, para satisfazer uma variedade de necessidades de

informação dos gestores e dirigentes públicos na tomada de decisões sobre os custos, economia, eficiência e eficácia das atividades desenvolvidas, bem como sobre a quantia e os recursos necessários para suportar atividades futuras, satisfazendo também as necessidades dos utilizadores externos promovendo assim a responsabilização pela prestação de contas e os propósitos do relato orçamental, financeiro e de gestão de finalidade geral.

76. Conforme recomendações anteriormente formuladas pela AMT relativamente à adequada “contratualização” destes serviços públicos, também no caso particular de uma operação em que o Município disponibiliza serviços de transporte público de passageiros através de serviços municipalizados e que, naturalmente, não seguirá a “lógica de mercado”, estando limitado ao proporcionar a viabilidade económico-financeira do serviço prestado, não pode deixar de, nessa perspetiva, realizar e apresentar um quadro económico-financeiro que identifique justificadamente as compensações ou o esforço financeiro associados ao serviço público de transportes, cumprindo a tal ato como a respetiva fundamentação, os requisitos constantes do Regulamento e do RJSPTP.
77. Assim afigura-se que de modo a permitir, o futuro, efetivo controlo financeiro da operação, deve garantir-se que é feito o apuramento anual dos dados de base e pressupostos necessários ao cálculo do défice operacional, desagregando a prestação de serviços por linhas e outras atividades, também de forma a dar total cumprimento às regras de cálculo das indemnizações compensatórias, em observância do Anexo ao Regulamento , devendo ser garantida a disponibilidade contabilidade analítica por centros de resultados, devidamente auditada ou certificada nos termos exigidos pela legislação comercial e nos termos do Regulamento.
78. Finalmente quanto à análise das diferentes racionalidades plurais de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, afigura-se criadas condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de funcionamento do mercado da mobilidade e transportes local, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, criando as adequadas condições para o desenvolvimento do serviço de transporte de passageiros no Município, tendo em conta que consolida o processo de

implementação do Regulamento e do RJSPTP sem prejuízo do reforço deste quadro através das recomendações feitas pela AMT no presente parecer e da verificação da implementação e manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.

79. Por outro lado, embora imponha um encargo financeiro para o Município, que viabiliza a manutenção e desenvolvimento do serviço público aos passageiros, bem como o investimento, tal poderá não acarretar — não existem evidências de tal — consequências negativas ou que agravem a situação financeira uma vez que que potenciando o crescimento do transporte público de passageiros poderá também potenciar externalidades positivas e estimular o desenvolvimento da produção de valor acrescentado.

IV — DAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

80. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado, tendo em conta as racionalidades suprarreferidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
81. Face ao exposto anteriormente, e de forma garantir, a todo o tempo, a conformidade com o enquadramento legal e jurisprudencial, designadamente o Regulamento e o RJSPTP, considera-se ser de determinar – tal como efetuado quanto aos Serviços Municipalizados do Barreiro²⁹, Coimbra³⁰ e Entroncamento³¹ - nos termos do consignado nas alíneas a), 9), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), 9) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio:
- Densificação do Regulamento aproximando-o, com as necessárias adaptações, no que se refere à descrição de obrigações de serviço público, gestão contratual e anexos relativos a avaliação de desempenho e reporte de

²⁹ amt-autoridade.pt/media/2849/parecer_n72_ds_dapp_27ago_cm_barreiro.pdf.

³⁰ parecer-70_dr_31ago_cm-coimbra.pdf

³¹ parecer_68_ds_dapp_20ago2020_cm_entroncamento.pdf

informação financeira, tendo em conta a maior flexibilidade de uma autoridade de transportes na alteração de regras de funcionamento dos seus próprios serviços e tendo em conta as recomendações do Relatório de Supervisão aos Sistemas de Apoio à Exploração e Indicadores de Desempenho do Serviço Público de Transporte de Passageiros;³²;

