

PARECER N.º 03/2017

SUPERVISÃO DOS MERCADOS DA MOBILIDADE

I – DO OBJETO

1. Foram rececionadas na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) duas comunicações da “Equipa de Projeto” da UTAP – A Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos do Ministério das Finanças (Cartas de 20 de janeiro de 2017 e de 13 de fevereiro de 2017) quanto à *“Parceria Público-Privada para a subconcessão da operação e manutenção do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto”*, para os devidos da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que estabelece que compete à AMT *“emitir 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 vigor”*.
2. As referidas comunicações foram acompanhadas de dois CD contendo o caderno de encargos e respetivos 21 (vinte e um) anexos e 123 (cento e vinte e três) apêndices, bem como o Programa de Concurso e respetivos 7 (sete) anexos.
3. De acordo com a primeira comunicação, *“de acordo com as bases da concessão da exploração, em regime de serviço público e de exclusividade, do sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto, atribuída à sociedade Metro do Porto, S.A. (...) a concessionária - a Metro do Porto, S.A. – deve subconcessionar a exploração e manutenção daquele sistema”*.
4. Acrescenta que, uma vez que o atual contrato de subconcessão terminará a sua vigência em março de 2018, a Metro do Porto, S.A. (MP) apresentou ao Governo uma *“proposta fundamentada com vista a dar início ao estudo e preparação de uma parceria público-privada para a subconcessão [Informação confidencial]”*.
5. Nesta sequência, *“aprovada essa proposta fundamentada e cumpridos os demais trâmites previstos no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, por via do Despacho n.º 10536/2016, de 16 de agosto, do Coordenador da Unidade Técnica de Acompanhamento de Projetos, foi constituída uma equipa de projeto para dar início ao estudo e à preparação de uma parceria para a subconcessão (...)”*.

6. Uma vez que a equipa de projeto pode “(...) solicitar a várias entidades a colaboração e o apoio técnico que se revelem necessários ao desenvolvimento e execução do projeto (...)” com, entre outros objetivos “(...) antecipar e, na medida do possível, acautelar o relatório a elaborar pela equipa de projeto (...)” foi solicitado o presente parecer, tendo em conta as competências da AMT.
7. Por comunicação de 1 de junho de 2017, do Gabinete de S. Exa o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, remete o Relatório de sustentação da operação em causa, da autoria da equipa de projeto, incluindo 6 anexos¹, considerando que fundamenta o conjunto de pressupostos que demonstram tanto a racionalidade económica da parceria, como os benefícios para o setor público, sobretudo, relativamente a formas alternativas de alcançar os mesmos fins, nos termos legalmente exigidos pelo Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio. Da mesma comunicação foram enviados dois CD contendo toda a documentação anteriormente enviada a título preliminar, com alguns ajustes, pela equipa de projeto. Por comunicação de 6 de junho de 2017, o mesmo Gabinete enviou nova comunicação contendo documentação de substituição do Apêndice 14 do anexo XIX do Caderno de Encargos.
8. Ora, o presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus estatutos (Estatutos), anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
9. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* terrestres e fluviais, mas também de apoio ao Governo na implementação e avaliação das políticas referentes ao *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes* e, mais especificamente, na atribuição concreta estabelecida na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos.
10. Acrescem ainda nas atribuições da AMT:

¹ Ver anexo ao presente parecer.

- Definir as regras e os princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público no setor regulado, com respeito do princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como quanto ao estabelecimento dos níveis de serviço²;
 - Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais, assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo a aplicação de sanções contratuais;³
 - Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados;⁴
 - Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade.⁵
11. Por outro lado, o presente parecer inscreve-se também no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), que veio alterar um sistema que vigorava desde 1945/1948, bem como do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 (Regulamento), relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, e que é claramente uma reforma de enorme envergadura, designadamente pelas exigências relativas à necessidade de contratualização da prestação de serviços públicos de transporte de passageiros.
12. Nesta análise, procurar-se-á aprofundar e avaliar não apenas as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer, como também o que respeita aos instrumentos contratuais e legais enquadradores.
13. Em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com o estabelecido na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e no Regulamento e na demais legislação aplicável à descentralização administrativa e subvenções públicas, designadamente, no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto. Note-se que este quesito de conformidade com todas as disposições legais aplicáveis no ordenamento jurídico resulta linearmente do facto inilidível de a AMT, tal como outros reguladores económicos, ainda que independentes, não serem micro legisladores.

² Alíneas c) e d) do n.º 2 do artigo 34.º e alíneas e) e k) do n.º 1 e a) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

³ Alíneas c) e f) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea b) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

⁴ Alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos.

⁵ Alínea m) do n.º 1 e alíneas j) e k) do n.º 2 do artigo 5.º dos Estatutos.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

Nesse sentido, é condição necessária, e, só depois da sua verificação positiva, se torna legítimo à AMT prosseguir a análise para as questões regulatórias subsequentes.

14. Em segundo lugar, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam e construir um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo ainda a confluência dos paradigmas sociais subjacentes às diferentes racionalidades plurais e não aditivas, cada qual na sua autonomia própria e de verificação cumulativa: a dos investidores; a dos profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes.
15. Note-se que os fatores determinantes destes equilíbrios são de tal modo diferenciados, quer no objeto, quer nas metodologias, quer ainda nos contextos relevantes, que cada uma daquelas racionalidades possui uma autonomia muito vincada.
16. Daqui decorre que a qualidade intrínseca dos atos regulatórios da AMT é a visão integrada daqueles equilíbrios, e de forma alguma, qualquer mecanismo aditivo que dissolva as especificidades de uma racionalidade em prejuízo de qualquer uma das outras.
17. De referir, finalmente, que o presente parecer se encontra estruturado da seguinte forma:

I – DO OBJETO

II – DO ENQUADRAMENTO DO PEDIDO DE PARECER

- Das condições específicas da Metro do Porto, S.A.
- Do procedimento concursal e pré-contratual

III – DO RELATÓRIO DA EQUIPA DE PROJETO

IV – DO PROGRAMA DE CONCURSO

V – DO CADERNO DE ENCARGOS

VI – DA ANÁLISE

- Da Autoridade de Transportes
- Operador Interno
- Contrato de serviço público
- Compensações por prestação de serviço público
- Organização/Articulação Intermodal
- Manutenção do material circulante

- Racionalidades basilares da regulação económica independente

VII – DAS CONCLUSÕES

II – DO ENQUADRAMENTO DO PEDIDO DE PARECER

Das condições específicas da Metro do Porto, S.A.

18. A MP é uma sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos, constituída em 6 de agosto de 1993 com o objeto principal de explorar, em regime de concessão atribuída pelo Estado, o sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto (Sistema), tendo também sido responsável pela conceção e planeamento dos projetos, a execução das obras de construção das infraestruturas e o fornecimento e montagem dos equipamentos, incluindo material circulante, enquadrada no regime jurídico instituído pelo Decreto-Lei n.º 71/93, de 10 de março.
19. O Sistema é atualmente constituído por 6 linhas e inclui transporte por cabo – Funicular dos Guindais - num total de 67km, 87 estações, 102 veículos e servindo 7 concelhos da Área Metropolitana do Porto: Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Maia, Gondomar, Vila do Conde e Póvoa do Varzim, transportando 9000 pessoas por hora em cada linha, com uma taxa de ocupação de 20,05%. Em 2015, houve um aumento da procura do sistema, crescendo as validações 1,4% para um total de 57,7 milhões, sendo este valor *“um novo máximo absoluto de validações desde o arranque da exploração comercial do Sistema de Metro Ligeiro em 2003”*.⁶
20. Através do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, alterado pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Lei n.º 261/2001, de 26 de setembro, n.º 249/2002, de 19 de novembro, n.º 33/2003, de 24 de fevereiro, n.º 166/2003, de 24 de julho, n.º 233/2003, de 27 de setembro, e n.º 192/2008, de 1 de outubro, e pela Lei n.º 38/2016, de 19 de dezembro, para além dos Estatutos da empresa, foram também aprovadas as Bases da Concessão da Exploração do Sistema à MP pelo Estado Português, em regime de serviço público e de exclusividade e pelo prazo de 50 anos.
21. Refere o preâmbulo daquele diploma que *“o exercício da concessão fica norteado por exigências e obrigações, algumas de cariz linearmente imperativo, outras francamente programáticas. Salientem-se, todavia, dois aspetos essenciais: em primeiro lugar, a definição de um regime de controlo financeiro; em segundo lugar, a obrigatoriedade da cedência ou subconcessão da exploração da rede a terceiros, caso a exploração feita*

⁶ De acordo com o Relatório e Contas de 2015, disponível em www.metrodoporto.pt
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

diretamente pela concessionária venha a ser deficitária. Também devido ao elevado custo da obra, e reconhecendo-se as limitações orçamentais do Estado e dos municípios abrangidos pelo sistema, houve não só que promover a disponibilização de fundos e financiamentos das instituições da União Europeia como se procurou dinamizar e potenciar os interesses dos municípios da área metropolitana do Porto, abrindo-lhes a participação direta na sociedade concessionária.”

22. De referir que, de acordo com a Base II do anexo I do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, a MP deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do sistema, bem como a realização do projeto e construção, pelo que não foi encarregue ela própria de prestar, diretamente, o serviço público de transporte de passageiros, não sendo por isso, de facto, um “operador de serviço público” em sentido próprio (ainda que seja diretamente responsável pela boa prestação do serviço).
23. Desta forma, a constituição da MP e a outorga da respetiva concessão representam, de facto, uma opção de organização institucional do Estado Português quanto à entidade pública competente para a gestão do serviço público em causa, ou seja, um instrumento organizatório de transferência de atribuições e competências entre entidades públicas.
24. Referem ainda as Bases da Concessão, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro:
 - Base I: A concessão tem por objeto a exploração de um sistema de metro ligeiro na área metropolitana do Porto bem como a conceção e realização do projeto, a realização das obras de construção e o fornecimento e montagem de equipamentos;
 - Base II: A MP pode exercer as atividades de: exploração comercial de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposições, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações ou no material circulante; prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico; transferência de tecnologia e de *know-how*;
 - Base III: A concessão é exercida em regime de serviço público e de exclusividade;
 - Base XIII: O financiamento da concessão é assegurado pelas receitas decorrentes da atividade da MP e, designadamente, pelas dotações do Orçamento do Estado, de fundos europeus, de empréstimos contraídos, de contribuições de capital, de entradas de fundos, suprimentos e prestações acessórias de capital;
 - Base XIV: A MP deve assegurar um esquema de complementaridade com os vários meios de transporte coletivos da área metropolitana do Porto, a emissão e

comercialização de títulos de transporte próprios e intermodais, assim como a fiscalização comercial da exploração do sistema.

- Base XV: o Estado prestará à MP compensações financeiras pela prestação de serviço de interesse geral, devendo estas ser objeto de contratos-programa ou contratos de serviço público;
- Base XVI: a concessionária deve:
 - Dar conhecimento ao Governo de qualquer evento que possa vir a prejudicar ou impedir o cumprimento pontual e atempado de qualquer das obrigações legais e quando existam implicações de natureza económica e financeira;
 - Prestar a informação estabelecida no Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de junho, que aprova o regime jurídico do setor público empresarial;
 - Enviar trimestralmente ao Governo relatórios de acompanhamento da empresa operadora e do cumprimento das obrigações de serviço público;
- Base XXII: a escolha da subconcessionária ou das subconcessionárias deve ser feita mediante procedimento de contratação, a lançar pela MP, devendo seguir a tramitação estabelecida na legislação aplicável, assegurando a minimização dos riscos e encargos para a MP e para o Estado.

25. A partir de 2014, o enquadramento legal aplicável à MP deixou de decorrer exclusivamente do Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro. Nesse ano, o Estado Português considerou que, tendo em conta que o Regulamento estabelece que as autoridades competentes devem definir, num contrato de serviço público celebrado com a entidade encarregue de garantir a prestação de serviço público, a natureza das obrigações de serviço público a que este fica adstrito e as contrapartidas concedidas para o efeito e que o Estado e a MP têm uma relação concessória que corporiza um contrato de serviço público, importava conformar a prestação do serviço público de transporte pela MP com o estabelecido no ordenamento jurídico europeu e interno, através da contratualização das obrigações de serviço público e definição das respetivas competências.

26. Assim, no âmbito do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de junho, que aprova o regime jurídico do sector público empresarial, do Decreto-lei n.º 167/2008, de 26 de agosto que estabelece o regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas, da Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro que aprova o

Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015, em 8 de agosto de 2014 foi celebrado o contrato de serviço público entre o Estado e a MP.

27. O referido contrato foi celebrado na sequência de proposta de contratualização da prestação de um serviço de interesse geral apresentada pela MP, *“associando metas quantitativas a custos permanentemente auditáveis, a modelo de financiamento, prevendo penalizações em caso de incumprimento e critérios de avaliação e revisão contratuais”*⁷.
28. O contrato, celebrado pelo prazo de 10 anos (até 2024) estabeleceu que *“as obrigações 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 proteção do utilizador, promova a coesão económica, social ou territorial e respeite os princípios de não discriminação, de segurança, de transparência e de proteção do ambiente”*. Assim, as obrigações previstas no contrato são
- Garantir a continuidade e a regularidade da prestação do serviço de transporte público de passageiros;
 - Garantir a oferta⁸⁹ adequada aos níveis de procura, no cumprimento das obrigações de serviço público e tendo em conta o equilíbrio económico-financeiro da prestação do serviço público de transporte de passageiros, respeitando os valores máximos da compensação financeira;
 - Praticar preços controlados administrativamente, nos termos da legislação e normativos aplicáveis;
 - Assegurar as condições de qualidade, comodidade, acessibilidade, rapidez e segurança;
 - Salvaguardar a satisfação do interesse social geral, ainda que em situações de baixa taxa de utilização, geradoras de desequilíbrio financeiro, sem prejuízo do direito à compensação pelo serviço público;

⁷ Considerando “G” do contrato de serviço público.

⁸ O Anexo B – “Descrição da Rede do Metro do Porto, S.A.”.

⁹ Do contrato de serviço público constam ainda o Anexo D – Oferta, com a descrição dos horários e frequências de cada linha, lotação, serviços complementares, de substituição, flexíveis e afluentes, bem como de transportes alternativos.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

- Realizar a exploração do serviço público de transporte, respeitando os princípios do equilíbrio, eficiência, transparência e rigor na gestão dos recursos públicos¹⁰, por forma a assegurar a sustentabilidade económico-financeira da empresa;
- Assegurar que todos os elementos do sistema a utilizar na exploração do serviço público obedecem a adequados padrões de qualidade, reunindo todos os requisitos de segurança, nos termos das legislações nacional e europeia aplicáveis;
- Manter a sua frota de material circulante e os restantes meios de exploração em bom estado de funcionamento e conservação e em condições adequadas à prestação do serviço público, por forma a garantir a sua operacionalidade, a segurança do tráfego e os níveis de qualidade compatíveis com uma exploração eficiente;
- Disponibilizar aos clientes toda a informação necessária a uma fácil utilização e acesso ao transporte público que opera, implantando, nos locais adequados, os meios de informação visual e/ou sonora adequados;
- Assegurar, sempre que possível, a acessibilidade e o conforto das pessoas de mobilidade reduzida, de acordo com a legislação aplicável;
- Assegurar, sempre que os níveis de procura o justifiquem, o cumprimento das obrigações de serviço público através de serviços públicos de transporte de passageiros complementares, de substituição, flexíveis, afluentes, de uma forma integrada, por forma a melhorar a cobertura e os níveis de serviço público de transporte de passageiros à disposição das populações;

29. Para além das obrigações de serviço público, o contrato de serviço público prevê ainda outras obrigações, tais como:

- Cumprimento das regras legais e regulamentares aplicáveis, bem como as instruções que, nos termos da lei, lhe sejam transmitidas pelas entidades competentes;
- Submissão a ações de fiscalização, controlo financeiro e natureza técnica e operacional previstas no contrato e lei;

¹⁰ Também em cumprimento da Diretiva n.º 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.

- Comunicar a obtenção de outros subsídios ou recursos que financiem os serviços de interesse geral prestados;
 - Dispor de contabilidade¹¹ e registos organizados e demais documentos devidamente auditados nos termos exigidos pela legislação comercial, com a finalidade de garantir o adequado exercício da fiscalização e controlo da atividade que prossegue e por forma a permitir aferir se a compensação pelo serviço público que lhe é conferida respeita as regras constantes da legislação aplicável;
 - Responder, nos termos da legislação aplicável, por quaisquer danos causados a terceiros no exercício da atividade, emergentes de culpa ou risco, e celebrar e manter em vigor contratos de seguro destinados a salvaguardar a cobertura dos riscos seguráveis inerentes, sem prejuízo do disposto na Base XXI do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 394-A/98 de 15 de dezembro, quanto a entidades terceiras no âmbito de subconcessão e atividades.
30. O contrato identifica também o tarifário¹² a praticar pela MP, no respeito da lei e das atualizações anuais que sejam fixadas, com base no sistema de bilhética que entenda ser o mais adequado, prevendo-se que a definição de regras gerais relativas ao sistema de bilhética são da competência das autoridades de transporte competentes e a gestão operacional e desenvolvimento desse sistema pode ser exercido por outras entidades, designadamente empresariais, tal como o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, do qual a MP é acionista com 33,333%.
31. Ainda quanto ao tarifário estabelece-se, nos termos da Base XVI do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, que o tarifário deve *“assegurar um esquema de complementaridade com os vários meios de transporte coletivos da Área Metropolitana do Porto, através da emissão de títulos de transporte intermodais”*.
32. Por outro, no contrato de serviço público é prevista uma articulação estreita com a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto¹³ no que se refere à aprovação do Plano de Oferta que seja da iniciativa da MP ou de uma subconcessionária, para efeitos

¹¹ Dando cumprimento à Diretiva n.º 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.

¹² O Anexo C – Tarifário e Bilhética descreve o sistema tarifário e de bilhética praticados na MP constituídos por tarifários monomodais e intermodais, e respetivas variantes, designadamente tarifas normais ou de acordo com a idade, bem como a sua integração no sistema geográfico de coroados do Tarifário Andante. São ainda tidas em conta as bonificações sociais, de acordo com os rendimentos do passageiro, tais como os títulos *“Social +”* e *“4_18.”*

¹³ Com a publicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e a revogação da Lei n.º 1/2009, de 9 de janeiro, por Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto dever-se-á ler *“Área Metropolitana do Porto”*.

de aprovação final do Estado, de forma a assegurar o cumprimento de obrigações de serviço público e o equilíbrio económico-financeiro da prestação do serviço público de transporte de passageiros.

33. Aliás, a intervenção da ex-AMTP (hoje AMP) consta das Cláusulas 4.^a, 9.^a, 17.^a e 21.^a do contrato de serviço público, no que se refere à aprovação ou pronúncia sobre tarifário, monitorização da execução do contrato e no âmbito das respetivas competências de coordenação do sistema de transportes da área metropolitana.
34. Refere o contrato que o exercício do direito de exploração pela MP, em regime de exclusividade, nos termos estabelecidos no Anexo I ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, integra a compensação pelo serviço público em contrapartida do cumprimento das obrigações de serviço público pela MP.
35. Neste sentido, estabelece-se que o contrato prevê ainda que o Estado deve contribuir para a promoção da eficácia, o equilíbrio e a sustentabilidade económico-financeira da prestação das atividades compreendidas no contrato, tendo em conta as Bases da Concessão mas também as Bases Financeiras anexas ao Contrato (Anexo A), estabelecendo-se, por exemplo, que as receitas de transportes revertem na totalidade para a MP e que a receita a receber, resultante do sistema de bilhética e do tarifário intermodal, depende do critério de repartição atualmente existente no TIP.¹⁴
36. Por outro lado, são estabelecidos indicadores de qualidade de oferta, tendo em conta o cumprimento da oferta programada, pontualidade/atrasos e pontualidade/dispersão do intervalo e um esquema de penalidades e bonificações pelo seu cumprimento, apuradas anualmente e com um máximo de €50.000,00 de penalização sendo que a não realização, por parte da MP, de quaisquer obrigações de serviço público poderá dar lugar a uma penalização por incumprimento contratual.
37. Finalmente, é estabelecido que a MP subconcessiona a exploração e manutenção do sistema, nos termos da Base XXI do Anexo I ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, sem que tal a isente de todos os direitos, obrigações e responsabilidades do contrato de serviço público.
38. **[Informação confidencial].**
39. **[Informação confidencial].**

¹⁴ De referir que as regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte e aos sistemas de transportes inteligentes são definidas nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 38.º, bem como do n.º 1 do artigo 39.º do RJSPTP ou pela AMT, nos termos da alínea f) do n.º 1 e alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º e alínea a) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos.

40. Foram ainda tidas em conta outras otimizações, tais como a redução dos custos de bilhética, otimização suplementar dos custos de pessoal, redução da despesa com vigilância e segurança, redução dos custos de manutenção, aumento de receitas com publicidade, espaços comerciais e transportes alternativos e exclusão dos resultados da operação do funicular do Guindais.
41. De acordo com as Bases XXI de Concessão, a MP subconcessionou, após a realização de concursos públicos internacionais, o projeto, construção, financiamento e operação do Sistema ao agrupamento complementar de empresas Normetro, e depois à Prometro.¹⁵
42. A vigência do contrato celebrado entre a MP e a Via Porto (Prometro, S.A.) em 26 de fevereiro de 2010 deveria ter cessado a 31 de dezembro de 2014 mas foram acordadas¹⁶ 5 (cinco)¹⁷ prorrogações do contrato, sendo que a última, pelo período de 24 meses (até março de 2018) foi considerado *“necessário pela Metro do Porto, S.A. para completar um novo procedimento de contratação pública, com público apelo à concorrência, para a subconcessão do Sistema, em conformidade com as disposições constantes do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.”*¹⁸
43. Também na vigência do atual contrato de subconcessão e após a celebração do contrato de serviço público, foi publicada a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o RJSPTP.

Do procedimento concursal e pré-contratual

44. Antes da análise supramencionada, haverá ainda que fazer menção ao Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, que disciplina o *“contrato ou a união de contratos por via dos quais entidades privadas, designadas por parceiros privados, se obrigam, de forma duradoura, perante um parceiro público, a assegurar, mediante contrapartida, o desenvolvimento de uma atividade tendente à satisfação de uma necessidade coletiva, em que a responsabilidade pelo investimento, financiamento, exploração, e riscos associados, incumbem, no todo ou em parte, ao parceiro privado”*, tendo em conta que

¹⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 142-A/98, de 15 de dezembro, Resolução do Conselho de Ministros n.º 88/2001, de 27 de julho, Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2003 de 20 de janeiro, Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2004, de 20 de março.

¹⁶ Na sequência da revogação dos contratos com a Ferrocarril Metropolitana de Barcelona, S.A./Transports Ciutat Comtal, S.A. e com Transdev Mobilidade, S.A.

¹⁷ De acordo com o Relatório e Contas de 2015, disponível em www.metrodoporto.pt: 1.º aditamento, de 1 de janeiro de 2015 a 31 de março de 2015; 2.º aditamento, 1 de abril de 2015 a 30 de junho de 2015; 3.º aditamento, 1 de agosto de 2015 a 30 de setembro de 2015, 4.º aditamento, 1 de novembro de 2015 a 29 de fevereiro de 2016; 5.º aditamento, 31 de março de 2016 a 31 de março de 2018.

¹⁸ De acordo com o Relatório e Contas de 2015, disponível em www.metrodoporto.pt

o procedimento concursal foi preparado pela equipa de projeto nomeada ao abrigo daquele diploma.

45. Este regime jurídico pretende *“potenciar o aproveitamento, pelo setor público, da capacidade de gestão do setor privado, melhorar a qualidade dos serviços públicos prestados e gerar economias na utilização dos recursos públicos”* e impor a *“análise de comportabilidade orçamental e a realização de análises de sensibilidade, com vista à verificação da sustentabilidade de cada parceria face a variações de procura e a alterações macroeconómicas, contempla-se ainda uma análise custo-benefício e a elaboração de uma matriz de partilha de riscos, com uma clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros, sempre que se prepare um novo projeto de parceria”*.
46. De acordo com os artigos 4.º e 5.º daquele diploma constituem finalidades essenciais das parcerias *“a economia e o acréscimo de eficiência na afetação de recursos públicos face a outros modelos de contratação, bem como a melhoria qualitativa e quantitativa do serviço, induzida por formas de controlo eficazes que permitam a sua avaliação permanente por parte do parceiro público e dos potenciais utentes”* incumbindo:
- *“Ao parceiro público, o acompanhamento, a avaliação e o controlo da execução do objeto da parceria, de forma a garantir que são alcançados os fins de interesse público subjacentes;*
 - *Ao parceiro privado, o exercício e a gestão da atividade contratada, de acordo com os termos contratados, bem como o financiamento, no todo ou em parte.*
- “
47. De acordo com o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, o lançamento e a adjudicação do contrato de parceria pressupõem:
- *A configuração de um modelo de parceria que apresente para o setor público benefícios relativamente a formas alternativas de alcançar os mesmos fins, e que, simultaneamente, apresente para os parceiros privados uma expectativa de obtenção de remuneração adequada aos montantes investidos e ao tipo e grau de riscos em que incorrem;*
 - *O estudo dos impactes orçamentais previsíveis, em termos de receita e de despesa, e sua comportabilidade, bem como as respetivas análises de sensibilidade, quer em termos de procura, quer de evolução macroeconómica;*
 - *O cumprimento, quando for o caso, das normas relativas à programação financeira plurianual constantes da lei de enquadramento orçamental;*

- *A prévia adequação às normas legais e demais instrumentos normativos;*
- *A obtenção das autorizações, licenças e pareceres administrativos exigidos, tais como os de natureza ambiental e urbanísticos, dos quais dependa o desenvolvimento do projeto, de modo a permitir que todo o risco da execução seja ou possa ser adequadamente transferido para o parceiro privado;*
- *A clara enunciação dos objetivos da parceria para o setor público, especificando os resultados pretendidos e as vantagens daí decorrentes, numa perspetiva de análise custo-benefício;*
- *A clara enunciação dos resultados que se pretendem do parceiro privado;*
- *A adequação do prazo de vigência da parceria às circunstâncias e características específicas de cada projeto, tendo, designadamente, em consideração o período de reembolso do financiamento, o escalonamento dos pagamentos pelo parceiro público e a vida útil das respetivas infraestruturas;*
- *A conceção de modelos de parcerias e de estruturas contratuais que evitem ou minimizem, na medida do possível e mediante fundamentação adequada, a probabilidade da verificação de modificações unilaterais dos contratos, determinadas pelo parceiro público, ou por quaisquer outros factos ou circunstâncias geradores ou potenciadores da obrigação de reposição do equilíbrio financeiro, designadamente a indefinição das prestações contratuais, a imprevisibilidade da matéria, a extensão ou incerteza quanto à duração do compromisso, bem como a assunção de termos e condições de reposição desse equilíbrio ou outros regimes indemnizatórios que sejam injustificados ou inadequados em face do perfil de risco efetivo da parceria assumido por cada uma das partes;*
- *A conceção de modelos de parcerias e de estruturas contratuais que garantam, designadamente, que o esforço financeiro do parceiro público se encontra repartido de forma adequada à comportabilidade orçamental e que permitam garantir a manutenção do interesse do parceiro privado, em qualquer dos casos, durante todo o período de vida da parceria;*
- *A adoção, na fase prévia à contratação, das diligências e a consagração das exigências que se revelem adequadas à obtenção de um resultado negocial economicamente competitivo;*
- *A identificação discriminada e detalhada dos riscos a assumir por cada um dos parceiros;*

- *Uma adequada atribuição de responsabilidades e partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados;*
- *A identificação das situações suscetíveis de, durante a vigência do contrato, gerarem uma partilha de benefícios entre as partes e ou atribuírem ao parceiro público a totalidade dos respetivos benefícios;*
- *A identificação da entidade pública que tem a responsabilidade de suportar os encargos decorrentes de pagamentos a realizar ao parceiro privado, quando se preveja que os mesmos venham a ter lugar, bem como a identificação fundamentada da origem dos respetivos fundos;*
- *A identificação da entidade pública responsável pela gestão do contrato.*

48. O artigo 7.º acrescenta que a partilha de riscos entre os parceiros públicos e privados deve estar claramente identificada contratualmente e obedece às seguintes regras:

- *Os diferentes riscos inerentes à parceria devem ser repartidos entre as partes de acordo com a respetiva capacidade de gerir esses mesmos riscos;*
- *O estabelecimento da parceria deve implicar uma significativa e efetiva transferência de risco para o setor privado;*
- *A criação de riscos que não tenham adequada e fundamentada justificação na redução significativa de outros riscos já existentes deve ser evitada;*
- *O risco de insustentabilidade financeira da parceria, por causa não imputável a incumprimento ou modificação unilateral do contrato pelo parceiro público, ou a situação de força maior, deve ser, tanto quanto possível, transferido para o parceiro privado.*
- *Os contratos devem incluir um anexo com a matriz de riscos, em formato de tabela ou outro de natureza semelhante, donde conste uma descrição sumária daqueles, que permita a clara identificação da tipologia de riscos assumidos por cada um dos parceiros.*

III – DO RELATÓRIO DA EQUIPA DE PROJETO

49. Julgamos ser de evidenciar, desde já, que o relatório de fundamentação da operação, elaborado pela equipa de projeto no seio da UTAP, conclui comprovadamente estar evidenciado o cumprimento dos pressupostos de aprovação do processo de estudo e

lançamento da parceria estabelecidos, designadamente, nos artigos 6.º, 7.º, 12.º e 14.º no Decreto-Lei n.º 111/2012 de 23 de maio. **[Informação confidencial]**..

50. **[Informação confidencial]**.
51. **[Informação confidencial]**.
52. **[Informação confidencial]**.
53. **[Informação confidencial]**.
54. **[Informação confidencial]**.
55. **[Informação confidencial]**.
56. **[Informação confidencial]**.
57. **[Informação confidencial]**.
58. **[Informação confidencial]**.
59. **[Informação confidencial]**.
60. **[Informação confidencial]**.
61. **[Informação confidencial]**..
62. **[Informação confidencial]**.
63. **[Informação confidencial]**.
64. **[Informação confidencial]**.
65. **[Informação confidencial]**.
66. **[Informação confidencial]**..
67. **[Informação confidencial]**.
68. **[Informação confidencial]**.
69. **[Informação confidencial]**.
70. **[Informação confidencial]**.
71. **[Informação confidencial]**.
72. **[Informação confidencial]**.
73. **[Informação confidencial]**.
74. **[Informação confidencial]**.

75. [Informação confidencial]..

76. [Informação confidencial]..

IV – DO PROGRAMA DE CONCURSO

77. Cumpre-nos descrever e analisar as principais disposições do Programa de Concurso, seguindo a sua sistematização.

78. Trata-se de um procedimento de concurso público, com publicidade internacional, designado por “Concurso Público para a Subconcessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto” e que tem por objeto a adjudicação do direito à celebração do contrato de subconcessão da operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, sendo entidade adjudicante a MP e o procedimento conduzido por um júri constituído e designado nos termos do disposto no artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio.

79. Podem ser concorrentes pessoas singulares e coletivas, nacionais ou estrangeiras, e as respetivas propostas devem ser acompanhadas obrigatoriamente, sob pena de exclusão, de aceitação expressa do conteúdo do caderno de encargos e da Proposta de preço elaborada em conformidade com o as peças do procedimento.

80. A remuneração máxima que a MP se dispõe a pagar a título de remuneração nos termos da cláusula 45.ª do caderno de encargos é de cerca de € 221.212.822,89 (duzentos e vinte e um milhões, duzentos e doze mil, oitocentos e vinte e dois euros e oitenta e nove cêntimos) sendo que a adjudicação será feita segundo o critério da proposta de preço mais baixo, de acordo com o Modelo de Avaliação constante do Anexo II.

81. A metodologia de avaliação tem como único fator elementar de avaliação o valor global atual líquido esperado dos pagamentos anuais a efetuar pela MP, e as propostas serão pontuadas de 0 (zero) a 10 (dez), sendo a pontuação atribuída a cada proposta obtida através da aplicação da seguinte fórmula matemática:

$$Pontuação = \frac{Remuneração\ base - VAL(p)}{Remuneração\ base} \times 10$$

Em que, o *VAL (p)*: é o Valor global atual líquido esperado dos pagamentos anuais a efetuar pela MP, a preços de dezembro de 2016.

82. O Apêndice A esclarece que o valor global atual líquido esperado dos pagamentos anuais a efetuar pela MP, durante o Período de Funcionamento Normal, é calculado

com base nos preços unitários de referência da componente fixa da remuneração anual da Subconcessionária relativa à exploração do Sistema de Metro Ligeiro na sua configuração à data da apresentação da Proposta, a preços de dezembro de 2016 (CF1), e do preço por quilómetro realizado em serviço comercial por veículos simples, a preços de dezembro de 2016 (p1).

83. Relativamente à determinação da remuneração anual da Subconcessionária proposta como contrapartida pela prestação de todos os serviços e cumprimento de todas as obrigações no âmbito do Contrato, são adotados diversos pressupostos, a título meramente indicativo:
- Pressupostos de atividade referentes à exploração do Sistema na sua configuração à data da apresentação da Proposta;
 - Pressupostos de atividade referentes à ampliação da configuração do Sistema após a data da apresentação da Proposta, e respetiva exploração;
 - Pressupostos de atividade referentes à realização de atividades de ensaios e pré-operação previstas no caderno de encargos.
84. Em caso de empate entre uma ou mais propostas apresentadas, é adjudicada a proposta que apresente o menor valor referente à componente fixa da remuneração anual da Subconcessionária relativa à exploração do Sistema na sua configuração à data da apresentação da Proposta, a preços de dezembro de 2016. Subsistindo o empate, o desempate é feito por sorteio.
85. Após a análise das propostas e a aplicação do critério de adjudicação, elaboração de relatório preliminar, realização de audiência prévia e elaboração de relatório final, a adjudicação é efetuada por deliberação do Conselho de Administração da MP, precedido de despacho conjunto favorável dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes urbanos.
86. Quanto ao critério de adjudicação, refere a equipa de projeto que experiência reunida até à data pela MP na execução dos contratos já celebrados (e na sequência de procedimentos concursais com diversas propostas) permite efetuar um grande nível de detalhe na concretização das mais significativas prestações a cargo do concessionário, sendo apenas necessário, na generalidade, obter a auscultação do mercado quanto ao preço a pagar.
87. Por outro lado, acrescenta que desta forma se alcança o desiderato de garantir total objetividade e transparência na avaliação, com base numa fórmula matemática e

objetiva e minimizando-se “o risco de litigiosidade associado à avaliação das propostas (quando a mesma contempla a avaliação de atributos que não são possíveis de traduzir em pontuação através de fórmula matemática).”

88. No caso de a adjudicação da proposta implicar uma operação de concentração de empresas sujeita a comunicação prévia à Autoridade da Concorrência (AdC), nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (Lei da Concorrência), deve o adjudicatário notificar a AdC, comunicando simultaneamente ao Conselho de Administração da MP e aos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes urbanos.
89. O ato de adjudicação reveste carácter provisório desde o momento da sua prática e a sua eficácia fica suspensa até que seja proferida decisão final pela AdC:
- No caso da AdC proferir decisão de não oposição, a adjudicação provisória converte-se em adjudicação definitiva.
 - No caso da AdC proferir decisão de oposição, o Júri, tendo em conta a caducidade operada e a ordenação das demais propostas, elabora um novo relatório final;
 - No caso da AdC proferir decisão de não oposição condicionada ao cumprimento das condições ou obrigações impostas por aquela entidade para garantir uma concorrência efetiva, a adjudicação provisória converte-se em definitiva caso o adjudicatário aceite cumprir as condições e obrigações impostas.
 - Se o cumprimento das condições impostas pela AdC implicar uma alteração substancial da proposta ou das peças do procedimento, a adjudicação provisória caduca, sem direito a qualquer indemnização.
90. O adjudicatário deve apresentar, após a notificação da decisão de adjudicação, os projetos de contrato de sociedade da Sociedade Cocontratante; minuta de acordo de subscrição e de realização do capital; e minuta de declaração de compromisso dos acionistas.
91. Para garantir o exato e pontual cumprimento das obrigações do Contrato, o adjudicatário deve promover a prestação de uma caução no montante de 5% (cinco por cento) do preço contratual, considerando o valor global atual líquido esperado dos pagamentos anuais a efetuar pela MP de acordo com a Proposta, tendo em consideração o disposto no Apêndice A do Anexo II.

92. É de referir que a equipa de projeto reforça, no programa de procedimento, em articulação com disposto nos n.os 1 e 2 do artigo 105.º do CCP, o cumprimento desta e de outras disposições contratuais, através da consagração da caducidade da adjudicação, sem prejuízo da audiência prévia, em alternativa à imediata anulação administrativa do ato, nos termos do atual artigo 165.º e ss. do Código do Procedimento Administrativo.
93. A minuta do contrato é elaborada e aprovada pelo Conselho de Administração da MP e pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes urbanos depois de comprovadas pelo Júri a habilitação, a regular e adequada constituição da Sociedade Cocontratante, a prestação de caução e os demais compromissos assumidos por terceiras entidades.
94. O Contrato deve integrar, entre outros documentos, a minuta de compromisso dos acionistas da Sociedade Cocontratante e a matriz de risco a que alude o n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, nos termos dos artigos 99.º e seguintes do CCP.
95. O Conselho de Administração da MP e os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes urbanos podem propor ajustamentos ao conteúdo do Contrato a celebrar, desde que estes resultem de exigências de interesse público e, caso tenha sido analisada e avaliada mais do que uma proposta, seja objetivamente demonstrável que a ordenação das propostas não seria alterada se os ajustamentos propostos tivessem sido refletidos em qualquer das Propostas, não podendo implicar, em caso algum:
- A violação dos parâmetros base fixados no Caderno de Encargos nem a dos aspetos da execução do contrato a celebrar, não submetidos à concorrência;
 - A inclusão de soluções contidas em proposta apresentada por outro concorrente.
96. Realça a equipa de projeto, quanto à escolha da forma de procedimento de concurso público, que o *“contrato vigente vigora atualmente na prorrogação introduzida pelo 5.º aditamento ao contrato – excecionalmente aceite pelo Tribunal de Contas – e que se pretende evitar o risco que pode advir de não ter sido possível selecionar e habilitar um novo incumbente quando do termo do atual contrato e de o Tribunal de Contas não aceitar mais prorrogações (ou até mesmo de o atual incumbente não pretender*

continuar, sendo que, perante tais circunstâncias, que não lhe são imputáveis, é de difícil justificação que mantenha a obrigação de manter o vínculo contratual existente).”

97. Nesse sentido, entendeu-se que o concurso público permite maior celeridade, por comparação com o concurso limitado, considerando que a realização de uma fase de avaliação torna, naturalmente, o procedimento mais moroso (mesmo que o procedimento não seja afetado por vicissitudes imprevistas, como a impugnação graciosa ou judicial de atos procedimentais praticados nessa fase, sempre possível) e porque não se revelava indispensável a realização de uma avaliação técnico-financeira dos concorrentes, quando tal avaliação é feita nas próprias propostas e ao longo do contrato.
98. Haverá também que referir que a equipa não foi promovida a publicação dos anúncios de pré-informação e/ou indicativo referidos nos artigos 34.º, 35.º e 136.º do CCP, mas antes o anúncio de pré-informação relativamente à intenção de vir a lançar um concurso nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento, no Jornal Oficial da União Europeia (prazo anterior e mais alargado, para favorecer a concorrência) considerando-se que se alcançou o mesmo fim visado pela publicação do anúncio de pré-informação previsto no artigo 34.º do CCP e no respeito de todos os prazos legais.

V – DO CADERNO DE ENCARGOS

99. Cumpre-nos também descrever e analisar as cláusulas do caderno de encargos, seguindo a sua sistematização, sobretudo aquelas que se referem ao cumprimento de obrigações de serviços público e respetivas compensações e direitos dos passageiros, que serão vertidas ou farão parte das obrigações contratuais que vinculam todas as partes.
100. Enquadra a equipa de projeto que, *“estando perante atividades que já se encontram desde de 2002 a ser exploradas por operadores privados ao abrigo de contratos administrativos, ou seja, relativamente às quais já há uma prática contratual consolidada e testada, procurou-se, na medida do possível, manter a regulação constante dos cadernos de encargos anteriores, em especial nas matérias mais técnicas, cuja prática tenha revelado tratarem-se de soluções conformes com os objetivos fixados, atualizando-as à luz da evolução entretanto ocorrida. A outro tempo, modificaram-se e desenvolveram-se os anteriores clausulados contratuais (i) à luz do novo*

enquadramento legal, designadamente das regras aplicáveis às parcerias público-privadas e do disposto no Código dos Contratos Públicos e no RJSPTP, (ii) em função da experiência entretanto adquirida na área, quer dos transportes, quer das PPP, (iii) para além da introdução das clarificações e desenvolvimentos tidos por convenientes e (iv) da correção daquilo que foi sendo identificado nos anteriores contratos como menos adequado.”

101. O objeto do contrato é a operação e manutenção do Sistema de Metro Ligeiro, incluindo todos os serviços, trabalhos, fornecimentos e demais prestações necessárias, úteis ou convenientes para o efeito, bem como a operação e manutenção e o cumprimento das demais obrigações nos troços, parte dos troços, extensões, parte das extensões, linhas, partes de linhas e ainda dos parques de material e oficinas que venham a ser incorporados, de acordo com exigências de um regular, contínuo e eficiente funcionamento do serviço público e os melhores padrões de qualidade, as melhores práticas e técnicas disponíveis em cada momento.¹⁹
102. Ficarão afetos ao cumprimento do contrato o Material Circulante e o direito de utilização das Instalações Fixas os quais incluem a infraestrutura, sistemas de apoio, sistemas de ajuda à exploração e redes informáticas, sistemas de sinalização, equipamentos e sistemas técnicos para suporte às atividades de operação e/ou manutenção.²⁰
103. A subconcessionária deve manter os bens afetos ao contrato e todos os materiais e equipamentos a incorporar no Sistema (e que no fim da subconcessão reverterem para a MP) têm de ser novos, com características adequadas à finalidade a que se destinam, de qualidade comprovada, devem obedecer a critérios de uniformização, e devem ser concebidos de acordo com os requisitos de segurança e as normas adequadas ao funcionamento fiável de um sistema de metro ligeiro, moderno e plenamente operacional.²¹
104. A subconcessionária deve manter a sua atividade em Portugal e o exercício de quaisquer atividades distintas do seu objeto social pode conduzir à aplicação de sanções, carecendo de autorização prévia, escrita e expressa, da MP todas as alterações ao contrato de sociedade bem como transmissão e/ou oneração de participações sociais.²²

¹⁹ Cláusula 5.ª do caderno de encargos.

²⁰ Cláusula 8.ª do caderno de encargos e nos termos do Anexo XIX.

²¹ Cláusulas 10ª e 11.ª do caderno de encargos e nos termos do Anexo XII.

²² Cláusula 12.ª do caderno de encargos.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

105. O Contrato pode, por acordo das partes, ser renovado por períodos adicionais, desde que não se introduzam modificações incompatíveis com a atividade contratual e não colida com qualquer princípio ou regra aplicáveis, nomeadamente ao abrigo do CCP, do Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, do disposto no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro.²³
106. O Contrato terminará a sua vigência após 7 (sete) anos contados da data de início do Período de Funcionamento Normal, salvo no caso de haver um atraso no início desse período por motivos imputáveis à Subconcessionária, caso em que o Contrato terminará a sua vigência em 31 de março 2025.²⁴
107. A Subconcessionária deve operar o Sistema, incluindo os equipamentos, Instalações Fixas e Material Circulante, ao longo de toda a sua rede, bem como todos os sistemas necessários à boa prossecução das atividades contratuais, de forma regular e contínua, de modo a assegurar um serviço de transporte de qualidade, rápido, seguro e eficiente, usando para o efeito as melhores práticas, nomeadamente de gestão de circulação, fazendo-o com o zelo e diligência adequados e necessários.²⁵
108. Deve ainda:
- Elaborar o adequado planeamento e preparação do serviço de transporte;
 - Assegurar o cumprimento do Plano de Operação, garantindo que o serviço de transporte cumpra, em cada momento, todas as necessidades de procura que se venham a verificar, organizando adequadamente os respetivos níveis de serviço e assegurando condições de comodidade, rapidez e segurança;
 - Promover e implementar adequados sistemas de gestão da circulação, incluindo todos os aspetos relativos a segurança;
 - Promover e implementar um adequado sistema de gestão de ocorrências anómalas, incidentes e acidentes,
 - Prestar os serviços sem discriminação quanto às condições de acesso e de realização, para além das que sejam impostas pelo regime tarifário;
 - Dispor de recursos humanos em qualidade e número adequados;

²³ Cláusula 17.^a do caderno de encargos.

²⁴ Cláusula 19.^a do caderno de encargos.

²⁵ Cláusula 20.^a do caderno de encargos e nos termos do Anexo II.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

- Cumprir as normas legais, contratuais e regulamentares incluindo as referidas no Código de Exploração²⁶;
- Elaborar, rever e/ou manter atualizados registos fidedignos dos dados de utilização da tecnologia, das atividades de Operação e transmitir esses registos à MP ou a um terceiro por esta indicado²⁷;
- Prestar todo o apoio e fornecer todas as informações aos passageiros, antes, durante e após a prestação do serviço de transporte, em locais apropriados para o efeito²⁸, incluindo a promoção e implementação de todas as alterações e atualizações de sinalética de informação ao público, designadamente a relativa aos horários de passagem de veículos, ao regime tarifário e às suas alterações ou atualizações;
- Prestar à MP, de forma atempada e programada e/ou sempre que esta lho solicite, todas as informações pertinentes à boa execução do Contrato, bem como cumprir todos os deveres de informação previstos no caderno de encargos;
- Gestão de todos os sistemas e equipamentos de suporte da atividade, entre outros, os informáticos e de comunicação, de suporte à circulação e de segurança;
- Apoio à MP nas suas relações com entidades privadas e organismos públicos;
- Elaboração do Manual de Operação e do Manual de Emergência;
- Obtenção e manutenção como válidas e atualizadas de todas as autorizações e/ou licenças para os recursos humanos e para o funcionamento e manutenção do Sistema;
- Receber, organizar e dar seguimento a reclamações e sugestões, estabelecendo para estes fins procedimentos e meios adequados.

109. A MP define os requisitos da Operação no Programa de Oferta tendo em conta o tipo de serviço, os níveis de procura e a capacidade técnica do Sistema, duas vezes por ano, sem prejuízo de adaptação à procura, níveis de segurança, fiabilidade e segurança, bem como de propostas da Subconcessionária, sem direito à reposição de equilíbrio

²⁶ Nos termos do Anexo XVIII.

²⁷ Nos termos dos Anexos II e XV.

²⁸ Nos termos do Anexo XV.

económico-financeiro do Contrato e com obrigação de avaliação técnica sobre a adequada utilização do Sistema.²⁹

110. A Subconcessionária deve, em todos os momentos, proceder ao reforço da capacidade de transporte em face de acréscimos pontuais de procura, assegurando plenas condições de comodidade, rapidez e segurança, mediante proposta à MP.³⁰
111. De realçar o facto da equipa de projeto referir que *“à luz do disposto no Caderno de Encargos, o direito da Metro do Porto de definir o programa de oferta não se encontra balizado, como sucedia em anteriores procedimentos pré-contratuais, por uma determinada percentagem de variação, acima da qual a Subconcessionária teria direito a ser compensada. Pelo contrário, resulta claro do disposto no Caderno de Encargos que qualquer variação positiva ou negativa da oferta, independentemente da respetiva causa, resultante de alterações que sejam introduzidas ao plano de operação, será integralmente suportada pela Subconcessionária, não lhe conferindo o direito à reposição de equilíbrio económico-financeiro do Contrato. Saliente-se, porém, que, não podendo a Subconcessionária determinar o nível de oferta, esta solução apenas se afigura possível por o modelo remuneratório gizado permitir àquela gerir o risco de uma alteração do nível de oferta, não pondo, conseqüentemente, em causa as regras de distribuição de risco previstas no DL 111/2012.”*
112. A Subconcessionária obriga-se a realizar a Manutenção do Sistema, sendo responsável por programar, planear, implementar e/ou executar todas as atividades de manutenção, conservação e melhoramento, de todos e quaisquer bens afetos à Subconcessão, de modo a assegurar um serviço de transporte de qualidade, rápido, seguro e eficiente, segundo métodos atualizados de gestão de manutenção³¹ e promover e implementar um adequado sistema de gestão de ocorrências anómalas, incidentes e acidentes, e manter registo e transmitir todos os dados, dados de manutenção, incluindo todos os custos incorridos.
113. Deve também preparar e apresentar, para revisão e aprovação da MP, os necessários Planos de Manutenção do Sistema, que devem ser atualizados e ajustados em função de quaisquer alterações, pontuais ou sistemáticas.³²

²⁹ Tal como referido na Cláusula 20.^a do caderno de encargos.

³⁰ Tal como referido na Cláusula 21.^a do caderno de encargos.

³¹ Tal como referido na Cláusula 21.^a do caderno de encargos e de acordo com os Anexos IV, V, VI, VII e XVIII.

³² Tal como referido na Cláusula 23.^a do caderno de encargos.

114. A Subconcessionária é exclusivamente responsável pela reposição e reparação de quaisquer componentes, elementos ou bens afetos ou integrantes do Sistema cuja plena funcionalidade seja temporariamente ou definitivamente afetada pela ocorrência de situações de emergência, nomeadamente acidente ou incidente.³³
115. Qualquer interrupção ou suspensão da circulação do Sistema para proceder a uma intervenção programada ou de avaria imprevisível ou qualquer outro incidente e/ou acidente grave apenas poderá ocorrer após conhecimento e/ou autorização da MP e em articulação com esta e procedendo à adequada informação e apoio aos passageiros, sendo a subconcessionária responsável por todos os custos inerentes ao cumprimento das obrigações assumidas.³⁴
116. A Subconcessionária deve também:
- Cumprir os objetivos e requisitos de qualidade e desempenho do caderno de encargos e deverá definir em pormenor o sistema de monitorização a implementar, que será submetido à autorização prévia da MP, devendo esta realizar estudos de satisfação dos passageiros e de acordo com resultados indicar os aspetos de melhoria ou correção a adotar pela Subconcessionária³⁵;
 - Implementar, pôr em funcionamento, operar e manter o sistema, empregando o sistema e técnicas de gestão da qualidade do ambiente, devidamente certificadas³⁶;
 - Implementar um Programa de Proteção e de Segurança do Sistema, previamente aprovado pela MP e que cumpra os objetivos e requisitos de segurança contratuais, incluindo procedimentos para o pessoal com funções de controlo e fiscalização dos passageiros e de relacionamento com entidades externas intervenientes nas áreas de proteção e segurança, nomeadamente com a Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana e Autoridade Nacional da Proteção Civil.³⁷
117. A gestão comercial, designadamente do regime tarifário, incumbe exclusivamente à MP, devendo, porém, a Subconcessionária com ela colaborar e com o TIP, quanto a assistência aos passageiros na utilização do sistema de bilhética, funcionamento dos

³³ Tal como referido na Cláusula 26.^a do caderno de encargos.

³⁴ Tal como referido na Cláusula 27.^a do caderno de encargos.

³⁵ De acordo com a Cláusula 28.^a do caderno de encargos e Anexos VIII e XII.

³⁶ De acordo com a Cláusula 29.^a do caderno de encargos e Anexo XII.

³⁷ De acordo com a Cláusula 30.^a do caderno de encargos e Anexos III e XII.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

respetivos equipamentos e reposição de títulos de transporte, entre outras obrigações inerentes³⁸.

118. Prevê-se igualmente que a subconcedente beneficia das receitas tarifárias, por se esta a entidade com maior capacidade e aptidão para gerir ou estimar a sua evolução, tendo em conta que é a parte pública a entidade competente, direta ou indiretamente, para o efeito.

119. A equipa de projeto sublinha que se optou por *“não transferir para o parceiro privado parte das receitas tarifárias e, conseqüentemente, o risco de procura, porque a evolução da procura e das receitas tarifárias depende de diversos fatores que não são controlados ou sequer influenciados pela Subconcessionária, (...) e porque quem o controla melhor é a Subconcedente. Com efeito, caso se transferisse esse risco para a Subconcessionária, no limite, esta poderia ser beneficiada por um aumento das receitas sem que em nada tivesse contribuído para o efeito, como o contrário também poderia suceder.”*

120. A Subconcessionária deve também:

- Implementar e seguir procedimentos para a identificação, contenção e gestão/resolução de riscos para o Sistema, para as atividades de exploração, incluindo a operação e manutenção e/ou para os seus utilizadores, passageiros e/ou terceiros, incluindo a identificação e análise de riscos e as soluções a adotar³⁹;
- Ser responsável pela obtenção dos fundos necessários ao desenvolvimento de todas as atividades que integram o objeto do Contrato, de forma a cumprir cabal e pontualmente todas as obrigações por si assumidas, devendo o respetivo acordo de subscrição e de realização do capital estar sujeito ao cumprimento de estritos requisitos previstos no caderno de encargos⁴⁰;
- Estabelecer e manter uma estrutura de recursos humanos que permita dar satisfação aos objetivos propostos e às exigências do caderno de encargos e do Contrato, devendo dispor, diretamente ou subcontratando, durante todo o tempo do contrato, de pessoal em número suficiente e dotados com as

³⁸ De acordo com a Cláusula 32.^a do caderno de encargos.

³⁹ De acordo com a Cláusula 33.^a do caderno de encargos.

⁴⁰ Aliás, os eventuais contratos de financiamento e o acordo de subscrição e realização de capital, depois de devidamente aprovados, devem constar como anexos ao Contrato, sendo que todas alterações ficam também sujeitas a autorização prévia da MP, de acordo com a Cláusula 34.^a do caderno de encargos.

qualificações, experiência e formação adequada para exercer, de forma contínua ou pontual, as atividades contratadas.⁴¹

121. Aliás, e bem, a integração dos recursos humanos deve ser feita no total respeito pelos direitos, retribuições e outras regalias dos trabalhadores transferidos, nomeadamente e sem limitar, quanto à antiguidade, categoria profissional e assistência médica e medicamentosa, sucedendo a Subconcessionária, para todos os efeitos legais, na posição de entidade empregadora, sendo o Contrato título bastante para operar a transmissão da posição de empregador.
122. A Subconcessionária obriga-se a providenciar a todos os novos recursos humanos afetos à Subconcessão uma formação específica adequada às funções que vão exercer, de modo a que possam ser integralmente cumpridos, sem qualquer tipo de hiatos, os procedimentos, exigências e finalidades das atividades objeto do Contrato⁴².
123. Por outro lado, obriga-se igualmente a prestar à MP todas as informações, documentação e esclarecimentos necessários ao acompanhamento e fiscalização da execução do Contrato.⁴³
124. A MP incluindo as entidades indicadas por esta e que atuem em seu nome e ou representação - e naturalmente as entidades públicas competentes no âmbito das suas atribuições específicas - tem direito de acesso, irrestrito, imediato e permanente, a toda a documentação e a todos os registos relativos a quaisquer operações relacionadas com as atividades objeto do Contrato, independentemente do suporte em que se encontrem ou da forma sob a qual estejam arquivados, assim como aos espaços e zonas nas quais se irão desenvolver aquelas atividades.⁴⁴
125. A Subconcessionária é obrigada a utilizar apenas a marca “Metro” no desenvolvimento de todas as atividades incluídas no contrato, não podendo utilizar, salvo prévia autorização da MP, qualquer outra marca, insígnia, logótipo, nome de domínio ou qualquer outro sinal distintivo de comércio, e a cumprir escrupulosamente o manual de identidade da MP.
126. A Subconcessionária não poderá subcontratar qualquer prestação de serviços integrante do objeto do Contrato ou ceder temporariamente a terceiros quaisquer direitos e obrigações dele decorrentes, exceto mediante prévia autorização escrita da

⁴¹ De acordo com a Cláusula 35.^a do caderno de encargos e o disposto no Anexo XI.

⁴² De acordo com a Cláusula 37.^a do caderno de encargos e nos termos previstos no Anexo XI.

⁴³ De acordo com a Cláusula 38.^a do caderno de encargos e com os elementos previstos nos Anexo XV e XVI;

⁴⁴ De acordo com a Cláusula 39.^a do caderno de encargos.

- MP e sempre em respeito pelo previsto no caderno de encargos, e que não afetem a prestação do contrato principal.⁴⁵
127. Os encargos financeiros resultantes da execução dos contratos são da responsabilidade da Subconcessionária, sem prejuízo de quaisquer outras obrigações da MP poderem, mediante acordo entre as Partes, ser transmitidas para a Subconcessionária.⁴⁶
128. Como contrapartida pela prestação efetiva de todos os serviços e cumprimento de as obrigações contratuais, a Subconcessionária tem direito a receber da MP uma remuneração anual⁴⁷, indexada ao número de estações subterrâneas ou de superfície abertas ao público, existentes ou a integrar no Sistema.⁴⁸
129. A remuneração anual tem três componentes: uma componente fixa, destinada a compensar o parceiro privado pelos custos fixos associados à manutenção e operação do sistema; uma componente variável, calculada em função do número de quilómetros efetivamente realizados, visando, deste modo, fazer face aos custos associados aos custos variáveis; e uma componente correspondente às deduções a efetuar em função dos níveis de desempenho, transferindo, também por esta via, o risco de disponibilidade da infraestrutura e da operação para o parceiro privado.⁴⁹
130. Tendo em conta os pressupostos de cálculo da proposta de remuneração global fixados no Programa do Procedimento, para efeitos do artigo 47.º do CCP, a remuneração máxima que a Subconcedente se dispõe a pagar a título de remuneração é, a preços de 2016, 212.067.680,42 (duzentos e doze milhões, sessenta e sete mil, seiscentos e oitenta euros e quarenta e dois cêntimos), para a duração total do contrato.⁵⁰
131. A MP poderá reter, em qualquer fatura, o pagamento das quantias relativas à remuneração, designadamente por conta de queixas ou reclamações apresentadas por terceiros, substituição de peças ou de reparação de trabalho defeituoso, realizado pela MP em substituição da Subconcessionária; licenças, taxas ou autorizações cuja obtenção incumba à Subconcessionária e que não tenha logrado obter ou não tenha pago; reparação de anomalias ou avarias ou qualquer violação ou incumprimento das condições contratuais, designadamente por aplicação de sanções.⁵¹

⁴⁵ De acordo com a Cláusula 43.ª do caderno de encargos.

⁴⁶ De acordo com a Cláusula 44.ª do caderno de encargos e com o Anexo XXI.

⁴⁷ Entre 125.000,00 (cento e vinte e cinco mil euros) e € 330.000,00 (trezentos e trinta mil euros).

⁴⁸ De acordo com a Cláusula 45.ª do caderno de encargos e conforme o Anexo X.

⁴⁹ De acordo com a Cláusula 45.ª do caderno de Encargos e conforme o Anexo VIII.

⁵⁰ De acordo com a Cláusula 46.ª do caderno de encargos e para efeitos do Apêndice A ao Anexo II do Programa do Procedimento;

⁵¹ De acordo com a Cláusula 48.ª do caderno de encargos.

132. A monitorização de desempenho da Subconcessionária ou das entidades que atuem sob sua conta ou orientação, incluindo subcontratados, tem base os diversos indicadores previstos contratualmente, sem prejuízo da monitorização poder ser complementada por avaliação de outros parâmetros, como sejam os de fiabilidade ou disponibilidade de outros equipamentos ou sistemas, ou do grau de cumprimento de obrigações contratuais.⁵²
133. O cálculo dos indicadores relevantes para a monitorização, avaliação de desempenho, incumprimento e sancionamento será feito através de uma aplicação informática disponibilizada (e gerida) pela MP e para a monitorização de outros parâmetros que venham a ser considerados relevantes, devem ser utilizados e implementados os meios adequados para o efeito, designadamente a adaptação da aplicação informática referida.
134. Podem ser efetuadas deduções na remuneração contratual por força da aplicação (e cumprimento) dos indicadores⁵³ e o facto não libera a Subconcessionária do cumprimento das obrigações subjacentes aos níveis de desempenho violados e não prejudica o direito da MP de resolução e sequestro contratual.
135. De acordo com o caderno de encargos, não pode ser colocado em causa o direito da MP, ou de outras entidades com competência legal para o efeito, de inspecionar, a todo o tempo, as atividades desenvolvidas pela Subconcessionária incluindo, quer a verificação do cumprimento de quaisquer indicadores, quer o cumprimento das obrigações de monitorização resultantes do documento contratual.
136. A extensão das atuais linhas, construção de novas linhas, estações ou parques de material ou oficinas, integram igualmente o objeto do Contrato, mantendo-se as responsabilidades e obrigações da Subconcessionária, incluindo a sua manutenção e operação, não tendo direito a qualquer compensação a não ser a adaptação da remuneração nos termos previstos contratualmente.⁵⁴
137. No que se refere a material circulante, manter-se-ão todas as responsabilidades e obrigações da Subconcessionária, com exceção da respetiva manutenção, a qual será assegurada pela MP ou por entidade por esta indicada.

⁵² De acordo com a Cláusula 49.^a do caderno de encargos e Anexo VIII.

⁵³ Nos termos do Anexo VIII.

⁵⁴ De acordo com a Cláusula 51.^a do caderno de encargos.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

138. A Subconcessionária é responsável pela gestão de todos os riscos emergentes do contrato, incluindo riscos patrimoniais e não patrimoniais, devendo os seguros respeitar os requisitos mínimos previstos contratualmente e legalmente.⁵⁵
139. Para garantia do exato e pontual cumprimento de todas as obrigações legais e contratuais que assume com a celebração do Contrato, deve ser prestada uma caução a favor da MP, no valor de 5% (cinco por cento) do preço contratual, que pode ser utilizada em caso de tal incumprimento e sem prévia decisão judicial e/ou arbitral, sendo a responsabilidade extensível aos acionistas/sócio(s) da Subconcessionária⁵⁶
140. Aliás, se a Subconcessionária apresentar desequilíbrios de exploração ou de tesouraria que coloquem em causa o cumprimento do contrato pode ser exigido o reforço dos capitais próprios dos seus extensível a todos os acionistas/sócio(s).⁵⁷
141. A MP detém ainda poderes de direção e fiscalização do cumprimento das obrigações da decorrentes do Contrato – sem prejuízo das competências legais de outras entidades públicas - com vista a verificar o seu cumprimento e a assegurar a regularidade, continuidade e qualidade da realização das atividades inerentes, bem como a segurança dos passageiros e do público em geral.⁵⁸
142. Para o efeito, é garantido à MP: o acesso aos sistemas de informação e telecomunicações por si utilizados na prestação dos serviços de operação e manutenção, mediante uma ligação informática “on line”; todos os documentos e quaisquer outros elementos relativos às principais características e condições de funcionamento; livre acesso a todas as instalações, prestar todos os esclarecimentos e informações que a MP solicitar e apresentar a cada trimestre um relatório sobre as atividades da (sub)concessão, sendo que tais informação e documentação podem ser sujeitos a verificação, a todo o tempo.
143. As instruções, os pareceres, as recomendações, as diretivas e, em geral, todas as determinações da MP que sejam emitidas, por escrito, no âmbito dos seus poderes de direção e fiscalização, vinculam a Subconcessionária nos seus precisos termos, sob pena de pagamento de sanção pecuniária, de carácter compulsório.
144. A Subconcessionária assume, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes ao contrato e tem direito à reposição do equilíbrio

⁵⁵ De acordo com a Cláusula 52.^a do caderno de encargos e do Anexo XIII.

⁵⁶ De acordo com a Cláusula 55.^a do caderno de encargos e Anexo IX.

⁵⁷ De acordo com a Cláusula 55.^a do caderno de encargos e Anexo IX.

⁵⁸ De acordo com as Cláusulas 57.^a a 59.^a do caderno de encargos.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

financeiro nos casos de modificação unilateral e não justificável imposta pela MP, casos de força maior, alterações legislativas não previstas contratualmente, e se for verificado um aumento dos gastos ou uma perda de rendimentos, na estrita medida desse aumento ou dessa perda.⁵⁹

145. Quanto a este aspeto, na generalidade e a título de exemplo, as alterações às leis laborais, fiscais, ambientais e dos contratos públicos, não dão direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato de Subconcessão, ainda que todos os casos concretos devam ser analisados especificadamente.
146. Por outro lado, para efeitos de apuramento do valor da compensação, nos termos do número anterior, serão considerados os valores de gastos e de rendimentos apresentados no último relatório disponível relativo à condição financeira da Subconcessionária,⁶⁰ devendo esse valor da compensação ser calculado pela diferença anual entre os gastos e/ou rendimentos constantes do referido relatório e os gastos e/ou rendimentos corrigidos do efeito do evento gerador de desequilíbrio, e com limites e requisitos previstos no caderno de encargos no e Contrato.
147. Acresce ainda que a reposição do equilíbrio financeiro pode ser efetuada através de compensação direta, alteração do montante da componente fixa da remuneração contratual, alteração do prazo de vigência ou uma combinação de modalidades.
148. Pelo contrário, a MP tem direito a ser compensada pelos benefícios financeiros decorrentes de modificações unilaterais por si impostas, de alterações legislativas e regulamentares de carácter específico ou de outras situações que tenham impacto direto favorável sobre os gastos e/ou rendimentos da Subconcessionária relativos às atividades objeto do Contrato, por referência aos valores de gastos e de rendimentos apresentados no último relatório disponível relativo à condição financeira da Subconcessionária.
149. Para este efeito, o procedimento, os meios, os efeitos e os termos da compensação prevista na cláusula 64.^o do caderno de encargos devem observar o disposto na legislação aplicável, em especial no Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, bem como outras disposições identificadas na lei, nomeadamente no artigo 30.^o do RJSTP, no caderno de encargos ou no Contrato.⁶¹

⁵⁹ De acordo com as Cláusulas 62.^a e 63.^a do caderno de encargos.

⁶⁰ Nos termos do último ponto do Anexo XV.

⁶¹ De acordo com a Cláusula 64.^a do caderno de encargos.

150. O Cadernos de Encargos também estabelece que a Subconcessionária é a única e direta responsável pelo pontual e perfeito cumprimento das obrigações contratuais, legais, regulamentares e administrativas que, em cada momento, lhe sejam aplicáveis pelo que se as cumprir defeituosa ou inexatamente e por facto que lhe seja imputável ou não as cumprir de forma pontual, deve sanar a situação sob pena de incumprimento⁶². De referir que a MP, via bases da concessão, é também responsável pelo mesmo (in)cumprimento perante o concedente (Estado), devendo por isso assegurar o cabal cumprimento das obrigações constantes da subconcessão.
151. Em caso de incumprimento insanável, a MP poderá optar por resolver de imediato o Contrato, sem prejuízo de aplicação de sanções de natureza indemnizatória nos termos gerais de direito.
152. Por outro lado, podem ser aplicadas sanções pecuniárias, em caso de interrupção ou suspensão injustificada de qualquer das suas obrigações contratuais, falta de cumprimento das obrigações legais ou contratuais ou outras que coloquem em causa o interesse público visado com a exploração do Sistema; exercício de atividades distintas do objeto social; desobediência a determinações, instruções e diretivas; falta de apresentação atempada de relatórios e/ou de prestação de informações ou outros elementos solicitados pela MP; incumprimento das obrigações de monitorização; incumprimento das obrigações relativas à aquisição, substituição, renovação ou manutenção dos bens afetos à Subconcessão; incumprimento das obrigações, contratuais e legais, relativas aos seguros e incumprimento das obrigações em matéria de recursos humanos, entre outras.⁶³
153. As sanções podem ser aplicadas por cada dia de atraso no cumprimento da obrigação em falta, de € 5.000,00 (cinco mil euros) a € 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil euros), cumulativamente com a aplicação das deduções por avaliação de desempenho e sem prejuízo da responsabilidade criminal, contraordenacional e civil.⁶⁴
154. Perante a ocorrência de circunstâncias que possam consubstanciar eventos de força maior a Subconcessionária deve dar conhecimento imediato à MP e adotar diligentemente todas as medidas que permitam mitigar todos os efeitos causados pelo

⁶² De acordo com a Cláusula 66.^a do caderno de encargos.

⁶³ De acordo com a Cláusula 67.^a do caderno de encargos.

⁶⁴ De acordo com o Anexo VIII.

evento de força maior, sem prejuízo de submissão à auditoria quanto à verificação da necessidade de pagamento de compensações.⁶⁵

155. Caso se verifique ou esteja iminente o incumprimento grave de obrigações contratuais, a MP poderá, mediante sequestro, assumir o exercício das atividades contratuais, adotando todas e quaisquer medidas necessárias para a normalização da situação, sendo a Subconcessionária exclusivamente responsável por suportar os encargos e despesas incorridos.⁶⁶
156. As Partes podem, a qualquer momento, acordar a revogação total ou parcial do Contrato, definindo os seus efeitos. O Contrato caduca, por decurso do prazo de vigência, no termo do prazo que seja fixado.⁶⁷
157. A MP pode resgatar a Subconcessão e tomar a exploração do Sistema sempre que razões de interesse público o justifiquem, desde que decorrido um terço do prazo de vigência do Contrato, sem prejuízo de que a completa e precisa assunção de responsabilidades fique condiciona à realização e aos resultados de uma auditoria independente.⁶⁸ De referir que esta assunção direta das atividades do sistema pela MP é excecional e apenas para os casos previstos, de acordo com as bases da concessão.
158. Por outro lado, o Contrato pode ser resolvido unilateralmente pela MP, em qualquer momento, quando razões de interesse público o imponham, nos termos do artigo 334.⁹ do CCP.⁶⁹
159. Além dos casos de violação reiterada ou grave, pela Subconcessionária, das disposições legais ou do Contrato, a MP poderá ainda resolver unilateralmente o Contrato, sem direito a qualquer indemnização, designadamente, quando esteja em causa o interesse público ou violação de obrigações de serviço público; o desvio do objeto da Subconcessão, obrigações de monitorização e de prestação de informação; obrigações em matéria de recursos humanos; ordens, diretivas ou instruções da MP; oposição a ações de fiscalização pela MP; deficiência grave na organização e desenvolvimento das atividades incluídas na Subconcessão; incapacidade de manter os níveis de oferta estabelecidos no Programa de Oferta; decréscimo dos níveis de procura do Sistema por causa (ato ou omissão) imputável à Subconcessionária.⁷⁰

⁶⁵ De acordo com a Cláusula 69.^a do caderno de encargos.

⁶⁶ De acordo com a Cláusula 70.^a do caderno de encargos.

⁶⁷ De acordo com as Cláusulas 72.^a e 73.^a do caderno de encargos.

⁶⁸ De acordo com a Cláusula 74.^a do caderno de encargos.

⁶⁹ De acordo com a Cláusula 75.^a do caderno de encargos.

⁷⁰ De acordo com a Cláusula 76.^a do caderno de encargos.

160. Por outro lado, a Subconcessionária pode resolver o Contrato nos termos gerais do artigo 332.º do CCP.⁷¹
161. Finalmente, com a extinção do Contrato de Subconcessão, por qualquer das formas legal e contratualmente previstas, reverterem ou são transferidos, gratuitamente, para a MP ou para entidade por esta designada, a universalidade de bens e direitos afetos à Subconcessão, incluindo os vínculos de natureza laboral, nos termos da legislação laboral aplicável, os direitos de propriedade industrial sobre estudos e projetos, bens e direitos afetos à Subconcessão, entre outros.⁷²
162. Cumpre-nos também aprofundar a análise e descrição das obrigações contratuais focando-nos no conteúdo dos Anexos e Apêndices ao caderno de encargos, e cuja lista consta do anexo ao presente parecer.
163. O Anexo I procede à descrição do sistema, identificando, entre outros, as linhas, estações (sem prejuízo da descrição técnica da infraestrutura e outros bens e equipamentos em outro anexo), incluindo estimativas de alargamento, bem como o número de passageiros, sendo de sublinhar a tendência consistentemente crescente deste último indicador.
164. O Anexo II descreve e especifica os requisitos gerais obrigatórios aplicáveis à definição e implementação da oferta, do respetivo programa e dos dados de apoio para o plano de operação, em situações programadas e excecionais, distâncias e tempos indicativos de percurso, bem como da exploração de interface e parques e inclui a remissão para as cláusulas contratuais que sancionam o incumprimento. É, por exemplo, expressa a produção quilométrica associada à execução dos Mapas de Oferta, permitindo o cálculo dos serviços que é feito acima ou abaixo dos limites contratuais, influenciando diretamente a remuneração a pagar à Subconcessionária.
165. O Anexo III descreve as obrigações contratuais inerentes ao modelo de serviço de apoio ao passageiro (identificado como cliente), em articulação com o Anexo XI – “Organização e Recursos Humanos” e o Anexo II – “Operação”, e que inclui as seguintes vertentes:

⁷¹ De acordo com a Cláusula 77.^a do caderno de encargos.

⁷² De acordo com a Cláusula 80.^a do caderno de encargos.

- Informação e auxílio ao passageiro por agentes no terreno;
 - Segurança relacionada com a proteção ativa dos passageiros;
 - Apoio ao uso e funcionamento das máquinas de venda automática de títulos de transporte nas estações;
 - Informação ao passageiro através do Sistema de Informação ao Público;
 - Apoio aos passageiros em todas as situações de operação em modo degradado.
166. Neste aspeto, as obrigações de reporte incluem a elaboração e cumprimento de um plano mensal e trimestral de distribuição, afetação, competências, tarefas e formação dos agentes da Equipa de Apoio ao Cliente, incluindo procedimentos relativos ao sistema de bilhética e de um Programa de Proteção do Sistema relativo a procedimentos e reporte de informação associados à segurança e vigilância ativa, em situação de funcionamento normal ou programado ou ocasional e excecional, uma vez que todos estes indicadores influem na análise do cumprimento das obrigações contratuais e no pagamento da remuneração contratual⁷³.
167. O Anexo IV (e os seus 16 apêndices) refere-se à descrição das obrigações contratuais associadas à manutenção de infraestruturas físicas, técnicas e operacionais civis, incluindo a identificação das mesmas, dos planos de manutenção (metodologias, processos e atividades de natureza preditiva, preventiva, corretiva, de reparação ou conservação, bem como a análise e diagnóstico de anomalias) e das respetivas obrigações de reporte, em articulação com o Anexo XVI – “Orientações funcionais” e com o Anexo VIII – “Indicadores”.
168. O Anexo V (e os seus 26 apêndices) refere-se à descrição das obrigações contratuais associadas à manutenção dos Sistemas, Subsistemas e Equipamentos descritos no Anexo XIX - Descrição do Sistema e Bens Afetos, como energia, bilhética, sinalização, telecomunicações, iluminação, ascensores, incluindo processos e metodologias de manutenção ou intervenção, e de carácter corrente, preditivo, preparatório e corretivo, sendo que a disponibilidade é aferida de acordo com a duração temporal em que o equipamento/sistema se encontra a funcionar na plenitude das suas funções ou performances e a duração temporal em não está disponível.
169. O referido anexo inclui ainda obrigações de monitorização, diagnóstico e análise (programadas e excecionais) de anomalias de componentes, equipamento e sistemas e de reporte de informação, incluindo critérios de recolha, armazenagem e transmissão

⁷³ Para efeitos de compreensão é disponibilizado um esquema-tipo.

da mesma, no âmbito de uma aplicação informática específica para o efeito, sendo que o não cumprimento ou atraso no cumprimento determina a aplicação de sanções, nomeadamente pecuniárias, de acordo com o Anexo XX e sem prejuízo do previsto no Anexo XIV – “Relacionamento com Terceiros”.

170. O Anexo VI (e os seus 6 apêndices) refere-se à descrição das obrigações contratuais associadas à manutenção do material circulante, incluindo a dos equipamentos embarcados, equipamentos e espaços oficiais e ferramentas para manutenção, descritos no Anexo XIX, com exceção das atividades de Grande Revisão da Frota Eurotram (serão executadas por uma terceira entidade designada como Fornecedor de Grande Manutenção de Material Circulante (FGMMC), a indicar pela MP).
171. É ainda obrigatória a existência de Planos de Manutenção, detalhados e de aplicação e revisão periódica, sendo que os componentes sujeitos a fadiga, vibrações e desgaste, tendo em conta a idade e quilometragem da frota, deverão ter um especial acompanhamento, devendo ser revistos e posteriormente implementados novos planos e procedimentos de manutenção, se necessário.
172. Também neste aspeto o desempenho da Subconcessionária é avaliado, nomeadamente, através de indicadores constantes do Anexo VIII, que se refere à disponibilidade, fiabilidade e limpeza da frota, sendo que todos estes indicadores influem na análise do cumprimento das obrigações contratuais e no pagamento da remuneração contratual.
173. O Anexo VII estabelece todos os procedimentos relativos à correção, reparação ou substituição (total ou parcial) de bens danificados por atos de terceiros, incluindo reporte periódico de informação, estando incluída no âmbito dos serviços a prestar pela Subconcessionária, a suas expensas, sob pena da consideração do bem, designadamente, o material circulante ou equipamentos de bilhética, ser indisponível para operação, podendo assim contribuir para eventuais deduções remuneratórias e/ou sanções contratuais.
174. No Anexo VIII são descritos os indicadores que serão utilizados para avaliar o desempenho do serviço prestado pela Subconcessionária relativamente às atividades de operação e manutenção do Sistema, cujo cálculo será realizado através de aplicação informática (com sistemas de recolha automática de eventos, complementados com informação auxiliar registada manualmente ou resultante de inspeções ou medições) à qual a MP tem acesso total. A saber:

Designação do Indicador	Cálculo
Cumprimento da Oferta	Rácio entre os quilómetros comerciais realizados e os programados, de acordo com o Plano de Operação em vigor aprovado pela MP.
Disponibilidade do Serviço	Com base na realização das 3 primeiras e última viagens diárias em cada sentido e para cada linha comercial.
Pontualidade: Atrasos	Cumprimento do horário (Atrasos) nas diversas linhas e pelos intervalos de passagem em estações (Dispersão do Intervalo). O tempo de atraso será medido, para cada composição, como a diferença entre a hora programada e a hora real de partida / chegada nos terminus, registada através do sistema de controlo e seguimento de circulações (TMS).
Pontualidade: Dispersão do Intervalo	A avaliação da dispersão do intervalo é aferida pelo cumprimento dos intervalos de passagem programados das sucessivas viagens na mesma Estação.
Nível de Iluminação	Efetuada por inspeções mensais, com base em medições reais, com luxómetros, nas estações subterrâneas, estações de superfície e em parques de estacionamento, bem como nos respetivos acessos.
Disponibilidade das escadas mecânicas	Efetuada mensalmente, a partir dos registos informáticos, complementado por ações de inspeção da MP, tendo em conta o tempo de funcionamento programado e o tempo ponderado de interrupções.
Disponibilidade dos ascensores	
Nível de Limpeza	Efetuada em inspeções mensais, nas estações subterrâneas, estações de superfície, veículos e em parques de estacionamento, bem como os respetivos acessos.
Fiabilidade da Frota de Material Circulante	Para este Indicador, contribuirão toda e qualquer avaria causada por equipamentos a bordo do próprio veículo, incluindo qualquer equipamento do próprio veículo bem como “equipamentos embarcados” e toda e qualquer avaria cuja causa não se tenha conseguido identificar.
Disponibilidade da Frota de Material Circulante	Indicador da existência diária de veículos de Material Circulante, em quantidade suficiente e em condições para efetuar o serviço comercial adequado às necessidades da oferta prevista, de acordo com o Plano de Operação em vigor, devendo deverá ser apresentada diariamente, para cada observação em cada dia do mês, os valores programados (quantidade de veículos necessários, incluindo reservas) e realizados (quantidade de veículos disponíveis para serviço comercial) para cada tipo de veículos, bem como as deduções de veículos a considerar, abrangendo todos os dias e períodos do mês em causa.
Disponibilidade do Sistema de Sinalização	Efetuada mensalmente a partir dos registos informáticos, podendo ser complementada por ações de inspeção da MP e/ou outros registos, de forma a calcular a indisponibilidade dos equipamentos/objetos de sinalização/sistemas e tendo em conta o tempo de funcionamento programado e o tempo ponderado de interrupções.
Disponibilidade do Sistema de Informação ao Público	

Disponibilidade do Sistema de Transmissão	
Disponibilidade de Equipamentos de Bilhética	

175. O mesmo anexo estabelece as deduções por evento, de apuramento diário e mensal à remuneração da Subconcessionária, decorrentes do apuramento dos indicadores, que podem chegar a atingir o intervalo de €250.000 a €750.000 em 6 meses.
176. O Anexo IX contém o modelo da declaração de compromisso do(s) Acionista(s)/Sócio(s) da Subconcessionária a celebrar com a MP e que regula os termos da responsabilidade daqueles, perante a MP, e de acordo com o já exposto.
177. O Anexo X dispõe sobre os termos em que mensalmente serão faturados, uma vez apurados, os montantes das componentes fixa e variável da remuneração anual da Subconcessionária, que terá em conta, designadamente, a informação sobre a produção quilométrica realizada, de acordo com o Plano de Operação em vigor, e tendo em conta a produção programada e a produção efetiva.
178. O Anexo também dispõe sobre apuramento da componente correspondente às deduções, sendo o mesmo efetuado de acordo com o previsto no Anexo VIII, sendo aquelas debitadas aos valores apurados de remuneração.
179. O Anexo XI (e seus 4 apêndices) refere-se à “Organização e Recursos Humanos” e é relativo à obrigação de estabelecer e manter uma estrutura de pessoal - em número suficiente e dotados com as habilitações, qualificações, experiência e formação adequada - que permita dar satisfação aos objetivos e às exigências do caderno de encargos e do Contrato, por parte da Subconcessionária, bem como da obrigação de integração de todos os trabalhadores que o pretenderem e que, à data da celebração do Contrato, forem trabalhadores da atual empresa subconcessionária (sendo também identificados nos apêndices).
180. O mesmo anexo estabelece o nível de formação, qualificações e experiência considerados adequados para o bom desempenho contratual, seja de direção seja a nível operacional no âmbito do Posto de Comando Central, Manutenção de Material Circulante e Equipamentos Oficiais, Instalações Fixas, Comando Central de Manutenção e Gestão da Qualidade, do Ambiente e da Segurança.

181. É ainda estabelecida a obrigação da Subconcessionária de providenciar a todos os novos trabalhadores uma formação específica adequada às funções que vão exercer, e promover e ministrar a todos os trabalhadores, com a regularidade adequada, formação e estágios técnicos, tendo em vista o constante melhoramento da qualidade dos Serviços e a contínua atualização e o acompanhamento sustentado dos desenvolvimentos técnico e tecnológico que se forem verificando, nomeadamente, nas áreas de Operação, Manutenção e Segurança.
182. O Anexo XII refere-se às obrigações de implementação, manutenção e certificação de um Sistema Integrado de Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança, sem prejuízo da observância de legislação nacional ou europeia aplicáveis às três áreas, transmissão de informação relevante e reporte periódico nestas matérias à MP e sujeição a acompanhamento e auditoria por parte desta, tendo em conta, designadamente os procedimentos previstos nas Orientações Funcionais constantes do Anexo XVI. O incumprimento de normas legais e contratuais que sejam passíveis de sancionamento é imputável à Subconcessionária.
183. De referir que tais obrigações também se enquadram, tal como referido nos apêndices a este anexo, no compromisso assumido pela MP de alcançar a eficiência na gestão dos recursos, nomeadamente água e energia, bem como das emissões de CO2 e da promoção da valorização de bens arquitetónicos e arqueológicos.
184. O Anexo XIII refere-se a obrigações em matéria de seguros, estabelecendo-se a necessidade de cobertura de todos os riscos de danos materiais e de lucros cessantes que implicam para a seguradora a obrigatoriedade de proceder à sua reparação, substituição ou reposição no estado de novo, envolvendo Equipamentos e instalações, bens pertencentes, bens propriedade da Subconcessionária e da MP, entregues à guarda ou responsabilidade de terceiros, imóveis, mercadorias, mobiliário e equipamento, veículos (material circulante), perdas de exploração e responsabilidade civil patronal, por poluição, profissional e despesas judiciais.
185. O Anexo XIV refere-se a procedimentos e obrigações de relacionamento com terceiros, designadamente terceiras entidades licenciadoras, com responsabilidade de fiscalização, auditoria, certificação ou de vistoria, prestadoras de serviços ou intervenientes no sistema, utilizadoras de infraestruturas ou que exercem atividades em espaços partilhados, complementares ou em áreas da MP.
186. São estabelecidas, quanto aos espaços, estruturas e equipamentos identificados, diversas obrigações de prestação de informação e reporte periódico à MP, manutenção

de forma organizada, indexada e atualizada todos os contratos, licenças e certificados, incluindo os de vistoria ou segurança, de disponibilização de espaços, acesso a equipamentos, de realização de obras de melhoria ou manutenção, ou de realização de ensaios de equipamentos ou sistemas, entre outros.

187. O Anexo XV refere-se às obrigações de elaboração e disponibilização de elementos de reporte sob a forma de: relatórios, comunicações e acesso a aplicações, repositório de dados e fontes de dados que permitam a obtenção de dados sistematizados e verificáveis sobre gestão contratual do sistema (incluindo avaliação da execução), operação do sistema, manutenção do sistema, qualidade, ambiente e segurança, administração e finanças e recursos humanos, sendo todos sujeitos a processos de verificação de qualidade.

188. São exigíveis, entre outros e segundo modelos pré-definidos pela MP (ver apêndices):

- Relatórios mensais de garantia da qualidade do serviço e de garantia de cumprimento do contrato;
- Relatórios e Planos mensais e semestrais de operação, incluindo produção quilométrica mensal e sínteses diárias;
- Plano trimestral de distribuição e afetação de agentes de estação e informação;
- Relatório bimestral com indicadores do estado da sinalética na rede de estações e parques da MP e plano de atuação;
- Planos e relatórios mensais e trimestrais de manutenção preditiva e realizada a infraestruturas, bens, equipamentos e sistemas;
- Registos de auditorias e inspeções, acidentes e incidentes, atividades de segurança e vigilância e casos de força maior;
- Relatórios de Qualidade, Ambiente e Segurança;
- Relatórios financeiros mensais, semestrais e anuais, fornecimentos e serviços externos, operações financeiras relevantes.

189. O Anexo XVI define as orientações funcionais e regras a serem aplicadas no relacionamento entre a Subconcessionária e a MP sobre todas as trocas de informação documental entre as duas entidades - suporte de papel e em suporte informático - o acesso a informação, o registo e documentação de alterações ou atualizações em bens afetos ao contrato, bem como de outros bens que a ela venham a ser afetos.

190. O Anexo XVII (e os apêndices) inclui um conjunto de indicadores para o período de 2010 a 2015 utilizados para avaliar e controlar a qualidade do serviço com base nos parâmetros de disponibilidade do sistema, fiabilidade do sistema, regularidade do serviço e imagem comercial, meramente históricos de operação e manutenção, com o objetivo de tornar disponível aos concorrentes os elementos principais de análise do desempenho do contrato em vigor, ainda que não possam ser diretamente extrapolados para o futuro concurso.
191. De sublinhar que a disponibilização de tais indicadores permite que o mercado possa efetivamente conhecer a performance do sistema, possibilitando a apresentação de propostas realistas e exequíveis. Por outro lado, potenciar a objetividade e a abrangência da concorrência.
192. O anexo faz assim referência a dados históricos relativos ao desempenho operacional que se encontram disponíveis no sítio da internet da MP bem como:

Área	Indicador
Oferta	Cumprimento da Oferta
Clientes	Disponibilidade do Serviço
	Atrasos
	Dispersão do Intervalo
	Taxa de Ocupação
	Nível de iluminação
	Disponibilidade das escadas mecânicas
	Disponibilidade dos ascensores
	Limpeza
Técnica	Fiabilidade da Frota
	Sinalização
Acidentes na Rede	
Material Circulante	
Vandalismo - Material Circulante	
Vandalismo - Instalações Fixas	
Vandalismo – Equipamento Bilhética	
Consumo de Energia	
Consumo de Água	

193. O Anexo XVIII estabelece o “Código da Exploração” onde constam os princípios gerais e programáticos sob os quais se deve orientar a atividade subjacente ao contrato, incluindo:

- Direitos e obrigações da Subconcessionária e da MP relativas à exploração do Sistema;

- Vigilância e segurança de todas as pessoas e entidades que acedam, a qualquer título, ao Sistema, assim como dos clientes, de material circulante e das instalações fixas;
 - Modelo da organização, estrutura e responsabilidades da função Segurança, Higiene e Saúde do Trabalho;
 - Níveis de qualidade e planificação dos respetivos objetivos de qualidade e fiabilidade do Sistema;
 - Plano das ações de promoção e publicidade a desenvolver pela Subconcessionária, isoladamente ou em conjunto com a MP;
 - Normas de conduta aplicáveis a todas as pessoas e entidades que, por alguma forma, se relacionem e/ou acedam ao Sistema em especial, a Subconcessionária, a MP, os clientes, as entidades com competência em matéria de supervisão e fiscalização e as forças de segurança pública;
 - Conteúdos mínimos de informação a prestar aos clientes do Sistema, em especial em situações de quebra ou paragem de serviço ou situações de emergência;
 - Procedimentos a adotar em caso de apresentação de reclamações por clientes, assim como qual a tramitação aplicável no processamento dessas reclamações.
194. O Anexo XIX (e os 43 apêndices), composto por 685 páginas, faz uma descrição detalhada do Sistema, identificando e caracterizando todos os bens e os seus constituintes, os quais se consideram para todos os efeitos afetos à Subconcessão, incluindo, na generalidade, plataforma e via, estruturas e infraestruturas, energia e tração, catenária, instalações elétricas e mecânicas, subsistema de comunicação, supervisão e controlo, sistemas de sinalização, posto de comando de circulação, material circulante e equipamentos oficiais e outros itens e equipamentos.
195. O Anexo XX estabelece as sanções contratuais específicas sem prejuízo do disposto na generalidade no clausulado do caderno de encargos referente a sanções pecuniárias, e podem dar origem à aplicação de sanções, calculadas mensalmente, até um montante de € 150.000,00 (cento e cinquenta mil euros), na sequência de inspeção, registo em documento de exploração, na aplicação de gestão de manutenção ou em aplicações de supervisão funcional de sistemas/equipamentos (ex. aplicações de gestão de sistemas de ajuda à exploração).

196. São elas, entre outras, as que adiante se referem, descrevendo-se no referido anexo o tempo de carência para correção da anomalia, falta ou incumprimento, o valor da multa em função da gravidade e da demora na sua correção bem como a descrição pormenorizada da infração em causa:

Identificação sumária (não exaustiva)	
Operação	Sinalização
Escadas Mecânicas	Controlo de acessos
Elevadores	Parque Metro
Grades de encerramento	Plataforma e Via
Deteção Combate a Incêndio	Obras de Arte, Obras de Contenção e Túneis
Bombagem	Estações, edifícios de apoio, Espaços Complementares e Acessos, incluindo Parques de Estacionamento
Ventilação	Paisagismo
Iluminação	Bilhética
Sistemas de Alimentação	Sinalética
Alimentação	Vídeo
Tração	Transmissão
Baixa Tensão	Rádio Dados
Telefónico	Rádio Voz
Informação ao Público	

197. Finalmente no Anexo XXI são identificados os contratos, fornecimentos e direitos de utilização de que a MP é atualmente titular, passando a Subconcessionária a ser beneficiária das prestações contratualizadas, com a entrada em vigor do contrato e onde se incluem, a título de exemplo, contratos de manutenção do *software* e direito de utilização das frequências radioelétricas para funcionamentos dos sistemas de rádio de voz e dados.

VI – DA ANÁLISE

Da Autoridade de Transportes

198. O artigo 3.º do RJSPTP, em estrita consonância com o previsto no artigo 2.º do Regulamento, estabelece que:

- «*Autoridade de transportes*» é uma qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento,

financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências, sendo que esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades;

- *«Agrupamento de autoridades» é um qualquer conjunto de autoridades de transportes de um ou mais Estados membros que, por meio de contrato interadministrativo, protocolo, associação intermunicipal ou outra forma de acordo, estabelece a articulação, a partilha ou a delegação das competências e responsabilidades de autoridade de transportes relativamente a uma dada zona geográfica, serviço público de transporte de passageiros ou operador;*
- *«Serviço público de transporte de passageiros municipal» é o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da respetiva área geográfica, mesmo que existam linhas secundárias e complementares ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de municípios imediatamente contíguos;*
- *«Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal» é o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de uma comunidade intermunicipal ou de uma área metropolitana, sem prejuízo da possibilidade de existirem linhas secundárias de interligação que entrem no território de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas contíguas;*
- *«Operador de serviço público» é uma qualquer empresa ou agrupamento de empresas, públicas ou privadas, ou qualquer entidade pública que prestem determinado serviço público de transporte de passageiros;*
- *«Operador interno» é um qualquer operador de serviço público que constitua uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional — nos casos em que, nos termos do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as competências de autoridade de transportes sejam exercidas a nível regional ou nacional — ou, em caso de agrupamento de*

autoridades, pelo menos uma autoridade competente, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços.

199. A alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º do RJSPTP estabelece que o Estado é a autoridade de transportes competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros explorado na área metropolitana do Porto ao abrigo das relações concessórias entre o Estado e o operador interno Metro do Porto, SA, até ao termo da relação de serviço público em vigor (nos limites fixados pelo Regulamento).
200. Decorre do artigo 8.º que, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam, integral ou maioritariamente, na respetiva área geográfica, e, do mesmo passo, resulta do artigo 6.º que, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, os Municípios são as autoridades de transportes competentes quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais.
201. Outrossim, o n.º 3 do artigo 5.º do citado diploma acrescenta que o Estado pode delegar parte ou a totalidade das suas competências na área dos transportes noutras entidades, designadamente nas comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou municípios, sendo que decorre do n.º 2 do artigo 6.º que os municípios podem associar-se com vista à prossecução conjunta de parte ou da totalidade das respetivas competências em matéria de serviços públicos de transporte de passageiros municipais ou delegar, designadamente em comunidades intermunicipais ou nas áreas metropolitanas, as respetivas competências, nos termos do disposto no artigo 10.º
202. Por sua vez, o artigo 10.º refere que as autoridades de transportes podem delegar, designadamente através de contratos interadministrativos, total ou parcialmente, as respetivas competências noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas, podendo acordar entre si o exercício partilhado de parte ou da totalidade das competências que lhes estão cometidas, nos termos previstos na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, alterada pela Lei n.º 25/2015, de 30 de março, com as devidas adaptações.
203. Por outro lado, o n.º 6 do artigo 10.º também estabelece que os contratos de delegação e partilha de competências devem, no mínimo, estabelecer a delegação e partilha de competências e responsabilidades associadas à gestão do sistema de transportes e a forma de associação e de desvinculação de uma autoridade de transportes face ao contrato em causa e responsabilidade inerentes, sem afetar a exequibilidade dos contratos de serviço público previamente celebrados ou que estejam em vigor.
204. Assim sendo, o Estado e a AMP são, nos termos do disposto no RJSPTP, autoridades

- de transporte competentes quanto aos serviços desenvolvidos nos seus territórios, sendo admissível que aquelas contratualizem parte ou a totalidade do exercício das suas competências, especificando as formas de partilha de competências e responsabilidade, bem como formas de associação, no que se refere aos serviços de transporte de passageiros da sua competência.
205. No caso concreto, verifica-se que o Estado - que é por força do RJSTP a autoridade de transportes competente quanto ao serviço prestado pela MP – podendo partilhar competências com a AMP, em cumprimento do n.º 2 do artigo 6.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que estabelece que, sem prejuízo de o Estado se manter como autoridade de transportes competente até ao termo do período das relações concessórias, *“deve celebrar acordos ou contratos interadministrativos com as comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou, quando se trate de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, com os municípios, com vista à delegação, total ou parcial, das competências que lhe cabem enquanto autoridade de transportes relativamente a tais operadores nestas entidades.”*
206. Ademais, é de referir que uma estratégia de descentralização administrativa para autoridades locais e/ou regionais, além de subjacente ao Regulamento, está devidamente enquadrada nas orientações emitidas pela Comissão Europeia e pelo Parlamento Europeu, no âmbito da promoção de uma mobilidade urbana sustentável, as quais sustentam que o papel essencial na promoção da mobilidade urbana sustentável cabe às cidades e às regiões europeias, sobretudo na implementação de redes multimodais e a integração dos diferentes modos de transportes e serviços nas zonas urbanas e circundantes nos territórios de que são responsáveis, em conformidade com o quadro nacional em vigor e a agenda urbana da União Europeia.⁷⁴
207. Aliás, encontra-se na disponibilidade dos Estados-membros da União Europeia 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

⁷⁴ Neste sentido a Resolução do Parlamento Europeu, de 2 de dezembro de 2015, sobre “mobilidade urbana sustentável”, mas também a Comunicação da Comissão Europeia sobre o “Plano de ação da mobilidade urbana”, de 30 de setembro de 2009, e o Livro verde “Por uma nova cultura de mobilidade urbana”, de 25 de setembro de 2007, que defendem que as soluções para a mobilidade devem ser encontradas ao nível local, de acordo com as especificidades locais e em parceria com as autoridades nacionais. Também no mesmo sentido a Comunicação da Comissão Europeia sobre “Avançar em conjunto para uma mobilidade urbana competitiva e eficiente na utilização de recursos” e o “Pacote da Mobilidade Urbana” de 2013, que defende que a Comissão e os Estados-Membros devem reforçar o seu apoio às autoridades locais para que todas as cidades da União possam operar uma mudança radical nos seus esforços com vista a uma mobilidade urbana mais competitiva e eficiente na utilização de recursos, devendo ser criadas condições de base adequadas para as autoridades locais definirem e executarem estratégias integradas e globais que promovam uma mobilidade urbana melhor e mais sustentável. No mesmo sentido a consulta pública sobre a dimensão urbana da política de transportes da União Europeia de 2013. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en

transporte de passageiros, desde que cumpridos os requisitos legais nacionais e europeus.⁷⁵

Operador Interno

208. O Regulamento refere que *“sempre que seja da responsabilidade das autoridades competentes, a organização da rede de transportes públicos pode compreender, para além da prestação efetiva do serviço de transporte, toda uma série de outras atividades e funções que as autoridades competentes devem ter a liberdade de realizar elas próprias ou de confiar, na totalidade ou em parte, a terceiro”* (considerando 14).
209. Refere ainda o Regulamento que *“sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional 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 autoprestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas. A autoridade competente, ou o agrupamento de autoridades competentes, que prestem serviços públicos integrados de transporte de passageiros, coletivamente ou através dos seus membros, deverão exercer o controlo necessário”* (considerando 19).
210. Do artigo 5.º do Regulamento e do artigo 16.º do RJSPT⁷⁶ resulta que o serviço público de transporte de passageiros, que pode abranger uma linha, um conjunto de linhas ou uma rede que abranja a área geográfica de uma ou mais autoridades de transportes competentes contíguas, pode ser explorado mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público a operadores de serviço público, precedida dos procedimentos pré-contratuais estabelecidos no Regulamento, no CCP e no RJSPT,

⁷⁵ Tal como refere o Guião do IMT já citado, "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - A Definição da Competência Territorial e a Importância da Gestão em Rede" (que segue "As Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007), *“no estudo de impacto do implementação do Regulamento n.º 1370/2007, o planeamento do território e da mobilidade é essencial em várias perspetivas, designadamente, apurar e definir o serviço que se pretende e a que custo, ou aquele que é possível suportar, bem como os prazos adequados, capacitação das autoridades de transportes, evitar sobrecompensação ou compensação insuficiente, promover intermodalidade, permitir uma efetiva monitorização e evitar a captura por operadores. Serve também para avaliar que tipo de contrato escolher e o balanceamento do risco, uma vez que a total transferência de riscos para a parte privada pode não ser, necessariamente, o mais vantajoso. Segundo a Comissão, esta é a forma de ultrapassar a falta de recursos públicos e as dificuldades de financiamento.”*

⁷⁶ Artigo 16.º - Formas de exploração do serviço público de transporte de passageiros

1 — O serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado:

a) Diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios;
b) Mediante atribuição, através da celebração de contrato de serviço público:

i) A operadores internos;

ii) A outros operadores de serviço público;

c) Mediante autorização, no caso do serviço público de transporte de passageiros expresso, nos termos do artigo 33.º.

2 — Os contratos de serviço público podem abranger uma linha, um conjunto de linhas ou uma rede que abranja a área geográfica de uma ou mais autoridades de transportes competentes contíguas.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

- decorrendo deste enquadramento legal uma regra geral de submissão à concorrência⁷⁷ para novos serviços prestados por operadores que venham a ser selecionados.
211. Contudo, nos termos do n.º 2 do artigo 5.º⁷⁸ e do artigo 16.º do RJSPTP, o serviço público de transporte de passageiros pode também e em alternativa ser explorado diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios ou através da celebração de contrato de serviço público com operadores internos, por ajuste direto, neste último caso em conformidade com o artigo 17.º do RJSPTP.
212. Como refere a Comissão Europeia⁷⁹, *“o Regulamento autoriza as autoridades competentes a nível local a prestarem elas próprias serviços públicos rodoviários ou ferroviários de transporte de passageiros ou a adjudicarem por ajuste direto contratos de serviço público a operadores internos. Contudo, se optarem pela segunda alternativa, devem respeitar uma série de regras e condições estritas, estabelecidas no n.º 2 do artigo 5.º do regulamento”*.
213. Em primeiro lugar, deve ter-se presente que o operador interno é *“uma entidade juridicamente distinta, sobre a qual a autoridade competente a nível local ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços”*⁸⁰.
214. De acordo com o n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento, *“para o efeito de determinar se a autoridade competente a nível local exerce tal controlo, devem ser considerados fatores como o nível de presença nos órgãos de administração, direção ou supervisão, as respetivas disposições estatutárias, a propriedade, a influência e o controlo efetivos sobre as decisões estratégicas e as decisões individuais de gestão. De acordo com o direito comunitário, a titularidade de 100 % do capital pela autoridade pública competente, designadamente no caso das parcerias público-privadas, não é um requisito obrigatório para determinar a existência de controlo na aceção do presente*

⁷⁷ “(...) o Regulamento aponta para um regime de concorrência regulada, dispondo no sentido da abertura progressiva à concorrência dos mercados do transporte público de passageiros a nível europeu e estabelecendo, para esse efeito, como principal mecanismo para atribuição de contratos de serviço público nesses mercados (...)” in Proposta de Lei n.º 287/XII

- <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=39071>

⁷⁸ “Salvo proibição prevista pelo direito nacional, qualquer autoridade competente a nível local, quer se trate de uma autoridade singular ou de um agrupamento de autoridades fornecedoras de serviços públicos integrados de transporte de passageiros, pode decidir prestar ela própria serviços de transporte público de passageiros ou adjudicar por ajuste direto contratos de serviço público a uma entidade juridicamente distinta sobre a qual a autoridade competente a nível local, ou caso se trate de um agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerça um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços”.

⁷⁹ Comunicação da Comissão Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, publicada no Jornal Oficial da União Europeia C/92 de 29 de março de 2014.

⁸⁰ Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal

Contribuinte n.º 513 637 257

- número, desde que se verifique uma influência pública dominante e o controlo possa ser determinado com base em outros critérios”.*
215. Refere a Comissão Europeia que *“No que respeita ao critério da propriedade, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 não obriga a que a autoridade competente detenha 100 % do capital do operador interno. Isto poderia ser importante no caso, por exemplo, das parcerias público-privadas. A este respeito, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 interpreta a noção de operador in-house mais latamente que a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia”.*
216. Em segundo lugar, decorre do Regulamento que o *“operador interno e qualquer entidade sobre a qual este operador exerça uma influência, ainda que mínima, exerçam integralmente as suas atividades de transporte público de passageiros no interior do território da autoridade competente a nível local, mesmo que existam linhas secundárias ou outros elementos acessórios dessa atividade que entrem no território de autoridades competentes a nível local vizinhas, e não participem em concursos organizados fora do território da autoridade competente a nível local”.*
217. Atento o exposto, e considerando ainda que a MP surge qualificada no RJSPTP como operador interno (cf. artigo 5.º, n.º 1) afigura-se-nos que é um operador interno de um agrupamento de autoridades (Estado e AMP), sendo aquele operador controlado a 100% por aquelas entidades, sem prejuízo de considerar que o Estado assume a primazia.
218. Aliás, desde a constituição da MP, em 1993, que a sua estrutura acionista se alterou por diversas vezes, sendo neste momento detida em 60% pelo Estado (incluindo 16,7% da STCP e 3,3% da CP) e em 40% pela Área Metropolitana do Porto (AMP), incluindo Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Nova de Gaia, com uma participação no capital social de 1 ação.
219. No entanto, ainda que tanto o Estado e a AMP sejam acionistas da MP, o Estado detém a maior parte do capital social, assumindo a última palavra sobretudo na gestão financeira, nos termos dos artigos 9.º e 37.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, que estabelece os princípios e regras aplicáveis ao setor público empresarial, incluindo as bases gerais desse mesmo setor.
220. De qualquer modo, os termos de articulação entre o Estado e a AMP decorrem das Bases da Concessão e Estatutos da Empresa, designadamente no que se refere às competências da Assembleia Geral e do Conselho de Administração, constantes dos Anexos ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, e do contrato de serviço

público: aquelas entidades estão presentes nos órgãos de administração e têm a influência e o controlo efetivos sobre as decisões estratégicas e as decisões individuais de gestão no que se refere à organização do sistema, ao planeamento e gestão do serviço público e imposição de obrigações de serviço público.

221. Contudo, considera-se que, independentemente do disposto no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e tendo em conta as competências da AMP exercidas quanto aos transportes rodoviários de passageiros e, em particular, com a STCP, ao abrigo de contrato de serviço público e do Decreto-Lei n.º 82/2016, de 28 de novembro, é recomendável a celebração de contrato interadministrativo entre o Estado e a AMP, no sentido de potenciar uma gestão integral e coerente do sistema intermodal de transportes daquela área metropolitana, potenciando sinergias e contribuindo para a sustentabilidade económica, financeira, territorial e social de todo o sistema.
222. Tal articulação afigura-se também indispensável quanto ao devido enquadramento da atividade do TIP, no que se refere ao sistema tarifário. Ainda que o TIP seja um agrupamento de empresas MP-STCP-CP, é uma entidade de gestão operacional de diversos serviços de transportes, públicos e privados, sujeitos à definição de regras tarifárias por parte da AMP.⁸¹
223. De qualquer forma, ainda que o MP seja qualificado, formalmente, como operador interno, a verdade é que, com base no Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, o Estado optou por submeter à concorrência a efetiva prestação de serviço de transportes, delegando, por via legal, na MP, o acompanhamento da subconcessão, promovendo assim a concorrência, e sem prejuízo da intervenção de entidades competentes no âmbito da supervisão e fiscalização.

Contrato de serviço público

224. Quanto a esta matéria, 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;*

⁸¹ De acordo com a Base XIV, a MP deve assegurar um esquema de complementaridade com os vários meios de transporte coletivos da área metropolitana do Porto, a emissão e comercialização de títulos de transporte próprios e intermodais, assim como a fiscalização comercial da exploração do sistema.

- «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;
- «Contrapartida por direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros» é uma qualquer vantagem, nomeadamente de natureza financeira, atribuída por um operador de serviço público à autoridade de transportes competente, pelo direito de explorar um determinado serviço público de transporte de passageiros;
- «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;
- «Direito exclusivo» é 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.

225. O artigo 23.º do RJSPTP estabelece, por seu turno, que “as autoridades de transportes competentes podem impor obrigações de serviço público⁸² ao operador de serviço público, as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis”.

⁸² 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 (CE) n.º 1370/2007, 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.

226. Por outro lado, o artigo 24.º do RJSTPT 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.*
227. Referem os n.ºs 3 e 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 serviço público e em que os serviços abrangidos são explorados em condições de mercado”.*
228. Ademais, o n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, que aprova o regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas, estabelece que *“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 proteção 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 proteção do ambiente”.*
229. O artigo 6.º do mesmo diploma estabelece que *“o cálculo da indemnização compensatória deve ter em consideração: a) Os custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral; b) Os proveitos resultantes do cumprimento das obrigações do serviço de interesse geral em causa, de outros serviços de interesse geral desenvolvidos pela entidade e ou provenientes de outras atividades fora do âmbito de interesse geral; c) Um lucro razoável⁸³ correspondente à remuneração do capital investido na atividade de prestação de serviço de interesse geral, líquido das contribuições do Estado, se as houver, que leve em consideração o grau de risco inerente à prestação pela empresa do serviço de interesse geral”.*

⁸³ N.º 6 do artigo 6.º: o lucro razoável referido na alínea c) do n.º 1 não pode ultrapassar a taxa média de remuneração do capital registada nos três últimos anos no setor em que a empresa se insere.

230. Outrossim, acrescentam os n.ºs 2 e 3 que se consideram todos os *custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral, designadamente: a) os custos variáveis ocasionados pela prestação do serviço; b) a parte dos custos fixos comuns inerente à prestação do serviço de interesse geral, caso a entidade exerça outras atividades*” e que o “os custos relacionados com investimentos, nomeadamente os que respeitem a *infraestruturas, podem ser tomados em consideração quando necessários para a prestação do serviço de interesse geral e na parte em que os investimentos em causa não tenham sido objeto de financiamento público.*”.
231. Por outro lado, o n.º 4 do mesmo diploma refere que “os *proveitos a tomar em consideração devem ser todos os proveitos que decorrem da prestação do serviço de interesse geral, podendo ser acordada a afetação, no todo ou em parte, ao financiamento do serviço de interesse geral dos lucros obtidos com outras atividades*” devendo ter-se em conta “o *sector em que a empresa em causa se insere, podendo ser introduzidos critérios de incentivo, nomeadamente em função da qualidade do serviço prestado e dos ganhos de produtividade*”.
232. 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*”.
233. Estatui também o amplamente citado Regulamento que “*as compensações ligadas a contratos de serviço público adjudicados por ajuste direto ao abrigo dos n.ºs 2, 4, 5 e 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.*”

234. 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 razoável⁸⁴, igual ao efeito financeiro líquido”*.
235. 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”*.
236. 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 uma 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 público”*.

237. 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*

⁸⁴ 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”*.

serviço público, que possa ser apreciada objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado”.

238. Tendo em conta que o contrato de serviço público estabelece que o direito de exploração pela MP, em regime de exclusividade, consubstancia a compensação pelo serviço público em contrapartida do cumprimento das obrigações de serviço público, que as receitas de transporte reverterem integralmente a favor da MP e que são suficientes para, no prazo de dez anos, remunerar o operador que vier a ser selecionado mediante procedimento concursal, e suportar nesse período, os custos operacionais da MP, devendo as receitas obtidas fora da exploração complementar a recuperação dos custos do operador privado e a obtenção da sua justa margem de lucro, a aferição da *compliance* destas matérias terá também de partir da interpretação conjunta do contrato de serviço público e do caderno de encargos (disposições contratuais e bases da concessão).⁸⁵
239. O critério de cálculo das compensações deve ser objetivo e estabelecido de forma quantificável, ponderando os diversos custos e receitas da operação, o que foi efetuado nos documentos apresentados, tal como já referenciado e identificando que serviços assumem características comerciais ou deficitárias, às quais são impostas as obrigações de serviço público da operação.
240. Tal não foi efetuado, contudo com necessária clareza, no contrato de serviço público (ao contrário do que se verificou nas peças procedimentais), considerando este o não pagamento de compensações à MP, tendo em conta o valor económico da exclusividade, sendo que, pelo contrário, a MP procede ao pagamento de uma remuneração variável e fixa à subconcessionária pela efetiva prestação de serviços de transportes.
241. De qualquer modo, o Relatório e Contas de 2015 da MP efetua uma análise de rentabilidade às linhas da atual rede da MP, feita separadamente por tipo de dia, isto é, dias úteis, sábados e domingos e feriados que refere que:
- *Analizando a taxa de cobertura [dos custos pelas receitas] por faixa horária, verificaram-se todos os meses valores superiores a 100% nas faixas horárias 8h – 9h, 14h – 16h e 17h – 19h. Nas faixas horárias 7h – 8h e 13h – 14h tal apenas*

⁸⁵ Como refere a equipa de projeto, “note-se, a este respeito, que o Regulamento n.º 1370/2007 apresenta, para efeitos da sua aplicação, um conceito de “contrato de serviço público” muito amplo, incluindo no mesmo a atribuição da concessão de serviços públicos de transporte por ato individual do tipo legislativo ou regulamentar⁸⁵. O que vale a dizer que, para efeitos do disposto no Regulamento, a relação concessória existente entre o Estado e a Metro do Porto desde 1998 corporiza um contrato de serviço público”.

não ocorre no mês de agosto. Registam-se ainda valores superiores a 100% em diversos meses nas faixas horárias 12h -13h, 16h – 17h e 19h – 20h.

- *Tal como havia sucedido em 2014, todos os picos mensais de cobertura por faixa horária ultrapassam o nível de 100%, registando-se um máximo em novembro de 2015, na faixa horária 8h – 9h, com uma taxa de cobertura de 161,5%.*
- *Da análise das taxas de cobertura por troço, em termos médios mensais, resultam taxas de cobertura inferiores a 30% apenas nos troços terminais da linha da linha Azul (entre Senhor de Matosinhos e Brito Capelo), da linha Verde (entre Castelo da Maia e ISMAI), da linha Laranja (entre Fânzeres e Carreira). Verificam-se taxas de cobertura entre 50% a 100% na Antena Vermelha entre Esposade e Verdes e do Lidador até à estação de Portas Fronhas, na Antena Verde desde Araújo até Castelo da Maia, em toda a Antena Violeta, na Antena Azul entre Parque Real e Câmara de Matosinhos, na Antena Laranja entre Nasoni e Campaínha, na linha Amarela entre os Salgueiros e IPO, bem como no Tronco Comum entre Heroísmo e Estádio do Dragão.*
- *São alcançadas taxas de cobertura superiores a 100% nos troços mais urbanos da rede, nomeadamente na linha Amarela entre João de Deus e Salgueiros, no Tronco Comum entre Heroísmo e Senhora da Hora, e pontualmente em antenas da rede (Estádio do Dragão – Nasoni, Senhora da Hora – Parque Real, Senhora da Hora – Esposade, Verdes – Lidador e Senhora da Hora - Araújo).*

242. Ora, desta análise da rentabilidade por linha da rede e por tipo de horário, consideramos que toda a rede integra as obrigações de serviço público, não tendo dados que nos permitam recomendar, sem mais, uma separação estanque e estável entre serviços comerciais e deficitários ou mesmo considerar a sua exequibilidade.

243. De qualquer modo, recomenda-se a análise, a todo o tempo, nos termos do n.º 5 do Anexo ao Regulamento sobre a necessidade (ou não) de deter contabilidade associada à prestação do serviço público de passageiros separada de outro tipo de serviço de transportes prestado⁸⁶, obrigação que é, aliás, acolhida na obrigação contratual de

⁸⁶ “(...) satisfazendo, no mínimo, as seguintes condições:

- *as contas correspondentes a cada uma 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 público”.*

serviço público de manter contabilidade organizada nos termos da Lei⁸⁷, e no estabelecimento da aplicação supletiva do Regulamento (em rigor, o Regulamento aplica-se diretamente, independentemente da previsão contratual da sua aplicação).

244. Tal ponderação revela-se da maior importância, não só para o correto e identificável dispêndio de dinheiros públicos na prossecução de obrigações de serviço público, a avaliar com periodicidade anual e sem prejuízo dos reportes⁸⁸ mensais, mas também para a avaliação dos efeitos concorrenciais⁸⁹.
245. Por outro lado, as bases financeiras do contrato de serviço público tiveram em conta os instrumentos Previsionais de Gestão de 2015 (IPG) para o período 2015-2019 e a evolução de gastos e rendimentos para o período 2015-2024, onde se demonstra que as receitas tarifárias e outros rendimentos são suficientes para cobrir os custos operacionais da MP e ainda suportar a remuneração do operador, sendo possível atingir um EBITDA positivo de 2019 em diante.
246. Refira-se que os dados apresentados se afiguram conformes e estão em linha com o Relatório e Contas de 2015 da MP, tomando como base de partida, para todo o período do contrato, os dados reais de 2015 ali plasmados.
247. Segundo a MP manteve-se em 2015 a tendência registada desde o início da operação de melhoria da taxa de cobertura de operação (105,9%), que compara as receitas de tarifário com os principais custos diretos de operação - onde se incluem os custos da prestação de serviços de operação/subconcessão, os custos dos contratos de manutenção da frota, os custos de vigilância e segurança, o custo com a equipa de

⁸⁷ Em cumprimento da Diretiva n.º 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.

⁸⁸ Afigura-se que as obrigações de reporte dão cumprimento/satisfação também às necessidades de reporte ao Tribunal de Contas, de acordo com o previsto na Instrução n.º 1/2016, do Tribunal de Contas, publicada no Diário da República, 2ª série, n.º 71, de 12 de abril de 2016, relativa ao controlo e acompanhamento dos contratos de concessão e de subconcessão celebrados pelas entidades do setor empresarial do Estado.

⁸⁹ Como refere a Comunicação da Comissão “Quando o prestador do serviço público exerce também atividades comerciais, é necessário assegurar que a compensação pública que ele recebe não é utilizada para reforçar a sua posição concorrencial nas atividades comerciais. O anexo do regulamento estabelece regras destinadas a prevenir a subsídio das atividades comerciais com as receitas das atividades de serviço público. Tais regras consistem essencialmente na separação das contas dos dois tipos de atividade (serviço público e serviço comercial) e num método sólido de repartição de custos que reflita os custos reais da prestação do serviço público”. Acrescenta que os “n.ºs 1 e 2 do artigo 4.º do regulamento, em combinação com as regras estabelecidas no anexo, preveem a correta repartição, pelos dois tipos de atividade, dos custos e receitas associados respetivamente à prestação dos serviços no âmbito do contrato de serviço público e à atividade comercial, no intuito de possibilitar a monitorização eficaz da utilização dada à compensação pública e da eventual subsídio cruzada. (...)”. Por exemplo, quando o serviço público e a atividade comercial partilham os meios de transporte (material circulante ou autocarros) ou outros ativos ou serviços necessários à prestação do serviço público (escritórios, pessoal ou estações), os custos conexos devem ser imputados aos dois tipos de atividade na proporção do seu peso relativo no total das prestações de transporte fornecidas pela empresa (...).”

fiscalização da operação assim como as comissões pagas ao TIP, ACE pela gestão do sistema de bilhética, mesmo tendo em conta que em 2015 não foram asseguradas indemnizações compensatórias.⁹⁰

248. Assim, não se verifica, de facto uma contradição como a avançada no ponto 183 do presente parecer, mas justifica uma clarificação no contrato de serviço público Estado-MP.

Compensações por prestação de serviço público

249. Pelas obrigações específicas de serviço público inerentes aos serviços de interesse geral incluídos no sistema, constata-se que o cálculo da indemnização compensatória tem em conta custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral, os proveitos resultantes do cumprimento das obrigações do serviço de interesse geral em causa, de outros serviços de interesse geral desenvolvidos pela entidade e ou provenientes de outras atividades fora do âmbito de interesse geral e um lucro razoável correspondente à remuneração do capital investido na atividade de prestação de serviço de interesse geral, líquido das contribuições do Estado, se as houver, que leve em consideração o grau de risco inerente à prestação pela empresa do serviço de interesse geral.
250. Na consideração da indemnização compensatória, afigura-se que foram tidos em conta os custos e receitas do sistema, identificados nas Bases Financeiras das peças procedimentais e contratuais e no Relatório e Contas que permitem sustentar a remuneração ao operador/subconcessionário, incluindo o seu lucro razoável e remuneração de capital, bem como permite à MP suportar os seus próprios custos relativos à gestão contratual com outras obrigações que constituem sua responsabilidade.
251. Por outro lado, afigura-se que são consideradas as incidências da execução da obrigação de serviço público, 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, contabilizando ainda as receitas decorrentes da aplicação dos tarifários em vigor⁹¹.

⁹⁰ De acordo com o Relatório e Contas de 2015, disponível em www.metrodoporto.pt

⁹¹ Como refere a Comunicação da Comissão Europeia *“a prestação de serviços de transporte público de passageiros, no âmbito de um contrato de serviço público, por uma empresa que também exerce atividades de transporte comercial pode induzir efeitos de rede positivos. Por exemplo, ao servir, no âmbito de um contrato de*
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

252. De referir que a fórmula de cálculo da remuneração à MP e à subconcessionária dá resposta à existência de “*um lucro razoável*” tendo em conta que tanto num caso, como no outro, são considerados os custos inerentes às atividades de ambos.^{92,93}
253. Como refere a Comunicação da Comissão Europeia⁹⁴, “*o nível de lucro razoável deve ser avaliado, sempre que possível, ao longo do período de vigência do contrato*”. No entanto, “*Em qualquer caso, dependendo das circunstâncias específicas de cada contrato de serviço público, impõe-se uma avaliação casuística pela autoridade competente, para determinar o nível adequado de lucro razoável*”, ou seja, tudo depende dos circunstancialismos concretos. Nesse sentido, entende-se que tal deverá ser devidamente acautelado, nomeadamente no âmbito da avaliação anual da aplicação dos critérios de compensação das obrigações de serviço público, que se recomenda que seja seguida.
254. De qualquer modo, tendo em conta que a gestão da empresa tem metas bem definidas verifica-se que existem incentivos suficientes, quer do lado da gestão, quer do lado da autoridade de transportes para promover uma gestão eficiente e dinâmica da empresa e da prestação do serviço público, sendo esse, segundo a Comissão Europeia, o principal objetivo do enquadramento legal europeu aplicável⁹⁵, sendo tal exigência de rigor reforçada com os indicadores e respetivos procedimentos de verificação e sancionamento previstos nas peças procedimentais.

serviço público, uma determinada rede que assegura ligações a itinerários explorados em condições comerciais, o operador poderá alargar a sua clientela. A Comissão vê com bons olhos os efeitos de rede induzidos, como os resultantes da bilhética e horários integrados, desde que beneficiem os passageiros. Está ciente, também, da dificuldade prática de os quantificar.”

⁹² Nos termos do n.º 4 do artigo 5.º da Decisão SIEG, entende-se por “*lucro razoável*” a taxa de remuneração dos capitais próprios que tome em consideração o risco ou a ausência de risco, suportado pela empresa em virtude da intervenção do Estado-Membro (Decisão da Comissão 2005/842/CE, de 28 de novembro de 2005, relativa à aplicação do n.º 2 do artigo 106.º do TFUE aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico, publicada no JOUE L 312/76, de 29 de outubro de 2005) não estando em causa, por definição a existência de lucros excessivos.

⁹³ Como refere a Comissão Europeia, “*dependendo das circunstâncias específicas de cada contrato de serviço público, impõe-se uma avaliação casuística pela autoridade competente, para determinar o nível adequado de lucro razoável. Entre outros fatores, há que ter em conta as características específicas da empresa, a remuneração normal de mercado para serviços semelhantes e o nível de risco associado a cada contrato de serviço público. Por exemplo, um contrato de serviço público com disposições específicas que garantam o nível de compensação na eventualidade de custos imprevistos apresenta um risco inferior a um contrato sem esta garantia. Em iguais circunstâncias, o lucro razoável seria, portanto, menor no primeiro do que no segundo contrato. É de encorajar, em geral, a utilização de incentivos à eficiência no mecanismo de compensação. Sublinhe-se que os regimes de compensação que se limitam a cobrir os custos realmente incorridos não dão grande incentivo à empresa de transportes para que siga uma política de contenção de custos ou se esforce por ganhar eficiência.*” Admite-se contudo a opção por uma mera cobertura de custos pelas receitas, quando existe “*incerteza quanto aos custos e o prestador dos serviços de transporte necessita de um alto grau de proteção contra a incerteza*”.

⁹⁴ http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/news/doc/2015-07-03-strict-enforcement-pax-rights/guidelines_pt.pdf

⁹⁵ Ver nota anterior.

255. De referir, no que diz respeito ao pagamento de compensações financeiras, a Comissão Europeia refere que⁹⁶, *“contrariamente ao que acontece noutros setores, à compensação por obrigações de serviço público no setor dos transportes terrestres aplica-se o artigo 93.º e não o 106.º, n.º 2, do TFUE. Consequentemente, as regras da União relativas à compensação por serviços de interesse económico geral⁹⁷ que têm por base o artigo 106.º, n.º 2, do Tratado não se aplicam aos transportes terrestres”*.⁹⁸ *(...) 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.”*
256. 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^{99,100}*
257. Considerando que os requisitos previstos naquele Acórdão estão, na sua essência, acomodados nas disposições do Regulamento, da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e do

⁹⁶ Comunicação da Comissão “Orientações para a interpretação do Regulamento”.

⁹⁷ Nomeadamente a Decisão da Comissão relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do TFUE 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).

⁹⁸ 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 TFUE aos auxílios *de minimis* concedidos a empresas que prestam serviços de interesse económico geral (JO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

⁹⁹ 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).

¹⁰⁰ O tribunal entende que:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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.

Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, de acordo com os dados disponibilizados, poderá considerar-se que, à partida, as compensações a atribuir à operação do Sistema se enquadram nas compensações financeiras permitidas pelo Direito e pela Jurisprudência Europeia.

258. Na verdade estamos perante serviços de interesse económico geral prosseguidos por empresa incumbida do cumprimento de obrigações de serviço público clara e objetivamente definidas, não lhe conferindo vantagem económica suscetível de favorecer a empresa beneficiária em relação a empresas concorrentes em igualdade de circunstâncias, e perante compensações que não ultrapassam o necessário para cobrir, total ou parcialmente, os custos ocasionados pelo cumprimento daquelas obrigações serviço público, de forma eficiente e transparente.
259. Esclareça-se que a forma de remunerar a subconcessionária (fixa + variável) releva mas não está diretamente relacionada com a atribuição ou não de indemnizações compensatórias do Estado à MP. A componente variável da remuneração está indexada à produção quilométrica realizada, a qual corresponderá à oferta definida pela MP, e a componente fixa decorre dos gastos fixos da subconcessionária relacionados com a manutenção da disponibilidade da infraestrutura e da operação do Sistema.
260. O que releva, por isso, é que se afigura assegurado que os montantes a pagar à subconcessionária estão em linha com a disponibilidade financeira da MP, não pondo em causa o equilíbrio financeiro subjacente ao contrato de serviço público.
261. Acrescenta a equipa de projeto que o *“esquema remuneratório proposto vai ao encontro das regras e princípios fixados pelo Regulamento n.º 1370/2007 para cálculo das compensações indemnizatórias, [Informação confidencial].*
262. Desta forma, existem evidências fortes e sustentadas de que as compensações por obrigações de serviço público inerentes ao Sistema cumprem os requisitos legais, **[Informação confidencial].**
263. Contudo, será de referir que, sem prejuízo das atribuições próprias dos Tribunais europeus e nacionais, os critérios enunciados apenas se consideram cumpridos, na perspetiva da temática das ajudas de Estado, se ao longo do tempo a MP corretamente aplicar os critérios de cálculo e pagamento das compensações em causa, face às circunstâncias concretas da prestação do serviço que as fundamentam, e são esses os factos que devem ser de verificação permanente e sistemática.
264. Por isso, sublinhamos que a aferição da *compliance* dos instrumentos pré contratuais e contratuais não se aplica apenas à definição formal das mesmas, mas também devem ser aferidas à medida da sua aplicação.

265. De qualquer forma, recomenda-se que as Bases Financeiras anexas ao contrato de serviço público da MP sejam atualizadas face aos dados mais recentes e face às estimativas e bases financeiras do caderno de encargos, tendo em conta que as estimativas não correspondem exatamente aos números de 2015 do Relatório e Contas, ainda que se mantenha a cobertura de rendimentos sobre os gastos.
266. Por outro lado, o contrato de serviço público da concessão deve ser totalmente compatível ou adequadamente enquadrador com os instrumentos contratuais da subconcessão, pelo que todos os ajustes considerados necessários devem ser efetuados previamente à assinatura do contrato de subconcessão resultante do procedimento concursal.
267. Para já, e sem dúvidas, uma vez que o Contrato de Concessão terminará a sua vigência no final do dia de 31 de março de 2025, ou seja, um pouco depois do termo do contrato de serviço público celebrado em 2014, dever-se-á prorrogar a vigência do atual contrato de serviço público (Estado-MP) por forma a abranger todo o período de vigência da (sub)concessão (MP-subconcessionária), tal como sugerido pela equipa de projeto.
268. Como bem refere o relatório de fundamentação da equipa de projeto, a concessão do sistema foi atribuída à Metro do Porto em 1998, através do já mencionado Decreto-Lei n.º 394-A/98, enquadrando-se, como tal, na exceção prevista na alínea b) do n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento n.º 1370/2007, podendo manter-se para além do termo do referido período transitório, desde que não superior a trinta anos a contar da entrada em vigor do Regulamento.
269. Por outro lado, de acordo com o Regulamento o conceito de “contrato de serviço público” é muito amplo, incluindo atos legislativos ou regulamentares abrangendo, por isso as bases da concessão do sistema previstas no Decreto-Lei n.º 394-A/98 e os respetivos instrumentos contratuais celebrados ao abrigo do mesmo.
270. Assim, uma vez que o lançamento da parceria é aprovado pelos mesmos órgãos/entidades que são responsáveis pela celebração e alteração do contrato de serviço público celebrado em 2014, a aprovação da parceria deve ter implícita a aceitação por aqueles dos novos termos contratuais, pelo que as alterações e ajustamentos a efetuar ao contrato (designadamente a prorrogação da vigência do atual contrato de serviço público por forma a abranger todo o período de vigência da subconcessão) não são impedimento ao lançamento do procedimento concursal.

Organização/Articulação Intermodal

271. Por outro lado, a MP explora uma rede significativa de serviços de transporte ferroviário de passageiros na área Metropolitana do Porto onde interage com linhas rodoviárias¹⁰¹ de outros operadores de transportes.
272. Julga-se que as bases da concessão, o contrato de serviço público e o caderno de encargos dão resposta aos imperativos de intermodalidade, permitindo também o cumprimento das obrigações de serviço público através de serviços públicos de transporte de passageiros complementares, de substituição ou flexíveis, designadamente em articulação integrada com a STCP, sendo também de assegurar um esquema de complementaridade com os vários meios de transporte coletivos da AMP, através da emissão de títulos de transporte intermodais.
273. No que se refere à STCP a mesma encontra-se abrangida por um regime jurídico próprio¹⁰² e é detentora de um contrato de serviço público que atribui indemnizações compensatórias. Quanto a outros operadores rodoviários, os mesmos encontram-se a operar ao abrigo de autorizações provisórias, nos termos do consignado nos artigos 8.º e 10.º a 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho,¹⁰³ sem direitos exclusivos ou atribuição de compensações financeiras (com exceção, na generalidade, da atribuição de compensações tarifárias pela disponibilização de tarifários intermodais ou bonificações tarifárias sociais).
274. Releva a Comissão¹⁰⁴ que *“o artigo 8.º do Regulamento estabelece, no seu n.º 2, que, sem prejuízo do disposto no seu n.º 3, «a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º a partir de 3 de dezembro de 2019». Durante este período transitório, os Estados-Membros devem tomar medidas para dar gradualmente cumprimento ao disposto no*

¹⁰¹ Segundo a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, são «Linhas» serviços de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros nos pontos terminais e intermédios estabelecidos.

¹⁰² Decreto-Lei n.º 82/2016 de 28 de novembro, no qual se estabelece o novo modelo de gestão da STCP, e que estabelece a delegação, parcial e temporária, das competências de autoridade de transportes, do Estado para a AMP, relativas ao serviço de transporte público de passageiros operado pela STCP e a delegação, parcial e temporária, da gestão operacional da STCP.

¹⁰³ Segundo o n.º 1 do artigo 10.º *“a autoridade de transportes competente pode, por razões de interesse público relevante devidamente fundamentado, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos ao abrigo do RTA, em regime de exploração provisória, após as datas resultantes da aplicação do artigo anterior, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019.”* No n.º 2 do mesmo artigo, *“A exploração de serviço público de transporte de passageiros a título provisório não confere ao respetivo operador um direito exclusivo nas linhas, rede ou área geográfica em causa, exceto se tal for expressamente previsto pela autoridade de transportes competente.”*

¹⁰⁴ Comunicação da Comissão (ver nota anterior).

artigo 5.º, a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte. (...). Tal como indica o considerando 31, o propósito das disposições transitórias é dar às autoridades competentes e aos operadores de serviços públicos tempo suficiente para se adaptarem às disposições do regulamento.”

275. Ou seja, invariavelmente, e num período de transição de regimes, que decorrerá até dezembro de 2019, em que as regras do Regulamento serão aplicadas progressivamente no que se refere à contratualização de serviços de transporte de passageiros, as condições concorrenciais entre os vários operadores, de vários modos, serão diferenciadas, por natureza.
276. Assim, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe às autoridades de transportes (Estado, AMP e municípios) criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos, em termos concorrenciais¹⁰⁵ e organizativos¹⁰⁶.
277. Tais imperativos de transparência^{107,108} e equidade assumem uma maior relevância quanto ao Estado e à AMP, tendo em conta que, além de autoridades de transportes com jurisdição sobre todos os operadores que prestem serviço no seu território, são também gestores/detentores de operadores internos que operam em mercado concorrencial (MP e STCP), ainda que com contornos e impactos diversos.
278. Nesta linha, importa garantir que a execução dos contratos de serviço público celebrados com a MP e a STCP sujeitos a compensações financeiras não induzam

¹⁰⁵ Nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, às empresas públicas aplica-se o princípio da neutralidade competitiva, pois desenvolvem a sua atividade nas mesmas condições e termos aplicáveis a qualquer empresa privada, e estão sujeitas às regras gerais da concorrência, nacionais e de direito da União Europeia. Tal princípio aplica-se igualmente a empresas e participações locais, nos termos da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto.

¹⁰⁶ A título de exemplo, o artigo 13.º do RJSPTP estabelece que o planeamento e a coordenação do serviço público de transporte de passageiros, por cada autoridade de transportes, devem ser articulados com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica e pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração.

¹⁰⁷ Também em cumprimento da Diretiva n.º 2006/111/CE da Comissão, de 16 de novembro 2006, relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas, bem como à transparência financeira relativamente a certas empresas.

¹⁰⁸ De acordo com o artigo 45.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro de 2013, “Anualmente, cada empresa informa o titular da função acionista e o público em geral do modo como foi prosseguida a sua missão, do grau de cumprimento dos seus objetivos, da forma como foi cumprida a política de responsabilidade social, de desenvolvimento sustentável e os termos de prestação do serviço público, e em que medida foi salvaguardada a sua competitividade, designadamente pela via da investigação, do desenvolvimento, da inovação e da integração de novas tecnologias no processo produtivo”. Acrescenta que as “empresas públicas estão obrigadas a submeter a informação financeira anual a uma auditoria externa, a realizar por auditor registado na Comissão do Mercado de Valores Mobiliários, caso se encontrem classificadas nos Grupos A e B nos termos das Resoluções do Conselho de Ministros n.os 16/2012, de 14 de fevereiro, e 18/2012, de 16 de fevereiro”

distorções concorrenciais, designadamente com outros operadores que ainda não têm a sua atividade contratualizada¹⁰⁹.

279. Por outro lado, a AMP e o Estado, entidades competentes em matéria tarifária, e designadamente por estarem em causa verbas atinentes ao Orçamento do Estado, no caso de bonificações sociais, por exemplo, deverão dar especial relevância à aferição da conformidade formal e substancial da aplicação dos critérios de pagamento de compensações financeiras e de repartição de receitas dos títulos intermodais, os quais deverão ser aplicados de forma equitativa a todos os operadores de transportes (públicos e privados) que os disponibilizem nos territórios em causa, tendo em conta que a Comissão Europeia sustenta¹¹⁰ que um contrato de serviço público pode consistir num instrumento contratual, mas também numa decisão administrativa ou em instrumento legal e regulamentar.
280. Acresce que atentas as competências da AMP, enquanto autoridade de transportes de âmbito local, está mais vocacionada para o planeamento, organização e gestão do sistema de transportes na área metropolitana, pelo que deverá ter um importante papel de articulação dos serviços de transporte rodoviário prestados por operadores públicos e privados, entre estes e com o modo metro, potenciando os efeitos da rede.
281. Como bem refere o *“Guião para o período transitório do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e Linhas Orientadoras”* do IMT¹¹¹, *“sobretudo nas áreas metropolitanas, é recomendável uma gestão do sistema de nível intermunicipal, sem prejuízo da possibilidade de existir coordenação reforçada e/ou gestão partilhada com municípios e da gestão, por estes, de serviços de transportes claramente considerados de âmbito meramente local.”*

¹⁰⁹ Como referem as Orientações da Comissão *“O âmbito geográfico dos contratos de serviço público deverá permitir às autoridades competentes otimizar os aspetos económicos dos serviços de transporte público explorados sob a sua responsabilidade, incluindo, se for o caso, os efeitos de rede aos níveis local, regional e infranacional. Estes efeitos propiciam a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte público, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis. As autoridades competentes ficam assim em melhor situação para realizar os objetivos da política de transportes e garantir ao mesmo tempo, quando necessário, condições que possibilitem uma concorrência efetiva e leal na rede (...)”*

¹¹⁰ 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. Por conseguinte, a noção de «contrato de serviço público» na aceção do regulamento abrange igualmente as concessões de serviços públicos.”*

¹¹¹ <http://www.imtt.pt/sites/IMTT/Portugues/RJSPTP/Paginas/RJSPTP.aspx>

282. Acrescenta que *“tal resulta da necessidade de se atender à complexidade e densidade da rede, integração física, tarifária e lógica de vários modos de transporte, forte intermodalidade¹¹² e pendularidade, continuidade urbana, existência de interfaces de âmbito regional e nacional e forte capacidade de atração intermunicipal e inter-regional, à semelhança do que acontece na generalidade das áreas metropolitanas europeias.”*

283. Ainda que tal articulação – entre Estado e Área Metropolitana – já resulte das bases da concessão ou do contrato de serviço público com a AMP – tal poderá ser reforçado através da celebração de contrato(s) interadministrativo(s), como já referido anteriormente, que possam também incluir a articulação com os serviços ferroviários, operados pela CP – Comboios de Portugal, cuja autoridade de transportes competente é também o Estado, de forma a:

- Potenciar os objetivos da política de transportes, a coordenação e a integração física, tarifária e lógica de todos os modos de transporte;
- Potenciar a segurança, a boa relação custo-eficácia e a qualidade elevada dos serviços de transporte de passageiros, bem como a sustentabilidade económica e financeira da prestação desses serviços;
- Permitir a otimização dos aspetos económicos, propiciando a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não rentáveis;
- Permitir melhor identificação da totalidade do serviço público e do serviço comercial (sobretudo quando a rede de um operador ultrapassa limites administrativos de uma autoridade), potenciando uma melhor avaliação dos custos reais da prestação do serviço público;
- Permitir aumentar as economias de escala, incluindo a redução dos preços e dos custos das transações, e melhorar e profissionalizar a gestão dos contratos públicos;
- Potenciar a otimização dos custos administrativos necessários à gestão do sistema e diminuir o risco de intervenção descoordenada, incoerente e impreparada no mercado.

¹¹² «Intermodalidade», característica de um sistema de transportes que potencia e proporciona a complementaridade e conexão entre diferentes modos e meios de transporte, satisfazendo ou promovendo, de forma eficaz, uma determinada deslocação entre uma origem e um destino pré-definidos (*in Pacote da Mobilidade*).

284. Tal como já exposto, da descrição da fundamentação e das peças procedimentais bem como de todos os elementos disponibilizados e constantes da documentação mencionada no início do presente parecer, sublinhando os estudos de fundamentação da operação, afigura-se que a opção ora em apreço e proposta pela equipa de projeto parece ter, à partida, aderência ao enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu, bem como parece poder alcançar todos os objetivos de uma política de mobilidade e transportes sustentável que pretendiam ser alcançados com o anterior modelo concessório como sejam:

- a promoção de um ambiente regulatório e concorrencial equitativo e saudável;
- a promoção da eficiência e sustentabilidade, social, económica, financeira e ambiental, dos *stakeholders* do Ecosistema;
- a promoção da qualidade e da segurança dos serviços prestados;
- a minimização dos encargos do funcionamento do sistema e a maximização dos meios e recursos disponível;
- a promoção da coesão territorial, social e económica;
- a melhoria da articulação com as entidades públicas relevantes, como sejam os municípios e a área metropolitana.

285. Efetuada a descrição do estabelecido no contrato de serviço público da MP e no caderno de encargos, importa também reforçar a análise da conformidade e compatibilidade de ambos, tendo em conta que, em última análise, os dois instrumentos são o enquadramento conjunto da mesma prestação de serviços de transporte de passageiros.

286. No caso concreto, o Estado entendeu atribuir a uma entidade empresarial pública a responsabilidade pela gestão de um sistema de metro ligeiro, autorizando-a a fazê-lo por intermédio de um outro operador de transportes, mediante um procedimento concursal, aliás, como decorre das Cláusulas 4.^a e 22.^a do contrato de serviço público, por aplicação do Decreto Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, que aprova as bases da concessão.

287. Por essa razão, a cláusula 22.^a estabelece que, independentemente da subconcessão, a MP é titular de todos os direitos, obrigações e responsabilidades decorrentes do disposto no contrato, sendo que o mesmo apenas tem execução, em toda a sua

plenitude, com o disposto no caderno de encargos/contrato de subconcessão com o operador privado.

288. No entanto, constata-se:

- Os indicadores estabelecidos no âmbito do contrato de serviço público são em menor número e de menor âmbito¹¹³, não abrangendo matérias e questões específicas consideradas pelos indicadores definidos no contrato de subconcessão;
- As penalidades previstas no contrato de serviço público por incumprimento dos objetivos para os indicadores não são exatamente coincidentes com as deduções associadas ao incumprimento dos indicadores semelhantes definidos no contrato de subconcessão;
- As obrigações de prestação de informação por parte do Metro do Porto são diferentes (menos exigentes) das obrigações de prestação de informação à MP por parte do subconcessionário;
- Existem diferenças entre os níveis de oferta/frequência de serviços estabelecidos no contrato de concessão e no contrato de subconcessão.

289. Aliás, constata-se que as obrigações de serviço público da MP são definidas, com alguma generalidade e de forma programática, nas cláusulas 7.^a e 8.^a, sendo que todas elas encontram a adequada especificação nas obrigações impostas à subconcessão, no caderno de encargos, e cujo cumprimento ou incumprimento vincula a subconcessionária à MP e pelos quais esta é responsabilizada perante o Estado.

290. Constata-se que o alto grau de especificação e vinculatividade das obrigações da subconcessionária garantem que o interesse público é protegido e beneficiado, sendo que as penalidades impostas no caderno de encargos são um incentivo relevante para o cumprimento das obrigações definidas.

291. Contudo, verifica-se que no contrato, apenas são impostas penalidades à MP quanto à oferta – Anexo F – tendo em conta os indicadores de qualidade – Anexo D, sendo que a cláusula 20.^a estabelece apenas que *“não realização, por parte da MP, de quaisquer obrigações resultantes do presente contrato, pode implicar a aplicação pelo Estado de uma penalização por incumprimento contratual, calculada de forma justificada e proporcional à gravidade”*.

¹¹³ Apenas são definidos indicadores de cumprimento da oferta, atrasos e de dispersão do intervalo.
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

292. No entanto, a Base XXIV em anexo ao Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, estabelece que pelo incumprimento de qualquer das obrigações inerentes à concessão poderá a MP ser punida com multa entre € 200.000 e € 20.000.000 segundo a sua gravidade.
293. De qualquer modo, não são definidos termos concretos que permitam aplicar sanções ou penalidades pelo incumprimento de obrigações contratuais, não é efetuada uma distinção entre as diversas obrigações, nem é, de alguma forma, feita a correspondência com as sanções e multas aplicáveis à subconcessionária consubstanciando-se numa potencial discricionariedade com alguma latitude, ainda que os montantes em causa – previstos na lei - se afigurem dissuasores.
294. Por outro lado, não será de colocar de lado que a incoerência de incentivos ao cumprimento e monitorização do cumprimento das obrigações em questão podem potenciar o risco de deteção de incumprimento e de efetivo sancionamento por parte da MP (não do subconcessionário), ainda que a operação propriamente dita é da responsabilidade da subconcessionária e esta está adequadamente enquadrada por disposições contratuais muito específicas.
295. Por outro lado, constata-se que a oferta constante do anexo D ao contrato de serviço público não coincide, na totalidade, com a que é imposta no âmbito do caderno de encargos. Assumir-se-á que se verificou uma evolução quanto ao que se considera ser o nível de oferta desejável, entre o Contrato de Serviço Público e o caderno de encargos, não se afigurando que a sua compatibilização seja um exercício exigente do ponto de vista formal.
296. É certo que o contrato de subconcessão será aquele que estabelecerá as obrigações que influenciarão as condições em que o serviço, na prática, será prestado ao passageiro. Porém, o responsável primeiro pela definição dessas condições parece ser o Estado Português (enquanto entidade concedente do serviço), estabelecendo determinadas obrigações que a MP terá que garantir que são cumpridas na operação.
297. Contudo, importa também considerar que o estabelecimento de obrigações mais exigentes poderá resultar no pagamento de uma maior remuneração à subconcessionária do que a que seria paga com as obrigações (menos exigentes) estabelecidas pelo Estado.
298. Neste sentido, recomenda-se a clarificação da cadeia de decisões quanto às condições da oferta e obrigações a cumprir, bem como a definição da responsabilidade do eventual

pagamento adicional decorrente dessas obrigações, nomeadamente quando a MP estabelecer obrigações mais exigentes do que as definidas pelo Estado Português, através da adequada revisão do contrato de serviço público Estado-MP.

299. É certo que de acordo com o caderno de encargos, a oferta é definida pela MP, que poderá recolher sugestões da subconcessionária ou de outras entidades que entenda consultar. Aliás, a alteração do nível de oferta, nos termos do contrato, não dá origem à reposição do equilíbrio financeiro do mesmo, o que permite garantir uma maior estabilidade na execução do mesmo.
300. Nesta medida, a MP reúne os instrumentos contratuais necessários para garantir que os níveis de oferta a garantir pela subconcessionária estão em linha com os instrumentos legais e contratuais referidos. A oferta constante no caderno de encargos proposto (MP-subconcessionária afigura-se estar, na generalidade, em linha com a constante no Contrato MP-Estado (tendo em conta que neste contrato só se estabelece a oferta para 2014 e 2015, complementando-se com a informação posterior constante dos documentos de fundamentação) com os ajustes necessários decorrentes da evolução da procura. Por outro lado, a infraestrutura atual encontra-se estável desde 2011 (data da última alteração de rede) tendo-se apresentado sem restrições para utilização. Nos indicadores considerados reflete-se também o grau de disponibilidade da infraestrutura para o serviço de transporte.
301. De qualquer modo, recomenda-se a atualização do contrato de serviço público em vigor face caderno de encargos ora porposto para os diversos efeitos, atualizando o primeiro, onde se verificar necessário, designadamente, na adequada fiscalização, sancionamento e cálculo de compensações ou penalidades, bem como no reporte de informação ao Estado, outras entidades públicas competentes e aos passageiros.
302. Recomenda-se também, quanto ao contrato de serviço público a graduação das multas aos diversos tipos de obrigações de serviço público da MP, com a mesma exigência que se efetua para a atuação do futuro subconcessionários.
303. Por outro lado, ainda, refira-se que o caderno de encargos inclui um anexo onde estão especificamente detalhados os deveres de informação que a subconcessionária deverá cumprir para com a MP¹¹⁴ e as medidas e prazos julgados necessários para mitigar e remediar situações imprevistas, bem como as suas consequências.

¹¹⁴ Relatório sobre Casos de Força Maior; Relatório de Manutenção e Disponibilidade; Relatório de Acidentes e Incidentes.

304. Entende-se que este tipo de obrigação de informação deverá ser estendido, com as necessárias adaptações, à generalidade dos relatórios previstos no âmbito do acompanhamento do contrato de serviço público e quanto à MP, nomeadamente quando estejam em causa situações que afetem ou possam afetar a qualidade e quantidade da oferta e serviços prestados aos utentes.
305. Acresce que, uma vez que a Base XVI estabelece a obrigação da MP enviar trimestralmente ao Governo relatórios de acompanhamento da empresa operadora e do cumprimento das obrigações de serviço público, se entende conveniente ou vantajoso que a AMT, com a mesma periodicidade possa ter acesso a informação sobre a execução contratual, sem prejuízo das interações que se justificarem no cumprimento de obrigações legais.
306. Por outro lado, a equipa de projeto refere que não integram o objeto do Contrato de Subconcessão, as atividades de exploração de publicidade na rede do Sistema, a exploração de espaços comerciais na rede de metro nem tão pouco a exploração do funicular de Guindais (que não integra o Sistema de Metro Ligeiro) ou a operação de transporte rodoviário alternativo ainda existente no troço Ismai-Trofa (idem). Independentemente da informação prestadas no relatório, julga-se que, sobretudo a exploração de modos de transporte rodoviário ou por cabo deve estar adequadamente prevista e enquadrada, designadamente em base legal ou contratual, eventualmente no contrato de serviço público (mesmo que não implique o pagamento de compensações) ou que se esclareça de que forma é tratada do ponto de vista contratual ou contabilístico.
307. Acresce ainda que o caderno de encargos prevê obrigações de disponibilização de informação aos passageiros sobre a qualidade de serviço prestada e a oferta disponibilizada, mas de forma dispersa por várias secções do documento. Nesse sentido, será de ponderar a criação de documento único que sistematize e densifique as disposições contratuais relativas à disponibilização de informação aos utentes¹¹⁵, quer nas estações, quer através de outros meios de difusão (e.g. sítio na Internet, aplicação móvel, etc.).
308. Aliás, é nesse sentido que foi emitido o relatório da AMT de ação de diagnóstico quanto à divulgação de condições gerais de prestação e utilização de serviços de transporte público de passageiros, pugnado por uma adequada aplicação dos deveres constantes do Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 35/2015, de

¹¹⁵ À semelhança do que acontece quanto às obrigações de prestação de informação à MP.
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

6 de março, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros, conformando as regras nacionais que regulam o contrato de transporte ferroviário de passageiros com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, com as necessárias adaptações.

309. Neste contexto, entende-se que as obrigações a constar no contrato quanto à prestação de informação aos passageiros, nomeadamente quanto ao tipo, qualidade e forma de disponibilização, devem estar alinhadas com as melhores práticas existentes. Será essencial assegurar que a informação prestada corresponde à realidade operacional e é dinâmica e transparente.

Manutenção do material circulante

310. Dos documentos concursais e do relatório da equipa de projeto consta igualmente condições contratuais relativas à manutenção constantes das peças procedimentais, complementadas com a minuta contratual a celebrar com a futura subconcessionária para a manutenção da frota de material circulante, com a a EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A, e a declaração de compromisso desta em assegurar condições de plena igualdade de participação a todos os potenciais interessados no procedimento concursal¹¹⁶.
311. Nos citados documentos é feita referência ao direito exclusivo atribuído pela ex-Refer à EMEF, de utilização do espaço do Parque de Material e Oficinas (PMO) para a atividade de manutenção da MP e ao protocolo celebrado por esta com aquelas, para a mesma atividade e para permitir que entidade designada pela MP também possa utilizar aquelas instalações. De referir que não temos conhecimento de decisões que considerem o direito exclusivo incompatível com as normas e os princípios constitucionais e europeus aplicável.
312. Também é referido que, desde 2000, a manutenção é feita pela EMEF, diretamente ou através de subcontratação da subconcessionária, ao abrigo do protocolo referido no Contrato de Subconcessão.
313. Nesse sentido, a vigência e execução contratual de tal atividade está indexada ao atual contrato de concessão, que termina em março de 2018, ou seja, a execução das

¹¹⁶ Apêndice 14 do Anexo XIX do Caderno de Encargos.
Sede: Palácio Coimbra – Rua de Santa Apolónia, n.º 53 – 1100-468 Lisboa - Portugal
Contribuinte n.º 513 637 257

atividades de manutenção está sujeita às obrigações de serviço e fiabilidade previstas nos instrumentos contratuais da MP e do subconcessionária, devendo assegurar o cumprimento das obrigações destes.

314. Recorde-se novamente o referido pela equipa de projeto que o *“contrato [com a MP] vigente vigora atualmente na prorrogação introduzida pelo 5.º aditamento ao contrato – excecionalmente aceite pelo Tribunal de Contas – e que se pretende evitar o risco que pode advir de não ter sido possível selecionar e habilitar um novo incumbente quando do termo do atual contrato e de o Tribunal de Contas não aceitar mais prorrogações (...)”*
315. Quanto a este aspeto, haverá que novamente referenciar que a MP, na sequência da decisão de anular o anterior procedimento concursal¹¹⁷, viu-se na contingência de gerir tal processo, ao mesmo tempo assegurar a ininterruptibilidade do sistema através da celebração de diversos aditamentos contratuais que foram sujeitos a visto do Tribunal de Contas. O último aditamento recebeu o referido visto prévio em meados de 2016 e nesta sequência, cumprindo os prazos do Decreto-Lei n.º 111/2012, a MP iniciou o processo de estudo, fundamentação e definição do novo modelo da parceria (com término em maio de 2017).
316. À partida, e atenta a definição do modelo de manutenção que é interdependente do modelo de operação, afigura-se, tendo em conta a cronologia e os dados apresentados pela equipa de projeto no relatório de fundamentação, que o cumprimento dos prazos legais não permitiu a adoção de outro procedimento relativo à manutenção do material circulante que viabilizasse a entrada em vigor em março de 2018, sem que com isso não fosse colocada em causa a ininterruptibilidade do sistema e, consequentemente, do serviço público, que tem de ser assegurado em permanência.
317. Neste sentido, os dados de base indiciam que estar-se-á perante um critério material de exclusão da concorrência, nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo 5.º e alínea e) do n.º 1 do artigo 24.º do CCP. De qualquer modo, a equipa de projeto entende, e bem, que devem ser implementados procedimentos que garantam o cumprimento princípios estritos de igualdade, transparência e concorrência, e de condições igualitárias de participação.
318. Prevê-se assim, no caderno de encargos do concurso destinado à celebração do contrato de subconcessão, a subcontratação da EMEF para as atividades de

¹¹⁷ Tal como referido no Relatório e Contas da empresa.

manutenção em causa, com divulgação das condições contratuais associadas. Assim, todos os concorrentes saberão à partida as condições em causa, possibilitando que o tenham em conta no contexto da elaboração das respetivas propostas, designadamente na apresentação de um valor mais alto ou mais baixo de remuneração contratual. Afigura-se, à partida, que não resultarão riscos futuros e não transparentes/objetivos para a subconcessão uma vez que todos os seus termos, diretos e indiretos são passíveis de antecipação por todos os concorrentes.

319. Por outro lado, a capacidade de cumprimento do contrato de subconcessão passa também a depender da atuação da subcontratada EMEF, de acordo com o comprometimento contratual da própria, estando a EMEF obrigada aos mesmos níveis de desempenho, monitorização e de fiscalização e reporte a que a subconcessionária se encontra vinculada perante a MP, no que se refere à disponibilidade de material circulante. Caso a EMEF não cumpra as obrigações legais, as penalidades poderão ser acionadas pelo subconcessionário, com reflexos na remuneração contratual.
320. Mais acrescenta que a EMEF está sujeita a um sistema de monitorização do desempenho específico, sob direção da subconcessionária e da MP, devendo entregar uma caução à subconcessionária que poderá ser executada em caso de incumprimento. Afigura-se relevante a divulgação de tais condições pelas razões atrás expostas.
321. A EMEF, pelos serviços prestados, deverá ser remunerada em €7.650.000, sem prejuízo das deduções a efetuar por conta do cumprimento dos níveis de desempenho, estando este custo incorporado no valor do contrato de subconcessão.
322. **[Informação confidencial].**
323. As peças do procedimento restabelecem que no caso de a adjudicação da proposta implicar uma operação de concentração de empresas sujeita a comunicação prévia à AdC, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, deve o adjudicatário notificar a AdC, comunicando simultaneamente ao Conselho de Administração da MP e aos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e dos transportes urbanos. Nesta sequência, o ato de adjudicação reveste carácter provisório desde o momento da sua prática e a sua eficácia fica suspensa até que seja proferida decisão final pela AdC.
324. Contudo, considera-se também que todos os aspetos de impacto concorrencial devem ser avaliados, incluindo o presente, pelo que se recomenda a audição da AdC quando assim se considerar justificado pelos órgãos competentes. Por outro lado, estes procedimentos de notificação não devem depender apenas da avaliação do futuro

adjudicatário, mas também da autoridade competente/MP, já que é o seu ato administrativo que fica condicionado nos seus efeitos, com base em fundamentação apresentada pelo júri do concurso.

325. Considera-se, por isso, e com base nos elementos disponíveis, que a autoridade competente/MP introduziu diversos mecanismos que permitem garantir uma prévia e permanente avaliação e garantia das condições concorrenciais equitativas no âmbito do procedimento concursal.

Racionalidades basilares da regulação económica independente

326. O caderno de encargos, devidamente enquadrado na legislação nacional e europeia já mencionada, apresenta diversas vantagens e dá resposta favorável a cada uma daquelas racionalidades basilares e estruturantes da metodologia de regulação económica independente da AMT (investidores; profissionais/ utilizadores/ utentes/consumidores e/ou cidadãos; e contribuintes).
327. Quanto a investidores, tendo em conta os elementos disponibilizados, afigura-se que estão criadas as condições para o desenvolvimento do serviço de transporte em metro ligeiro de passageiros na AMP, tendo em conta que se mantém o modelo de serviço de transporte de passageiros em vigor há vários anos e que tem produzido resultados comprovadamente relevantes, ao mesmo tempo que acomoda o processo de implementação do Regulamento e do RJSPTP, criando as condições de estabilidade necessárias ao investimento na rede de transportes.
328. Por outro lado, o facto de se clarificarem e especificarem as condições de exploração de um sistema de transportes bem como as suas relações com a MP e, conseqüentemente, com as autoridades de transportes, confere um quadro de transparência, estabilidade e previsibilidade, estando acautelado o adequado relacionamento com outros operadores no mesmo mercado, o efetivo cumprimento das regras contratuais e legais, nacionais e europeias, e um exercício de regulação, supervisão e organização de sistema atento a eventuais distorções concorrenciais.
329. No que tange a utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos, o facto de o Sistema ser gerido em articulação com entidades com maior proximidade e mantendo um modelo de operação que tem produzido resultados relevantes, designadamente crescimento do número de passageiros e bons níveis de avaliação de satisfação, poderá potenciar a oferta de um melhor serviço, adequando a oferta à procura de forma mais profícua,

dinâmica e eficaz. Naturalmente que a existência ou crescimento dos benefícios decorrerá do acompanhamento da execução contratual.

330. Por outro lado, o elevado nível de exigência quanto a indicadores contratuais e procedimentos de verificação constante do seu cumprimento, permitem assegurar, à partida, um elevado nível de qualidade para todos os utilizadores.
331. Ademais, o exercício dos poderes regulatórios da AMT em articulação com os poderes organizacionais do Estado, através da MP ou da AMP, cada qual no âmbito das respetivas competências, poderá permitir, potencialmente, uma melhor promoção dos direitos e interesses dos consumidores, utilizadores do transporte público, mas também, indiretamente, daqueles que possam beneficiar da existência de uma rede de transportes públicos eficiente na sua região.
332. Também no interesse daqueles, como dos contribuintes, a prestação do serviço público de transporte de passageiros, com base numa definição transparente e objetiva de obrigações de serviço público e suas compensações, bem como sustentada numa extensa e especificada definição de obrigações de reporte de informação, e de mecanismos de fiscalização e sancionamento e com imperativos de uma gestão sustentável e criteriosa, poderá potenciar uma melhor gestão dos dinheiros públicos e, consequentemente, assegurar a sustentabilidade atual e futura da oferta de transportes à população.
333. Em ritmo de conclusão, afigura-se-nos ser igualmente importante, para os *stakeholders*, a existência de uma salutar cooperação institucional entre a AMT, o Estado, a MP e a AMP, cada um naturalmente no exercício da Missão específica e diferenciada que a Lei lhes consagra¹¹⁸. Tal releva na medida em que pode reforçar a confiança na prossecução das suas estratégias empresariais visando a competitividade e a coesão, de onde poderá decorrer o investimento e, consequentemente, o emprego.
334. A coerência e clareza da *praxis* quotidiana de um binómio institucional como o presente, entre autoridade de transportes e entidades públicas que prosseguem os interesses daquelas e o interesse público, e, uma autoridade de regulação económica independente, com atribuições em matéria de concorrência, respeitando a centralidade da pessoa, consubstancia uma garantia assinalável de que o bem público da mobilidade

¹¹⁸ Naturalmente, sem prejuízo da colaboração que existe com o Governo, em especial com aquele que detém competências na área da mobilidade e dos transportes urbanos.

eficiente e sustentável está devidamente protegido, o que, em si mesmo, é um ativo para a economia e para a sociedade portuguesas.

VII – DAS CONCLUSÕES

335. Assim, e em conclusão e sem prejuízo do já referido no referido parecer, designadamente no que se refere a recomendações/sugestões:

- a) No que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se, à partida e de acordo com a informação prestada e apurada, que as peças procedimentais relativas ao procedimento concursal a lançar estão em *compliance* com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, bem como com o Regulamento, com o Decreto-Lei n.º 111/2012, de 23 de maio, o CCP e demais legislação citada.
- b) De referir, igualmente, que a referida *compliance* afere-se não apenas na definição inicial dos termos daqueles instrumentos legais e contratuais mas também na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão (mesmo que programada e periódica), 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, na salvaguarda, pelas autoridades de transporte competentes, de uma gestão do Sistema que salvguarde condições concorrenciais equitativas para todos os operadores que prestem serviços de transportes no seu território e no cumprimento estrito de todas as obrigações legais decorrentes do Regulamento e do RJSPT e que não constam do contrato de serviço público.
- c) Nesse sentido, o parecer prévio vinculativo da AMT quanto ao lançamento do procedimento concursal é positivo, ainda que condicionado à ponderação e implementação das recomendações/sugestões efetuadas ao longo do presente parecer, prosseguidas, *a posteriori*, de um acompanhamento contratual sistemático, no sentido de aferir, a todo o tempo, incluindo no desenvolvimento do procedimento concursal, a *compliance* com as normas legais nacionais e europeias, bem como das disposições contratuais, sem prejuízo da avaliação prévia da AdC à execução contratual, nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.
- d) Assim, sem prejuízo das atribuições e competências próprias da AMT, enquanto regulador económico independente, cabe também às autoridades de

transportes criar, implementar e fiscalizar, em primeira linha, as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos, em termos concorrenciais e organizativos.

- e) Tais imperativos de transparência e equidade assumem uma maior relevância quanto ao papel do Estado e da AMP, tendo em conta que, além de autoridades de transportes com jurisdição sobre todos os operadores, são também gestoras/detentoras de um operador público que opera em mercado concorrencial.
- f) Aliás, tais imperativos são prévios à celebração do contrato, devendo ser garantidas condições concorrenciais igualitárias, seja no procedimento concursal, seja em atos legais, regulamentares, contratuais ou administrativos e de âmbito empresarial conexos ao procedimento, sejam de âmbito enquadrador ou específicos e direcionados, mas com potenciais efeitos diretos ou indiretos no mesmo.
- g) Nesta linha, importa garantir que as condições legais, regulamentares e contratuais e administrativas que enquadram a MP não induzam distorções concorrenciais face a outros operadores na região e integrantes do mesmo sistema intermodal urbano e suburbano.
- h) Acresce que deve do mesmo passo ser dada especial atenção à verificação sistemática, objetiva e transparente (e eventual revisão/ajustamento) da aplicação dos critérios de cálculo de compensações financeiras relativas a todas as linhas (comerciais e abrangidas pelas obrigações de serviço público), sobretudo em territórios e percursos onde também operem outros operadores, bem como de todas as disposições contratuais do contrato de serviço público, designadamente cumprimento de indicadores e reporte de informação, face ao previsto nas bases da concessão e nos instrumentos contratuais de subconcessão;
- i) Por outro lado, e quanto a matéria tarifária, e designadamente por estarem em causa verbas atinentes ao Orçamento do Estado, deverão dar especial relevância à aferição da conformidade da aplicação dos critérios de pagamento de compensações financeiras e de repartição de receitas dos títulos intermodais, os quais deverão ser aplicados de forma equitativa a todos os

operadores de transportes (públicos e privados) que os disponibilizem nos territórios em causa.

- j) Devem também as autoridades competentes e a MP proceder à atualização do contrato de serviço público no sentido de compatibilizar as Bases de Concessão, o próprio contrato e as disposições contratuais resultantes do procedimento concursal, sem prejuízo de outros instrumentos contratuais que possam reforçar a articulação com todos os operadores de transportes integrantes do mesmo sistema intermodal.
- k) Acresce que a AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas pelos Estatutos, prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com o Estado e com a AMP (entidades competentes para a elaboração de relatório global circunstanciado relativo a este contrato de serviço público), designadamente através de uma adequada transmissão de informação relevante, pelo concedente à AMT, no âmbito da execução deste contrato, com especial incidência, e para os devidos efeitos, na verificação regular da conformidade legal, nacional e europeia, da definição de obrigações de serviço público e atribuição de compensações financeiras pelo seu cumprimento, bem como no que concerne à avaliação da conformidade no que respeita a regras e princípios de âmbito tarifário (de âmbito nacional, regional e local), de regras regulamentares e contratuais relativas aos direitos e interesses dos consumidores e que assumem impacto concorrencial.

336. Quanto à análise das diferentes racionalidades plurais: a dos investidores; a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos; e a dos contribuintes, de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, é de parecer favorável porquanto e entre outros argumentos:

- a) Contribui para a sustentabilidade económica e de funcionamento do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, assegurando uma mobilidade eficiente e sustentável, que confira maior tessitura à coesão social e territorial, reforçando a solidariedade inter-regional;
- b) Permite a integração dos serviços de transporte de modo harmonioso numa rede global de transportes, servindo como catalisador para uma valorização e desenvolvimento mais integrado do território, potenciando novas áreas de investimento;

- c) Permite a manutenção e desenvolvimento da disponibilidade e cobertura do território pelo serviço de transportes, assegurando adequadas soluções de mobilidade combinada e sustentável a toda a população, de acordo com as suas especificidades, ilimitações e condicionamentos, aproximando as decisões dos mesmos;
- d) Não se perspetiva um aumento da carga fiscal e antevê-se uma cobertura e maximização dos recursos públicos existentes. Dos documentos apresentados não resulta a intenção de criação de taxas ou impostos para suportar estas compensações, mas tal, como outros, será um facto a aferir no decorrer da execução contratual.

Lisboa, em 07 de junho de 2017

Direção de Supervisão dos Mercados da Mobilidade (DSMM)

Divisão de Acompanhamento das Políticas Públicas sobre Preços e Coesão Territorial e Social (DPPC)

Anexo I

Anexos e Apêndices ao caderno de encargos

Anexos	Apêndice	Nome
I	I	Apresentação do Sistema de Metro Ligeiro
II	II	Operação
II	ApA	Oferta – Definição e implementação
II	ApB	Programa de referência e Dados de apoio para elaboração de PLANO DE OPERAÇÃO
II	ApC	Exploração ParqueMetro e Parques do SISTEMA DE METRO LIGEIRO
III	III	Serviço ao Cliente
III	ApA	EXEMPLO DE ESQUEMA-TIPO DE FUNÇÕES E AFETAÇÃO PARA OPERATIVA ESPECIAL NA ESTAÇÃO ESTÁDIO DO DRAGÃO
IV	IV	Manutenção de Infraestruturas Civas
IV	ApA	Plano de Manutenção da Via;
IV	ApB	Plano de Manutenção da Via na Ponte Luiz I;
IV	ApC	Plano de Manutenção de AMV's em carris de gola 35GP13, 41GP13 e 54G2;
IV	ApD	Plano de Manutenção de AMV's em carril U50;
IV	ApE	Plano de Manutenção dos Aparelhos de Dilatação 35GP, 41GP e 54G2;
IV	ApF	Plano de Manutenção das Obras de Arte, Túneis e Obras de Contenção;
IV	ApG	Plano de Manutenção de Edifícios e Áreas Exteriores;
IV	ApH	Plano de Manutenção de Paisagismo.
IV	ApI	Exemplos de Inspeções de Obras de Arte correntes
IV	ApJ	Manuais de utilização - Monitorização estrutural das Obras de Arte principais
IV	ApK	Relatório Inspeção Principal da Ponte Luiz I
IV	ApL	Planeamento de Inspeções a Edifícios
IV	ApM	Requisitos de Manutenção de Paisagismo
IV	ApN	Sinalética - síntese de nomenclaturas e siglas
IV	ApO	Sinalética - Glossário Sinalética
IV	ApP	Sinalética - Manual de Identidade Corporativa
V	V	Manutenção de Sistemas Técnicos
V	ApA	Plano de Manutenção de Alimentação MT e Tração
V	ApB	Plano de Manutenção de Catenária
V	ApC	Plano de Manutenção de Iluminação
V	ApD	Plano de Manutenção de Força Motriz
V	ApE	Plano de Manutenção de Ventilação
V	ApF	Plano de Manutenção de Bombagem
V	ApG	Plano de Manutenção de Detecção e Extinção de Incêndios
V	ApH	Plano de Manutenção de Ascensores Elétricos
V	ApI	Plano de Manutenção de Escadas Mecânicas
V	ApJ	Plano de Manutenção de Sistemas de Encerramento
V	ApK	Plano de Manutenção de Correntes Vagabundas
V	ApL1	Plano de Manutenção de Sinalização
V	ApL2	Plano de Manutenção de Semaforização

V	ApL3	Plano de Manutenção de Sinalização da Linha do Aeroporto
V	ApM	Plano de Manutenção do Sistema Telefónico
V	ApN1	Plano de Manutenção do Sistema de Transmissão
V	ApN2	Plano de Manutenção de Sistemas de Tempo Real das IF's
V	ApO	Plano de Manutenção do Sistema de Informação ao Público
V	ApP	Plano de Manutenção do Sistema de Videovigilância
V	ApQ	Plano de Manutenção do Sistema Scada
V	ApR	Plano de Manutenção do Sistema Rádio de Voz
V	ApS	Plano de Manutenção do Sistema Rádio de Dados
V	ApT	Peças de Reserva
V	ApU	Requisitos da Aplicação de Gestão de Manutenção
V	ApV	Parque Metro
V	ApX	Planos de Manutenção de Equipamentos de Bilhética
VI	VI	Manutenção de Material Circulante e Equipamentos Oficiais
VI	ApA	Condições de Validação para Operação
VI	ApB	Condições para Retirada de Linha
VI	ApC	Ciclos de Manutenção
VI	ApD	Peças de Reserva
VI	ApE	Quilometragem
VI	ApF	Revisão de 960 000kms - Lista de Atividades
VII	VII	Vandalismo
VII	ApA	Tipificação de Ações de Vandalismo
VIII	VIII	Indicadores
VIII	ApA	Tempo ponderado de interrupção
VIII	ApB	Iluminação níveis teóricos
VIII	ApC	Ponderação Estações
VIII	ApD	Ponderação URT
VIII	ApE	Bilhética
IX	IX	Compromisso de Acionistas/Sócios
X	X	Faturação
X	ApA	Produção Quilométrica Mensal
XI	XI	Organização e Recursos Humanos
XI	ApA	Elementos dos Recursos Humanos e integrar no Contrato
XI	ApB	Absentismo
XI	ApC	Acordos de Empresa
XII	XII	Qualidade, Ambiente e Segurança
XII	ApA	Objetivos do Sistema de Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança
XII	ApB	Preservação e Conservação de Valores Culturais
XIII	XIII	Seguros
XIII	ApA	Modelo A
XIII	ApB	<i>Lease Agreement</i>
XIV	XIV	Relacionamento com Terceiros
XIV	ApA	Lista dos Espaços Comerciais e outros serviços complementares destinados aos clientes
XV	XV	Prestação de Informação
XV	ApA	Modelo BDR
XV	ApB	Modelo Financeiro
XV	ApC	Síntese Mensal de Operação
XVI	XVI	Orientações Funcionais

XVI	ApA	Manual de Códigos
XVII	XVII	Dados Históricos
XVII	ApA	Anexo C12
XVII	ApB	Acidentes na Rede
XVII	ApC	Material Circulante
XVII	ApD	Vandalismo - Material Circulante
XVII	ApE	Vandalismo - Instalações Fixas
XVII	ApF	Vandalismo - Equipamentos Bilhética
XVII	ApG	Consumos de Energia
XVII	ApH	Consumos de Água
XVIII	XVIII	Código de Exploração
XIX	XIX	Descrição do Sistema e Bens Afetos
XIX	Ap 1A	Diagrama de Rede
XIX	Ap 2A	Descrição das Obras de Arte integrantes do SMLAMP
XIX	Ap 2B	Instrumentação Geotécnica
XIX	Ap 3A	Diagrama geral da rede elétrica de distribuição em média tensão 15 kV
XIX	Ap 3B	Memória Descritiva do Sistema de Alimentação, Subestações e Catenária
XIX	Ap 3C	Manual de Operação de Alimentação, Subestações e Catenária
XIX	Ap 3D	Especificação Técnica com descrição da Linha de Contacto da Catenária
XIX	Ap 3E	Especificação Técnica com descrição do Sistema de Ventilação
XIX	Ap 3F	Especificação Técnica com descrição do Sistema de Combate a Incêndios
XIX	Ap 5A	Descrição do Encravamento Ebilock950 e Controladores de Objetos
XIX	Ap 5B	Circuitos de Via sem Junta Isolante TI21
XIX	Ap 5C	Motores de Agulha CONTEC EH 71-03P e EH 71-23P
XIX	Ap 5D	Sinais Sistema Bombardier
XIX	Ap 5E	Passagens de Nível
XIX	Ap 5F	Sistema Semafórico
XIX	Ap 5G	TMS (<i>Traffic Management System</i>)
XIX	Ap 5H	SISTEMA DE TRANSMISSÃO SINALIZAÇÃO LINHAS A, B, C, D
XIX	Ap 5I	UPS'S DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO
XIX	Ap 5J	ATP Embarcado EuroTram
XIX	Ap 5K	UNIDADE DE REGISTO DE DADOS (DRU)
XIX	Ap 5L	OBC (On-board Computer) - Eurotram
XIX	Ap 5M	Quantidades de Equipamentos do Sistema de Sinalização
XIX	Ap 5N	Descrição do Encravamento PMI – Locktrack 6172
XIX	Ap 5O	Contadores de Eixos AZIm
XIX	Ap 5P	Motores de Agulha Contec
XIX	Ap 5Q	Sinais Thales
XIX	Ap 5R	Sistema Semafórico da Linha F
XIX	Ap 5S	Sistema de Transmissão de Sinalização Thales
XIX	Ap 5T	DESCRIÇÃO DO INTERFACE ENTRE O SISTEMA ATP E SISTEMA DE SINALIZAÇÃO NO TUNEL DA LINHA F
XIX	Ap 5U	Sistema de Monitorização e Comando
XIX	Ap 5V	ATP Embarcado TramTrain

XIX	Ap5X	DESCRIÇÃO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO DA LINHA E
XIX	Ap 7A	Curvas de Consumo Energético do EuroTram
XIX	Ap 7B	Curvas de Consumo Energético do TramTrain
XIX	Ap 7C	Equipamentos Oficiais e Ferramentas
XIX	Ap 7D	<i>Lay-out</i> PMO de Guifões
XIX	Ap9A	Características dos equipamentos de Bilhética
XIX	Ap9B	Quantidades de MAVB's e Validadores por Estação
XIX	Ap10A	Lista de software e equipamentos informáticos
XIX	Ap10B	Equipamentos e ferramentas de manutenção
XIX	Ap11	Limites das áreas de superfície afetas ao SMLAMP
XIX	Ap12	Infraestruturas do DAP(Guifões)
XIX	Ap13	Mupis
XX	XX	Sanções Contratuais Específicas
XX	ApA	Multas – Geral, Operação, Fiabilidade de Equipamentos, Manutenção, outros
XX	ApB	Multas Serviço ao Cliente e Sinalética
XXI	XXI	Contratos
XXII	XXII	Matriz de Riscos

Anexo II
Anexos ao relatório de fundamentação da equipa de projeto
[Informação confidencial].