- Tendo em conta que *"o método de compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado"*, relativamente à deliberação camarária referente "As condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros Prestado pelos Serviços Municipalizados", a mesma deve melhor especificar quais as obrigações de serviço público, qual a compensação devida por essas mesmas obrigações, quais as receitas, quais os meios, qual o quadro de pessoal;
- Seja garantido, com previsão expressa, o apuramento anual dos dados de base e pressupostos necessários ao cálculo do défice operacional, desagregando a prestação de serviços por linhas e outras atividades de forma a dar total cumprimento às regras de cálculo das indemnizações compensatórias, em cumprimento do Anexo ao Regulamento, devendo ser garantida a disponibilidade contabilidade analítica por centros de resultados, devidamente auditada ou certificados nos termos exigidos pela legislação comercial e nos termos do Regulamento;
- Considera-se existirem diferenças nos valores reportados, em várias sedes, que devem ser harmonizados pelo Município / SMATP, ainda que não afetem as conclusões globais quanto a não existência de sobrecompensação, nos termos do Regulamento (CE) 1370/2007;
- Seja garantido, com previsão expressa, a elaboração de relatórios de gestão com uma periodicidade mensal ou trimestral, relativamente aos indicadores constantes do CSP e dos outros instrumentos operacionais e estratégicos, por forma a que também seja relevante para o acompanhamento da concessão por

³² <https://www.amt-autoridade.pt/media/4969/comunicado-relat%C3%B3rio.pdf>

parte de outras entidades fiscalizadoras ou de supervisão. Não devem ser utilizadas fórmulas de cálculo anual médio de indicadores, pois podem potenciar a diluição de disrupções efetivas em serviços e que são compensadas por cumprimentos de outras. Deve ser possível efetivamente apurar os incumprimentos de horários específicos (diários, mensais, trimestrais, por carreira, conjunto de carreiras) e de que forma é tida em conta alguma margem de tolerância;

- Devem ser divulgados os serviços programados e os serviços realizados e as causas de não realização, imputáveis ou não à empresa. A publicitação de indicadores de pontualidade e regularidade deve ser feita por referência aos serviços realizados, sem deixar de mencionar o seu peso face ao programado, por serviços ou conjunto de serviços, perfeitamente identificáveis;
- O Relatório e Contas bem como os relatórios de acompanhamento da concessão, devem conter informação estruturada e específica relativa às compensações por obrigações de serviço público para garantir o cumprimento de obrigações legais de reporte e de fiscalização por parte das entidades competentes e tendo em conta uma expressa e clara enunciação das obrigações contratuais;
- Deve ser claramente identificada a idade média dos veículos e a especificação do destino dos investimentos efetuados;
- No reporte anual, deve ser remetido à AMT, os R&C bem como as demonstrações financeiras, respeitantes aos transportes, em excel;
- Seja dado integral cumprimento ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho.

82. No prazo de 20 dias, deve o Município entregar nova versão ajustada das condições apresentadas, para validação da AMT, sendo uma condição prévia para a sua aplicação.

V- DAS CONCLUSÕES

83. Concluindo e no que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se que o projeto de “Condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transportes de Passageiros, e que se estima que o esforço financeiro público associado, está em consonância com o Regulamento, o RJSPTP e demais enquadramento legal citado,

sendo em sentido favorável, condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas.

84. Não obstante não termos conhecimento de que “Condições de Prestação e Financiamento do Serviço Público de Transportes de Passageiros” estejam efetivamente aprovadas, têm sido cumpridas as obrigações de reporte de compensações pagas ao abrigo do Decreto-Lei 14-C/2020, do Regulamento AMT n.º 430/2019, com apresentação de relatórios anuais de obrigações de serviço público relativos aos anos de 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 e transmissão de informação ao observatório da AMT, o que foi tido em conta no sentido favorável do parecer.

85. Está em causa um serviço de transportes que consubstancia os seguintes indicadores consolidados, variando os montantes de gastos, rendimentos e défice a remunerar. Em função dos quilómetros efetivamente realizados em cada ano. No que se refere a 2024:

[confidencial]

86. De referir, igualmente, que a referida conformidade se afere não apenas na definição inicial dos termos de instrumentos legais e contratuais, mas também na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão, designadamente, na monitorização do cumprimento de obrigações de serviço público, na aplicação de critério e cálculo anual de compensações financeiras pelo cumprimento de tais obrigações, e no cumprimento estrito de todas as obrigações legais.

Lisboa, em 22 de dezembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino