



TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMOS, FLUVIAIS
E PORTOS COMERCIAIS

RELATÓRIO

Compensações financeiras no serviço público de transporte de passageiros regular em 2018

maio de 2020



Índice

Sumário executivo	3
1. Introdução	7
2. Categorias de compensação financeira.....	7
3. Informação utilizada na elaboração do presente relatório.....	8
a. Período de referência dos dados	9
b. Obtenção dos dados.....	9
4. Compensações financeiras atribuídas pela Administração Pública central.....	11
a. Indemnizações compensatórias.....	11
b. Compensações tarifárias	12
5. Compensações financeiras atribuídas pela Administração Pública local	16
6. Análise da despesa corrente com o serviço público de transporte de passageiros regular e com o transporte escolar dos municípios organizados em Comunidades Intermunicipais (CIM).....	20
a. Análise da despesa corrente com o serviço público de transporte de passageiros regular.....	20
b. Análise da despesa com o transporte escolar.....	28
7. Recomendações	32
8. Conclusões	35
Anexo A – Lista de empresas privadas beneficiárias de compensações tarifárias	38
Anexo B – Tabela enviada aos operadores, no âmbito do pedido de informação	39



Sumário executivo

O presente relatório sobre as compensações financeiras pagas em 2018¹ visa dar resposta à atribuição da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), prevista na alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos seus Estatutos, anexos ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, de “*proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados*”.

Por definição, este controlo implica, por um lado, a obtenção, tratamento e divulgação de informação estatística - objeto deste relatório - e financeira e, por outro, a aferição da legalidade da atribuição e da adequação dos montantes de compensações financeiras de acordo com regras legais, regulamentares e contratuais nacionais e regras legais e jurisprudenciais europeias.

Os dados obtidos relativamente aos pagamentos pela Administração Pública central permitiram constatar que, em 2018, o montante das **indemnizações compensatórias** no âmbito do serviço público de transporte de passageiros regular ascendeu a 9,82 milhões de euros, o que representa um aumento de 0,77% em relação ao ano anterior (9,75 milhões de euros) e uma redução de cerca de 95% face ao montante de 2009² (que ascendeu a 172,2 milhões de euros). Por outro lado, verificou-se um **aumento**, entre 2017 e 2018, de aproximadamente **10% no montante das compensações tarifárias**, para 37 milhões de euros.

No que se refere à Administração Pública local constatou-se que cerca de 92% dos operadores (111) informaram ter recebido de organismos públicos, para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, um total de 260 milhões de euros, no conjunto dos anos de 2017 e 2018, dos quais 127,5 milhões de euros (49%)

¹ A informação apresentada no presente relatório, sendo referente a 2018, não reflete ainda a implementação do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), implementado em 2019.

² 1 de janeiro de 2009 foi quando entrou em vigor o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto.



para financiamento do transporte escolar – passes escolares e circuitos especiais – 48,8 milhões de euros ao abrigo de um contrato de serviço público (18,8%), 42 milhões de euros em compensações tarifárias (16,2%) e 40,4 milhões de euros em indemnizações compensatórias (15,5%).

Por outro lado, cerca de 86% dos municípios (239) informaram ter pago, em 2017 e 2018, cerca de 186,3 milhões de euros para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, dos quais o transporte escolar – passes escolares e circuitos especiais – (128,7 milhões de euros; 69,1%) e os montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (43,5 milhões de euros; 23,4%) representam mais de 92%.

A AMT, com o objetivo de aprofundar a análise da despesa dos municípios com o serviço público de transporte de passageiros, nomeadamente o transporte escolar, relacionou aquela despesa com a despesa corrente global, a população residente e a superfície territorial de cada município e, no que respeita ao transporte escolar a relação estabelecida foi com o número de alunos inscritos. Considerando a relevância das unidades geográficas das Comunidades Intermunicipais (CIM) e das Áreas Metropolitanas (AM), a análise é apresentada, na maior parte das dimensões, agregada ao nível das CIM/AM.

Concluiu-se que a despesa com o **serviço público de transporte de passageiros regular** representa, em média, cerca de **2,4% da despesa global corrente**, nunca ultrapassando o limite dos 10%. Considerando a população residente, esta terá influência na despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, dado que as CIM/AM com menor população residente, logo com uma menor procura potencial, apresentam uma despesa por residente superior à das CIM/AM nas quais a população residente é superior e logo têm uma maior procura potencial por serviços de transporte público.

Pelo contrário, a área de superfície do município não terá relação com a respetiva despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, uma vez que os



municípios com maior superfície não apresentaram uma despesa por residente superior, em comparação com os municípios com menor superfície.

Em rigor, tal constatação confronta o que por maioria de razão seria expectável atento o pressuposto de que, nos municípios com maior superfície, o custo da operação do serviço público de transporte de passageiros regular poderia originar maiores encargos financeiros, já que os percursos potenciais, em tese, originariam um maior número de quilómetros produzidos, e, por consequência, uma maior despesa para o município.

Como acima referido, a despesa com o transporte escolar é a maior parcela da despesa dos municípios com o serviço público de transporte de passageiros regular. Nesse sentido, foi analisada a despesa com o transporte escolar, agregada ao nível das CIM/AM, em relação com o número de alunos na área geográfica correspondente, o que permitiu constatar que não existe uma correlação entre estas duas variáveis.

Não obstante os mecanismos legais estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua atual redação, constata-se existir dispersão e insuficiente sistematização da informação para o controlo em causa, pelo que se afigura premente, por um lado, reforçar os procedimentos automáticos de recolha e transmissão de informação, envolvendo as diversas entidades públicas competentes, e, por outro, clarificar conceitos, de forma a torná-los efetivos e operacionais, a bem da certeza jurídica e da objetividade do controlo de compensações financeiras, ao abrigo da legislação nacional e europeia em vigor.

Na verdade, os procedimentos e requisitos legais existentes não dão adequada resposta às competências específicas da AMT, nem dão inteira resposta às necessidades decorrentes do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e 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.



Assim, e sem prejuízo das diversas propostas legislativas oportunamente efetuadas pela AMT, focadas na revisão e/ou densificação do atual enquadramento legal e regulamentar, considera-se estarem reunidas as condições para elaboração de um instrumento regulamentar que, em conjunto com outras obrigações de reporte e de elaboração de relatórios públicos, para as quais a AMT já emitiu orientações, permita a progressiva aferição da transparência, objetividade e legalidade da ação das diversas autoridades de transportes no que se refere à contratação de serviços de interesse económico geral.

A obtenção de informação relevante de forma aprazada configura um passo importante no sentido da promoção de uma mobilidade mais inclusiva, eficiente e sustentável, através, em particular, da promoção da qualidade e da sustentabilidade económica e financeira do serviço público, incrementando, do mesmo passo, uma desejável eficiência e razoabilidade na utilização dos recursos públicos, por natureza escassos.



1. Introdução

A AMT, no âmbito da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e nos termos dos seus estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (doravante designados por Estatutos), tem por atribuição proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados, contemplada no Plano de Atividades da AMT para 2019.

Este controlo, por definição, implica, por um lado, a obtenção, tratamento e divulgação de informação estatística³ e, por outro lado, a aferição da legalidade da atribuição de compensações financeiras de acordo com regras legais, regulamentares e contratuais nacionais e regras legais e jurisprudenciais europeias.

Através da implementação deste controlo, a AMT prossegue o seu modelo de regulação económica independente que pretende:

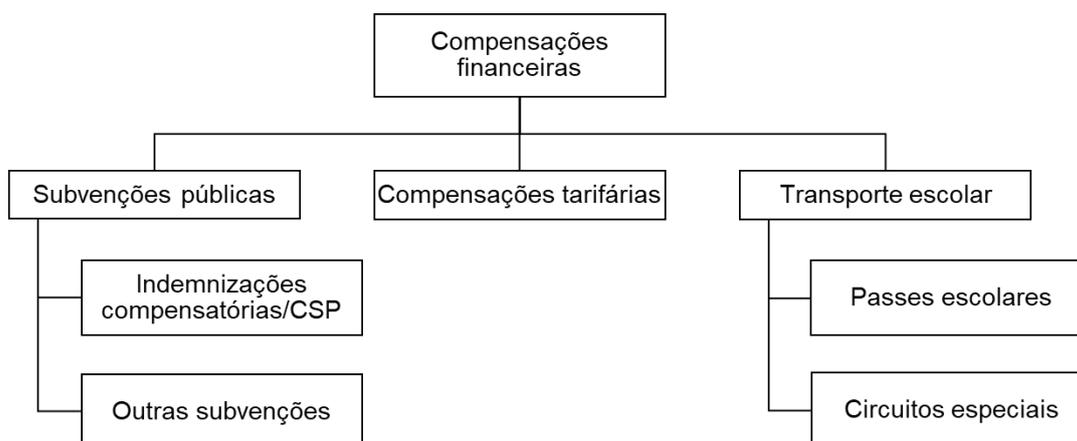
- Promover um conhecimento compreensivo e continuamente atualizado do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*;
- Proceder à avaliação da conformidade com o enquadramento legal e jurisprudencial nacional, internacional e da União Europeia;
- Contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem 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 inclusiva, eficiente e sustentável, tendo em conta os interesses de: investidores; profissionais, utilizadores, consumidores e/ou cidadãos; e contribuintes.

2. Categorias de compensação financeira

³ O presente relatório não abrange determinadas compensações ou vantagens, designadamente compensações ou outras remunerações no âmbito da gestão de infraestruturas, isenções de pagamentos a utilizadores e apoios públicos a renovação e frotas ou sistemas de bilhética, uma vez que as fontes de informação são múltiplas, díspares e nem todas se encontram adequadamente publicitadas ou devidamente desagregadas.

Um primeiro passo no controlo das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados é a definição dos conceitos relevantes para o efeito, uma vez que o conceito de “compensação” é bastante abrangente e pode incluir outros conceitos, como compensações financeiras, indemnizações compensatórias, compensações indemnizatórias, subvenções públicas, apoios financeiros públicos, que podem ser entendidos de forma diversa pelos diversos atores que interagem com operadores, públicos e privados, de serviços públicos de transporte de passageiros regular⁴. A figura infra apresenta esquematicamente a relação entre os diferentes conceitos e informação mais detalhada sobre estes conceitos está disponível no relatório publicado pela AMT em 2019, sobre o controlo das compensações financeiras no período 2009-2017⁵.

Figura 1 – Esquema das categorias de compensação financeira



3. Informação utilizada na elaboração do presente relatório

⁴ De acordo com o RJSPPT, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, serviço público de transporte de passageiros é “o serviço de transporte de passageiros de interesse económico geral, prestado ao público numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante retribuição, segundo um regime de exploração previamente aprovado, não ficando ao serviço exclusivo de nenhuma delas” e serviço público de transporte de passageiros regular é “o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas”.

⁵ http://www.amt-autoridade.pt/media/1945/relatorio_compensacoesfinanceiras_servico_publico_transporte_passageiros_regular.pdf, pp: 8-20.



a. Período de referência dos dados

A alínea c) do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT prevê a elaboração de um relatório anual sobre compensações financeiras concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados. O relatório publicado pela AMT no início de 2019 continha informação sobre as compensações financeiras concedidas entre 2009 e 2017. O presente relatório contém informação relativa às compensações concedidas em 2018, não obstante por vezes ser apresentada informação para o período 2009-2018, com o objetivo de apresentar as grandes tendências.

b. Obtenção dos dados

Como referido previamente, apesar do atual enquadramento legal, a informação sobre esta matéria não se encontra adequadamente centralizada ou acessível, mercê da diversidade de entidades públicas competentes e de procedimentos de transmissão de informação específicos ou ainda da proliferação/sobreposição de conceitos aplicáveis⁶. Assim, os dados utilizados na elaboração do presente relatório foram recolhidos de diversas fontes. Por um lado, as Leis do Orçamento de Estado contemplam uma dotação para indemnizações compensatórias a atribuir a empresas que prestam serviço público, estando definido nos diplomas que aprovam as normas de execução orçamental que a sua distribuição é determinada por Resolução do Conselho de Ministros (RCM). Assim, foram consideradas a RCM n.º 150/2018, de 19 de novembro, que aprova, para 2018, as dotações para indemnizações compensatórias e compensações tarifárias a atribuir às empresas que prestam serviço público, e a RCM n.º 184/2018⁷, de 26 de dezembro, que autoriza a realização de despesa no ano de 2018 relativa à atribuição de compensações financeiras aos operadores de transporte coletivo rodoviário pela prestação de serviço público de disponibilização de títulos de transporte intermodais na Área Metropolitana de Lisboa⁸.

⁶ Importa notar que a informação utilizada pela AMT para a elaboração do presente relatório não inclui as Regiões Autónomas.

⁷ É de sublinhar a terminologia constante destas RCM, que consideram como indemnização compensatória não apenas os montantes que visam o financiamento de obrigações de serviço público, como também os montantes que visam compensar os operadores pela fixação de regras tarifárias (ex. passe 4_18, passe social, etc...) ou pela disponibilização de títulos intermodais (Navegante, "L", Andante), ainda que possam estar em causa indemnizações compensatórias por um lado e compensações tarifárias por outro.

⁸ Regime entretanto alterado na sequência da introdução do Programa de Apoio à Redução Tarifária, ainda não abrangido pelo presente relatório.



Todos estes montantes, atenta a sua definição e metodologia de cálculo próprias, são variáveis, sendo assim relevante conhecer, além dos montantes máximos definidos nas RCM, os montantes efetivamente pagos, que deveriam ser publicitados no sítio da internet da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)⁹. Assim, no âmbito dos montantes efetivamente pagos a título de indemnizações compensatórias e compensações tarifárias, para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, suportadas com recurso ao Orçamento do Estado, as fontes de informação são as abaixo identificadas:

Tabela 1 - Fontes de informação

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Desde 2016
Indemnizações compensatórias	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF SG-ME	DGTF SG-ME	DGTF SG-MAAC IMT
Compensações tarifárias	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF	DGTF SG-ME	DGTF SG-MAAC IMT

SG-MAAC: Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e da Ação Climática

SG-ME: Secretaria-Geral do Ministério da Economia

IMT: Instituto da Mobilidade e dos Transportes

Por fim, a AMT procedeu à recolha de informação junto de cada município de Portugal continental e de cada operador de transporte rodoviário registado no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC), do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT). Aos municípios, foi solicitada a lista de pagamentos efetuados entre 2016 e 2018 para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular. Aos operadores, foi solicitada a lista de recebimentos de qualquer montante proveniente de organismos públicos, que visasse o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular. Os dados assim recolhidos são apresentados em maior detalhe na secção 5.

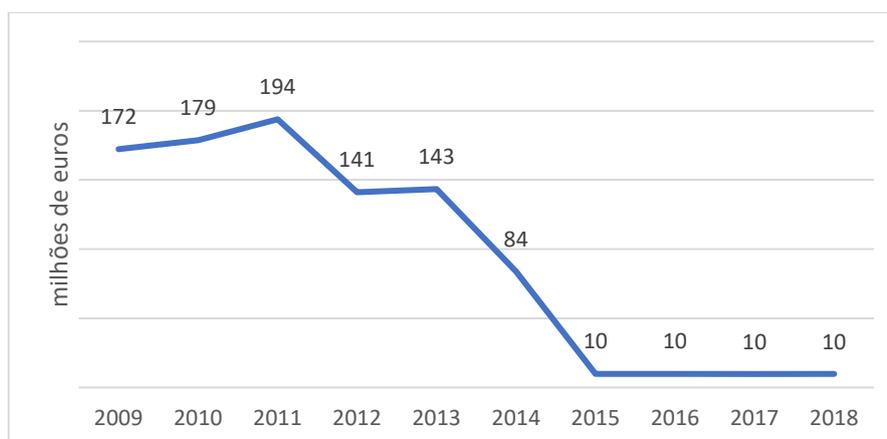
⁹ Nas RCM não está especificado que a publicitação deveria efetuar-se no sítio na internet da DGTF, mas inclui-se a referência ao Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, que estabelece que “A informação relativa às indemnizações compensatórias concedidas deve ser divulgada ao público através do sítio na Internet da Direção-Geral do Tesouro e Finanças” (n.º 1 do artigo 7.º).

4. Compensações financeiras atribuídas pela Administração Pública central

a. Indemnizações compensatórias

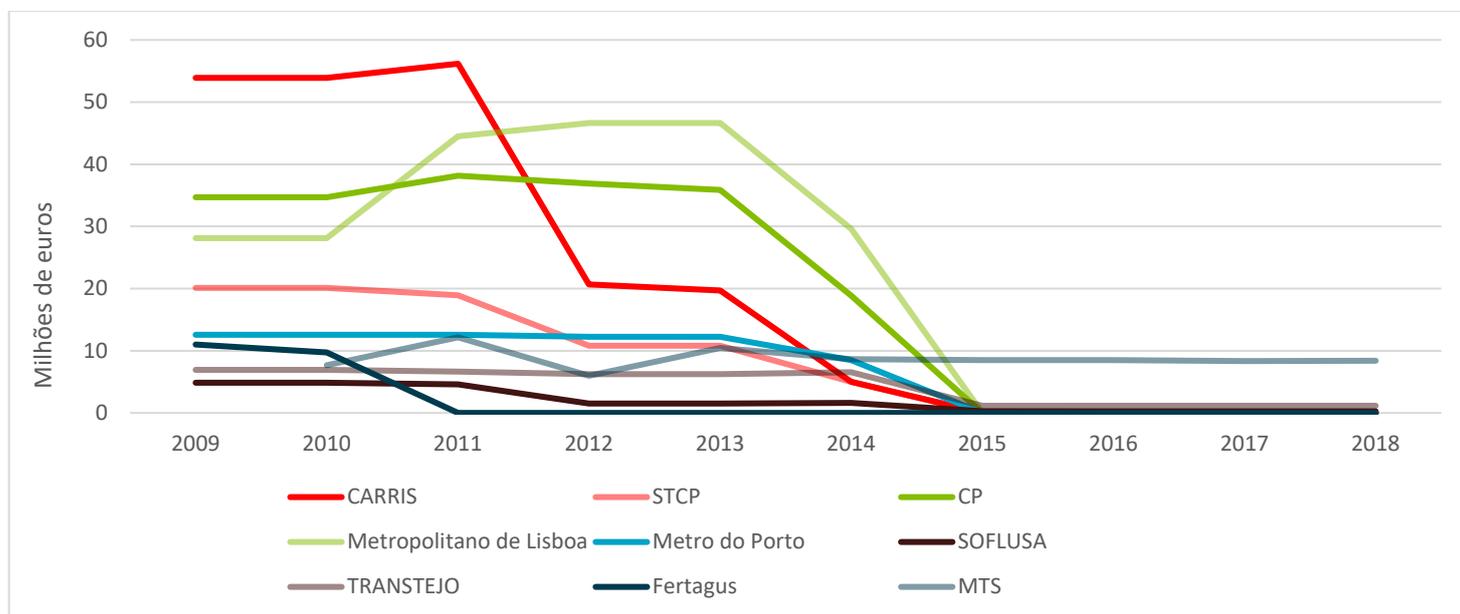
Com base na informação prestada pelas entidades referidas na Tabela 1, em 2018, o montante das indemnizações compensatórias pagas pela Administração Pública (AP) central ascendeu a 9,82 milhões de euros, o que representa um aumento de 0,77% em relação ao ano anterior (9,75 milhões de euros) e uma redução de cerca de 95% face ao montante de 2009 (que ascendeu a 172,2 milhões de euros)¹⁰. Esta redução explica-se, em grande medida, pelo facto de grande parte dos operadores ter deixado de receber indemnizações compensatórias a partir de 2015, como é possível de verificar na Figura 2.

Figura 1 – Montante total das indemnizações compensatórias



¹⁰ O presente relatório não abrange as compensações financeiras atribuídas a outras empresas, nomeadamente no âmbito de parcerias público-privadas, por não terem como foco o serviço público de transporte de passageiros regular mas, entre outros, a construção e gestão de infraestruturas, as quais estão excluídas do presente relatório, nem os montantes transferidos para financiamento das autoridades de transporte por estas não se enquadrarem no âmbito das empresas de transporte público de passageiros.

Figura 2 – Repartição das indemnizações compensatórias por operador



Podemos concluir que, em 2018, os montantes das indemnizações compensatórias se mantiveram, bem como as empresas às quais estes foram pagos: Soflusa, Transtejo e MTS.

Com o novo enquadramento legal e contratual da Carris e da STCP – vertidos no Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro¹¹ e no Decreto-Lei n.º 82/2016, de 28 de novembro¹², respetivamente –, voltaram a ser atribuídas indemnizações compensatórias a esses operadores como contrapartida pela prestação do serviço público de transporte de passageiros regular em 2018, de acordo com os novos contratos, as quais estão refletidas no presente relatório, na secção relativa à AP local.

b. Compensações tarifárias

De acordo com as RCM acima referidas, foram beneficiárias de compensações tarifárias empresas públicas e empresas privadas, do modo rodoviário, ferroviário e fluvial:

- Empresas públicas:
 - Setor rodoviário: STCP;
 - Setor ferroviário: CP, Metropolitano de Lisboa e Metro do Porto;

¹¹ Alterado pela Lei n.º 107/2017, de 10 de novembro.

¹² Entretanto alterado pelo Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, mas ainda não refletido no presente relatório.



- Setor fluvial: Transtejo e Soflusa.
- Empresas privadas:
 - Setor rodoviário: lista de empresas (que consta do anexo A);
 - Setor ferroviário: Fertagus e MTS.

Também são atribuídas compensações tarifárias a alguns municípios, designadamente, Barreiro, Braga, Lisboa e São João da Madeira, por deterem empresas ou serviços municipalizados, que celebraram protocolos de adesão às bonificações tarifárias sociais de âmbito nacional¹³.

O montante total de compensações tarifárias efetivamente pagas em 2018 é de cerca de 37 milhões de euros, o que representa um aumento de cerca de 10% face ao montante efetivamente pago em 2017.

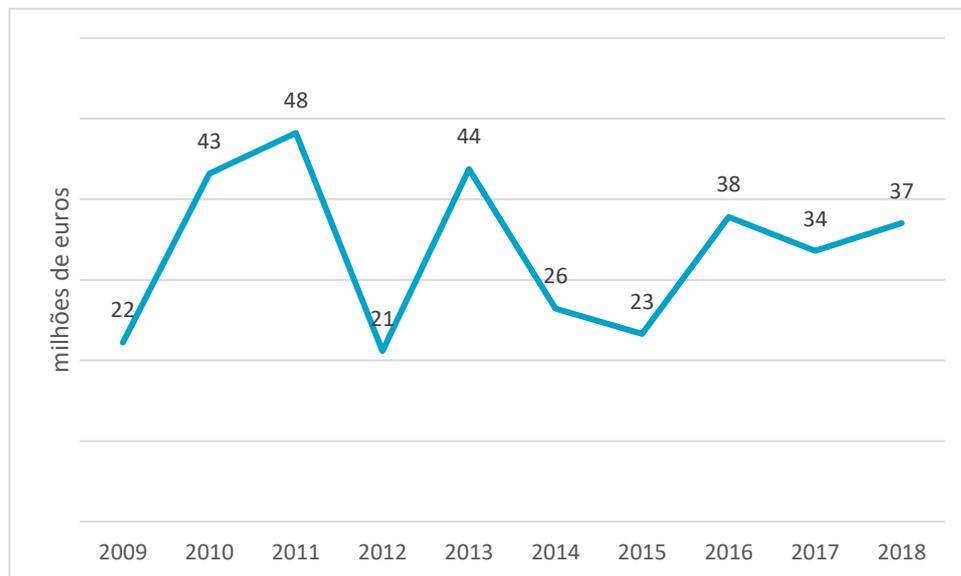
Em 2017 e 2018, verificam-se alterações legislativas quanto ao âmbito de aplicação dos passes 4_18¹⁴ e Sub23¹⁵, as quais justificariam um aumento relevante no montante das compensações tarifárias. Não obstante este aumento estar refletido na RCM, a qual estabelecia um montante de compensações tarifárias superior em 28% ao mesmo montante definido para 2017, o montante de compensações tarifárias efetivamente pago em 2018 foi apenas cerca de 73% do montante estabelecido na RCM, pelo que não se concretizou o aumento significativo que teria sido expectável.

¹³ Nos termos previstos na legislação específica (ver nota seguinte), e cuja autorização de despesa consta das RCM relativas às indemnizações compensatórias.

¹⁴ Criado pelo Decreto-Lei n.º 186/2008, de 19 de setembro, e Portaria n.º 138/2009, de 3 de fevereiro, alterada pelas Portarias n.º 982-A/2009, de 2 de setembro, n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, n.º 268-A/2012, de 31 de agosto, retificada pela Declaração de Retificação n.º 52/2012, de 20 de setembro, e n.º 249-A/2018, de 6 de setembro.

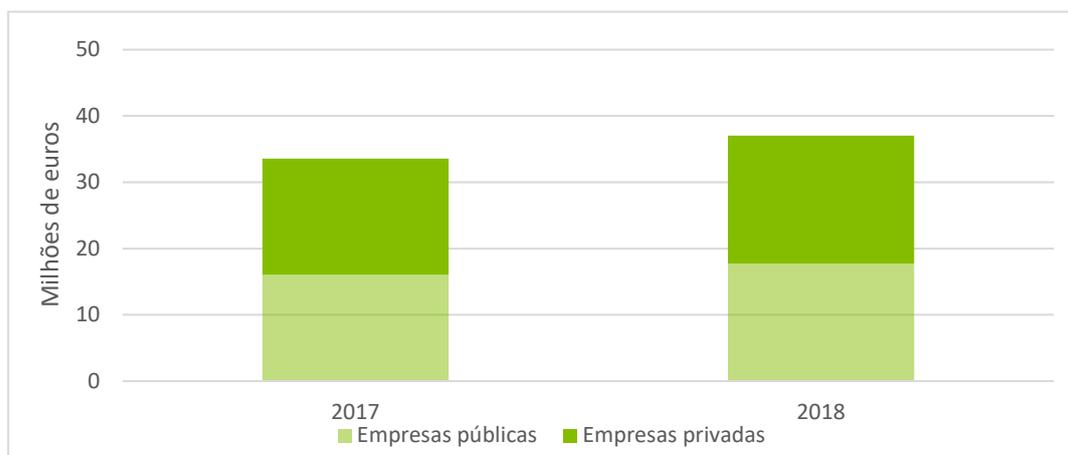
¹⁵ Criado pelo Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto e com condições definidas na Portaria n.º 982-B/2009, de 2 de setembro, alterada pelas Portarias n.º 34-A/2012, de 1 de fevereiro, n.º 268-A/2012, de 31 de agosto, n.º 261/2017, de 1 de setembro, e n.º 249-A/2018, de 6 de setembro.

Figura 3 – Montante total das compensações tarifárias



A repartição do montante global das compensações tarifárias entre empresas públicas¹⁶ e empresas privadas manteve-se constante entre 2017 e 2018, e o mesmo é verdade para a repartição daquele montante por modo (Figuras 4 e 5).

Figura 4 – Repartição das compensações tarifárias entre empresas públicas e empresas privadas



¹⁶ Os municípios estão incluídos nesta categoria.

Figura 5 – Repartição das compensações tarifárias por modos¹⁷

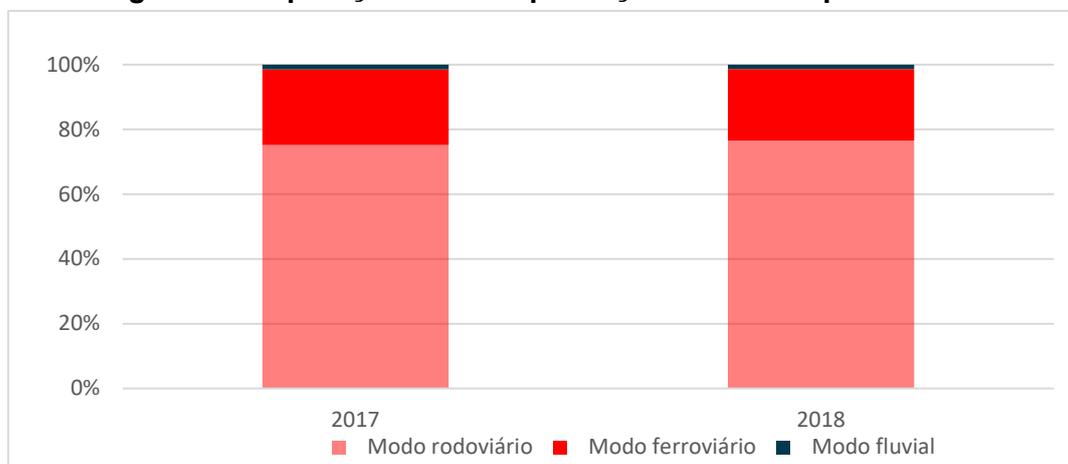
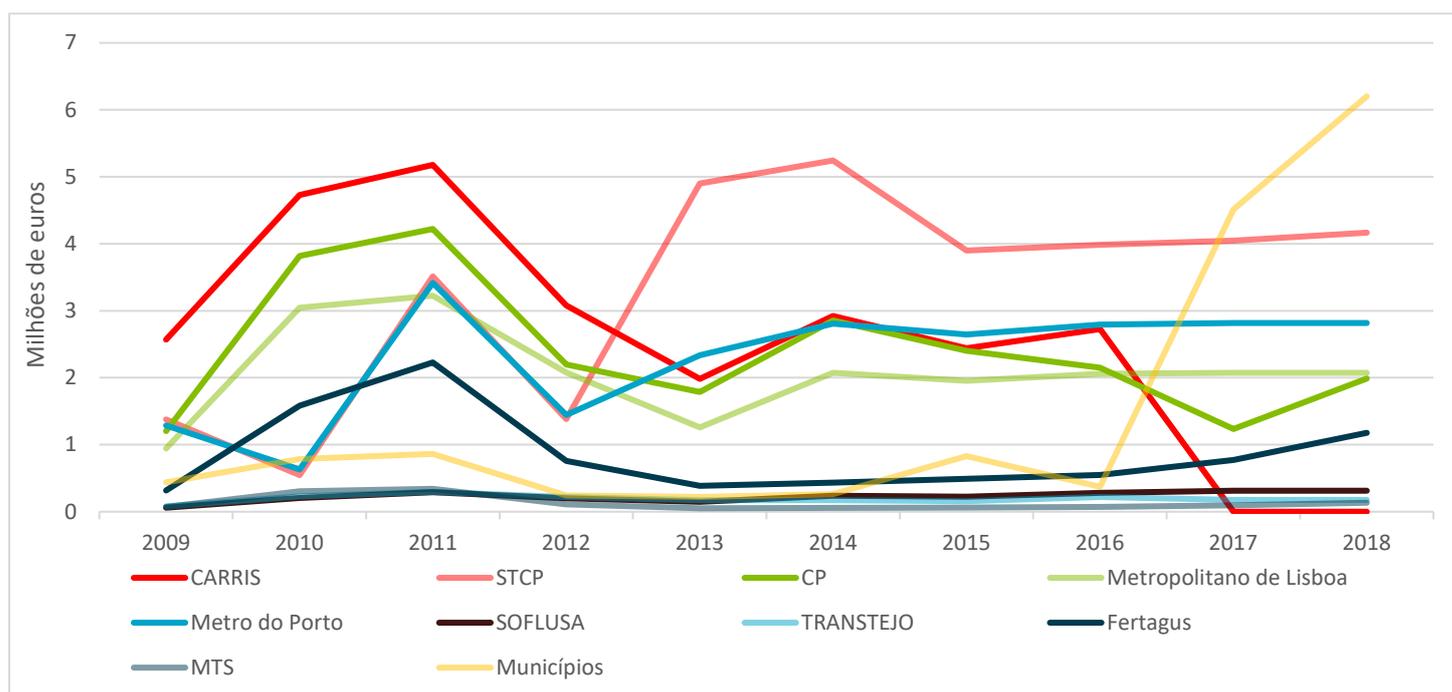


Figura 6 – Compensações tarifárias por operador (excluindo as empresas privadas)



A Figura 6 ilustra as compensações tarifárias por operador, excluindo as empresas privadas¹⁸. Em 2018, o montante de compensações tarifárias pago ao Metropolitano de

¹⁷ As compensações tarifárias pagas às empresas Metropolitano de Lisboa, Metro do Porto e MTS encontram-se incluídas no modo ferroviário.

¹⁸ A razão pela qual não se procede a uma análise mais detalhada sobre as compensações tarifárias atribuídas a empresas privadas prende-se com o facto de estas serem em número bastante superior (mais de 80) e do seu peso relativo variar muito ao longo do período em análise, o que impede uma leitura informativa e clara dos dados.



Lisboa, Metro do Porto, Soflusa e Transtejo manteve-se idêntico ao de 2017. No caso das restantes empresas, os aumentos foram significativos, entre os 42% no caso do MTS e 61% no caso da CP.

Relativamente à Carris, a situação desta empresa alterou-se, uma vez que a mesma deixou de ser uma empresa do Setor Empresarial do Estado para passar a ser uma empresa municipal, pertencente à Câmara Municipal de Lisboa. Neste sentido, as compensações tarifárias atribuídas à Carris deixaram de constar individualmente da Figura 6, tendo sido incluídas nas compensações tarifárias atribuídas aos municípios, que, conseqüentemente, aumentaram significativamente entre 2016 e 2017, e voltaram a aumentar entre 2017 e 2018.

É importante referir que a variação que se observa nos montantes efetivamente pagos de compensações tarifárias não se traduz necessariamente numa variação do montante real destas compensações, mas está sobretudo relacionada com a autorização de despesa determinada em RCM.

5. Compensações financeiras atribuídas pela Administração Pública local

A presente secção assenta em informação recolhida simultaneamente junto dos municípios e dos operadores de transporte rodoviário de passageiros. As dificuldades de recolha da informação acima referidas impossibilitam a realização, no âmbito do presente relatório, de uma análise aprofundada ao cruzamento da informação proveniente destas duas fontes, análise que a AMT pretende levar a cabo futuramente.

No que aos municípios diz respeito, foi solicitada informação aos 278 municípios de Portugal continental, tendo sido obtida resposta da parte de 239 municípios (cerca de 86%).

Do lado dos operadores, foi solicitada informação a 111 operadores¹⁹, tendo sido obtida resposta da parte de 102 deles (cerca de 92%). De acordo com o SIGGESC, estes operadores são responsáveis por mais de 95% da totalidade de carreiras existentes em Portugal continental.

¹⁹ Foram contactados 112 operadores, mas a informação (pública) a que a AMT teve acesso indica que um deles terá deixado de exercer atividade.



No pedido de informação aos municípios e aos operadores, foi-lhes solicitado que listassem, respetivamente, todos os pagamentos efetuados e todos os recebimentos para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular. Além de informação relativa aos montantes pagos ou recebidos, foi solicitada informação relativa ao objeto do pagamento ou recebimento. De forma a facilitar o envio da informação e a tentar garantir a uniformização da mesma, foi enviada uma tabela a cada município e operador (anexos B e C²⁰), a qual deveria ser preenchida e enviada à AMT²¹.

A análise da informação enviada pelos municípios permite concluir que, no conjunto dos anos de 2017 e 2018, foram feitos pagamentos num total de cerca de 186,3 milhões de euros para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular. O transporte escolar – passes escolares mais circuitos especiais – assume a maior proporção daquele montante (128,7 milhões de euros; 69,1%), seguido dos montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (43,5 milhões de euros; 23,4%). Estas duas categorias de despesa representam mais de 92% da despesa total.

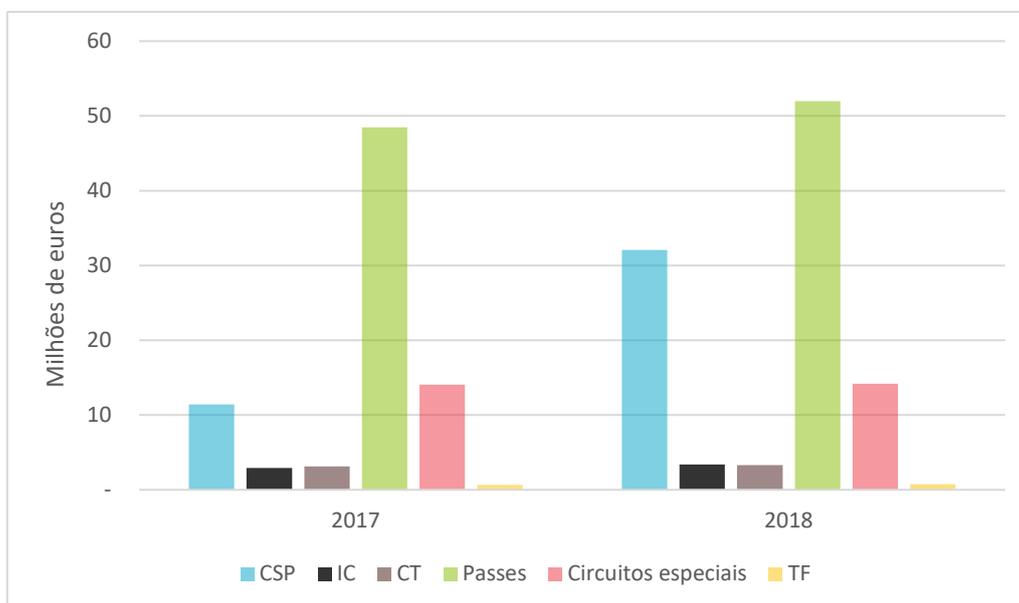
Em média, os municípios efetuam pagamentos no montante de cerca de 93,6 milhões de euros por ano. No entanto, esta média oculta a evolução crescente a que se assiste, com os pagamentos a aumentarem 31,1% entre 2017 e 2018, em parte devido ao aumento muito significativo dos montantes pagos no âmbito de contratos de serviço público (184,6%). Não será alheia a este facto a mudança de paradigma determinada pelo RJSPTP, a qual resultou numa tendência crescente de contratualização do serviço público de transportes de passageiros.

A Figura 7 apresenta a evolução da despesa dos municípios entre 2017 e 2018, por objeto da mesma. Os passes escolares mantêm-se, neste período, como o principal objeto de despesa, com uma distância significativa dos circuitos especiais e dos montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (CSP), os últimos dos quais apresentam um aumento muito elevado, pelas razões acima referidas.

²⁰ As tabelas em anexo estão apresentadas com uma formatação ligeiramente diferente da formatação das tabelas enviadas aos municípios ou aos operadores, com o objetivo de facilitar a leitura do relatório.

²¹ Dos organismos públicos identificados pelos operadores, apenas foi considerada nesta secção a informação relativa aos organismos públicos locais – municípios, juntas de freguesia e escolas ou agrupamentos escolares –, de forma a evitar a dupla contagem com os montantes referidos na secção sobre a AP central.

Figura 7 – Evolução da despesa dos municípios entre 2017 e 2018, por objeto



Nota: CSP: contrato de serviço público; IC: indemnizações compensatórias; CT: compensações tarifárias; Passes: Passes escolares; TF: transporte flexível.

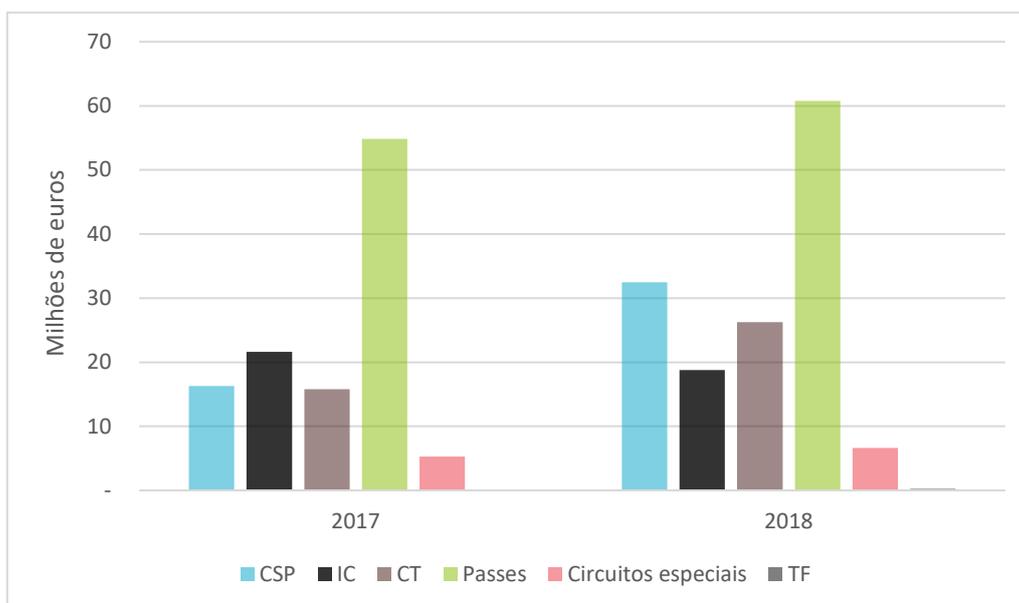
Outra dimensão relevante da análise prende-se com a repartição dos montantes pagos pelos municípios pelos seus respetivos destinatários. Como não poderia deixar de ser, os principais destinatários são os operadores de transporte, que são destinatários de cerca de 91% dos montantes pagos pelos municípios para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular. A estes seguem-se as associações e táxis e as juntas de freguesia. As comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas, as escolas e os encarregados de educação têm um peso totalmente marginal, sendo o conjunto destes três grupos destinatários de apenas 0,5% dos pagamentos efetuados pelos municípios.

A análise da informação recolhida junto dos operadores permite concluir que, nos anos de 2017 e 2018, os operadores que efetuam transporte coletivo de passageiros receberam, dos organismos públicos, cerca de 260 milhões de euros para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, o que corresponde a uma média anual de cerca de 130 milhões de euros, a qual, no entanto, esconde um aumento de mais de 27% nos recebimentos dos operadores entre 2017 e 2018. Este aumento deve-se a um aumento, principalmente, nos montantes recebidos ao abrigo de um contrato de serviço público (de cerca de 99%) e nas compensações tarifárias (de cerca

de 66%). Os montantes recebidos no âmbito do transporte flexível também aumentaram significativamente, mas o seu peso nos recebimentos totais é muito marginal.

Dos 260 milhões de euros recebidos pelos operadores de transporte coletivo de passageiros, o transporte escolar – passes escolares e circuitos especiais – assume a maior proporção daquele montante (127,5 milhões de euros; 49%), seguido dos montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (48,8 milhões de euros; 18,8%), das compensações tarifárias²² (42 milhões de euros; 16,2%) e das indemnizações compensatórias (40,4 milhões de euros; 15,5%) (Figura 8).

Figura 8 – Evolução dos recebimentos dos operadores entre 2017 e 2018, por objeto



Nota: CSP: contrato de serviço público; IC: indemnizações compensatórias; CT: compensações tarifárias; Passes: Passes escolares; TF: transporte flexível.

Como seria expectável, a grande maioria dos montantes recebidos pelos operadores de transporte coletivo de passageiros foi paga pelos municípios (76,6%), seguidos dos organismos da AP central – IMT e DGTF – (18,8%).

O facto de a AMT ter solicitado informação tanto aos municípios como aos operadores de transporte permitirá fazer o cruzamento desta informação, análise que a AMT pretende levar a cabo futuramente. Não obstante, uma análise dos grandes números,

²² O montante de compensações tarifárias apresentado inclui os montantes pagos aos operadores privados de transporte rodoviário de passageiros declarado pela DGTF, mas não inclui, naturalmente, os restantes montantes declarados pela DGTF (pagos a operadores públicos e/ou nos modos ferroviários e fluvial).



permite desde já concluir que os municípios declaram ter pago cerca de 170 milhões de euros a operadores de transporte para o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, enquanto estes últimos declaram ter recebido, dos municípios, cerca de 200 milhões de euros.

Importa, no entanto, esclarecer que, como referido previamente no presente relatório, os conceitos relativos às compensações financeiras não são uniformes e ainda menos o é a sua utilização pelos diferentes atores, o que pode explicar a diferença acima evidenciada, que justificará uma avaliação mais aprofundada no futuro.

6. Análise da despesa corrente com o serviço público de transporte de passageiros regular e com o transporte escolar dos municípios organizados em Comunidades Intermunicipais (CIM)

a. Análise da despesa corrente com o serviço público de transporte de passageiros regular

A presente secção analisa a despesa efetuada pelos municípios em 2017 e 2018, nomeadamente a despesa total com o serviço público de transporte de passageiros regular e a despesa corrente total dos municípios. A análise é apresentada ao nível do município, mas também ao nível das Comunidades Intermunicipais/Áreas Metropolitanas (CIM/AM), através da agregação dos valores dos município, considerando a importância que estas têm vindo a assumir na área da mobilidade e dos transportes. As fontes de informação consideradas foram: INE, Instituto Geográfico Português, Direção-Geral do Orçamento/Ministério das Finanças e PORDATA.

Foram consideradas as seguintes dimensões de análise da despesa com transportes:

- População residente - conjunto de pessoas que, independentemente de estarem presentes ou ausentes num determinado alojamento no momento de observação, viveram no seu local de residência habitual no período contínuo de, pelo menos, 12 meses anteriores ao momento de observação, ou que chegaram ao seu local de residência habitual durante o período correspondente aos 12 meses anteriores ao momento de observação, com a intenção de aí permanecer por um período mínimo de um ano.

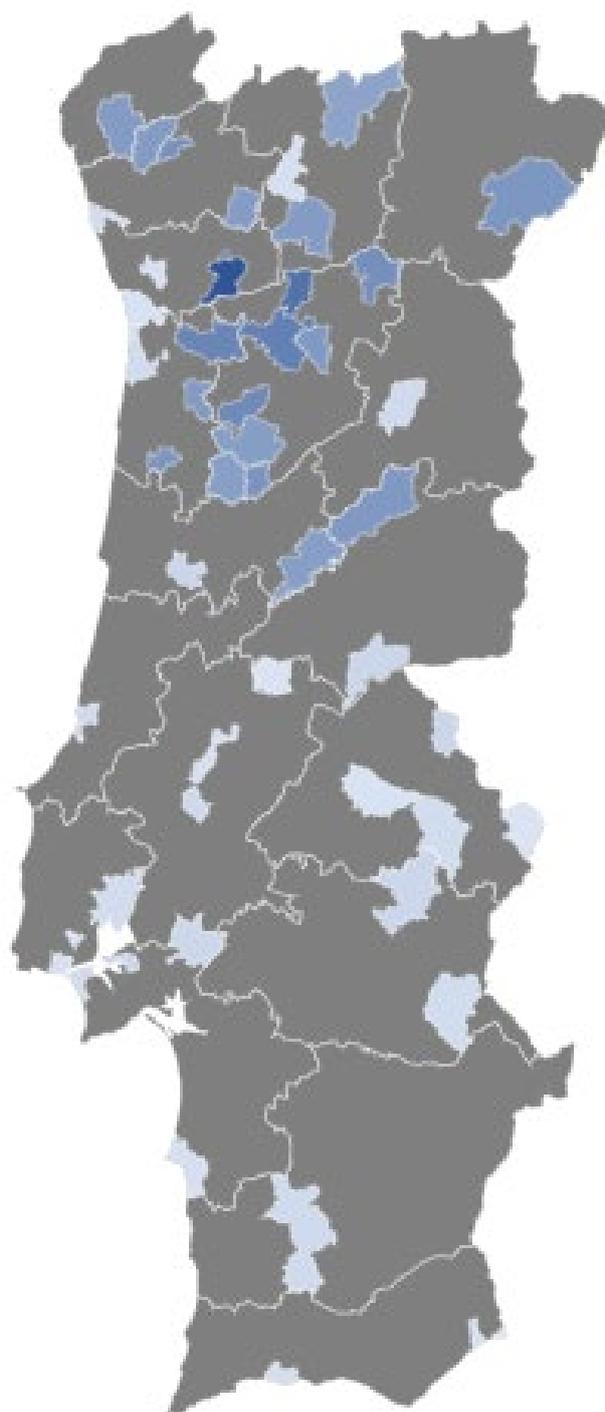
- Transporte escolar (passes escolares e circuitos especiais) - instrumento de planeamento municipal da oferta de serviço de transporte entre o local da residência e o local dos estabelecimentos de ensino da rede pública, frequentados pelos alunos da educação pré-escolar, do ensino básico e do ensino secundário, salvo quando existam estabelecimentos de ensino que sirvam vários concelhos, casos em que tal instrumento assume nível intermunicipal.
- Alunos - refere-se ao indivíduo que frequenta o sistema formal de ensino após o ato de registo designado como matrícula.
- Superfície em km² - informação constante da Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP), com alteração da configuração territorial decorrente da reorganização administrativa do território das freguesias, que teve lugar em 2013.
- Despesa corrente dos municípios - incluiu despesas com o pessoal, aquisição de bens e serviços, juros e outros encargos, transferências correntes, subsídios e outras despesas correntes (Decreto-Lei n.º 26/2002, de 14 de fevereiro).

No que diz respeito à relação da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular dos 232 municípios em análise, face ao total da despesa corrente, essa relação traduziu-se num esforço financeiro, em 2018, que se situou num intervalo com o valor mínimo de 0,11% para o Município de Vila de Rei e o valor máximo de 9,17% para o Município de Marco de Canaveses, sendo o valor médio de 2,42%. Em 2017, este valor médio foi de 2,35% com o valor mínimo de 0,12% para o Município de Matosinhos e o valor máximo de 7,54% para o Município de Montalegre.

A Figura 9 representa a distribuição no mapa de Portugal Continental dos municípios que, no exercício do ano de 2018, apresentaram o menor e maior esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular em relação à despesa corrente total. Como se pode constatar, o esforço financeiro é superior nos municípios situados no norte do país e inferior nos municípios situados no sul do país.

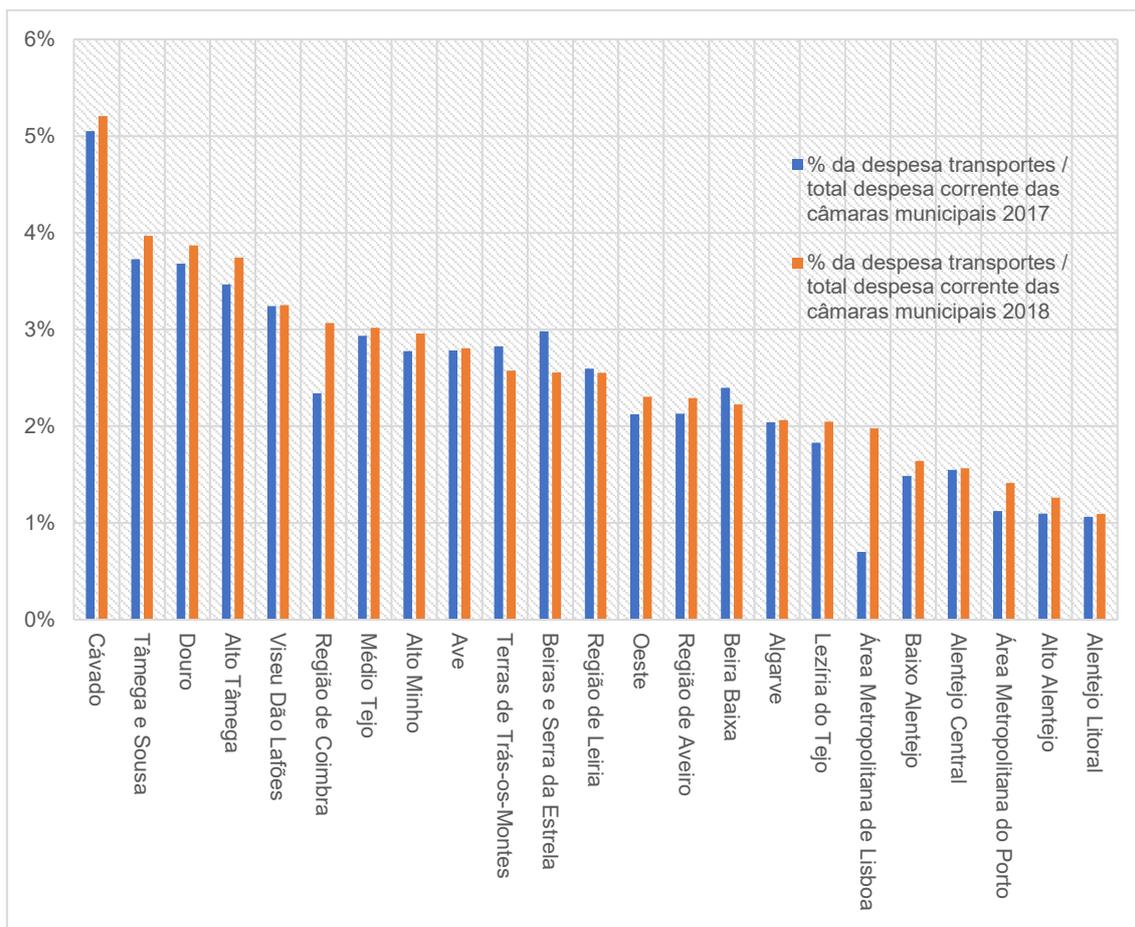
Figura 9 – Esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, por município, em 2018

% da despesa transportes / total despesa corrente (2018)



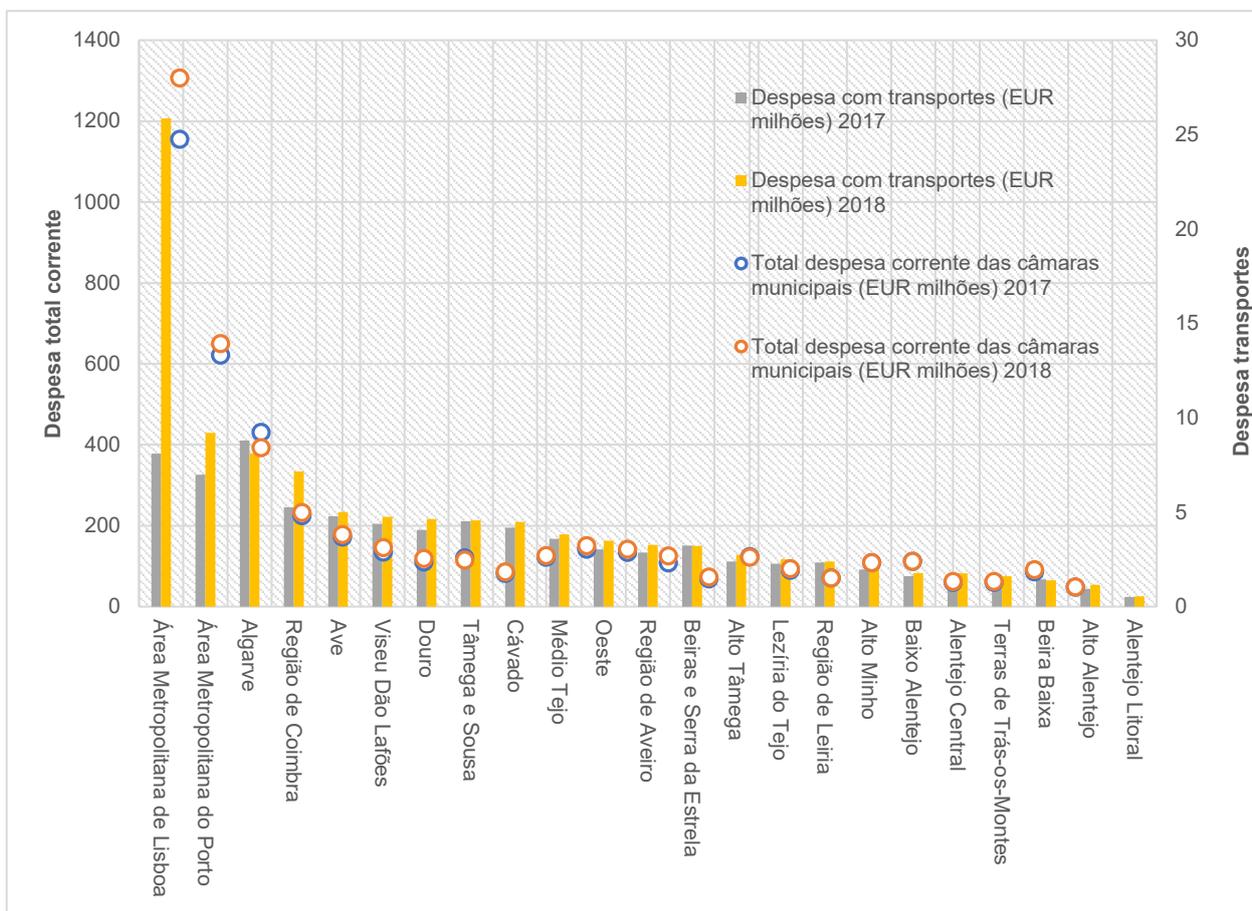
Na Figura 10 são apresentados os dados relativos ao esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular por CIM/AM.

Figura 10 – Esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, por CIM/AM, em 2017 e 2018



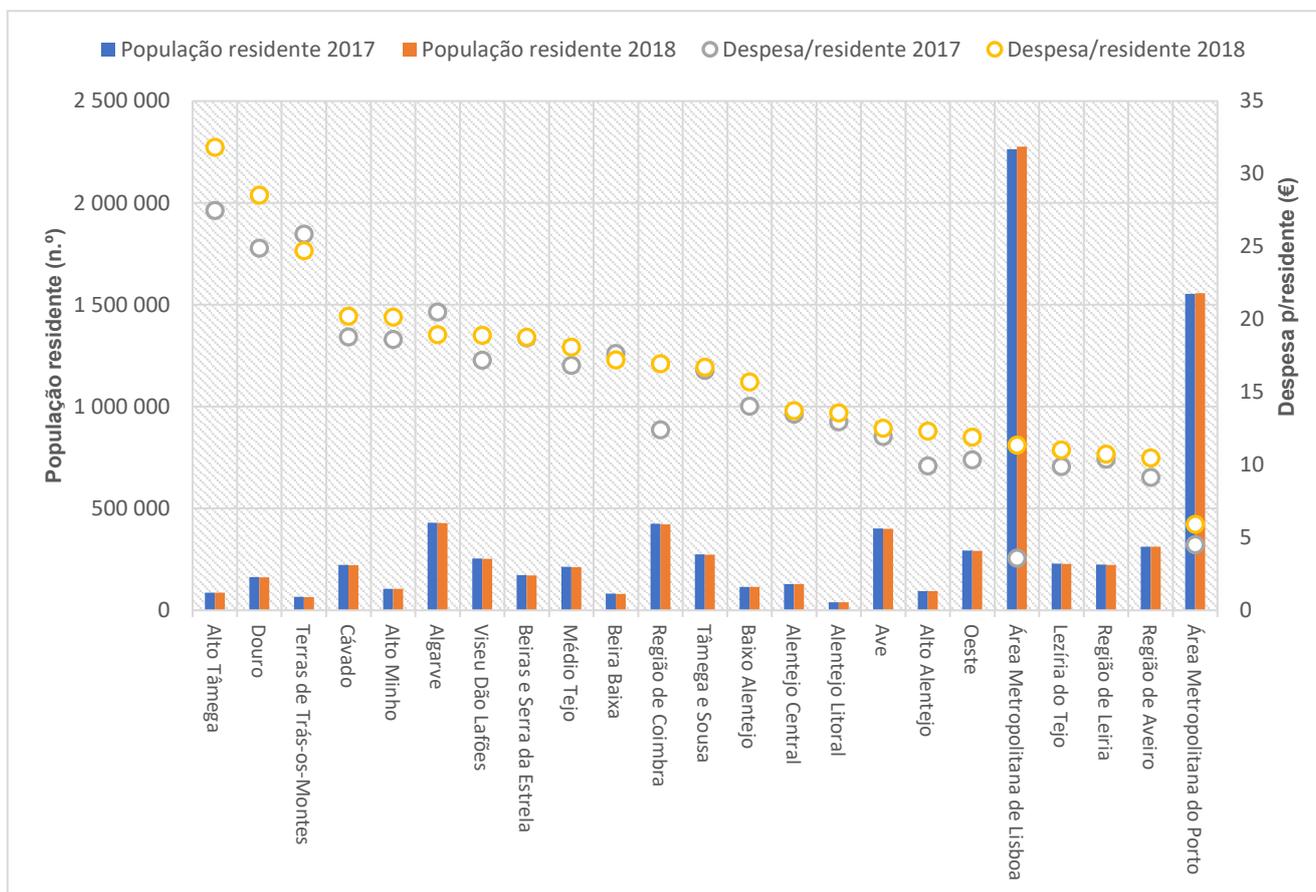
Conforme se pode constatar da figura, as CIM/AM situadas a norte de Portugal Continental foram aquelas que apresentaram o esforço financeiro mais elevado, com destaque para as CIM do Alto Tâmega, Cávado e Tâmega e Sousa, Douro, Alto Tâmega e Viseu Dão Lafões com uma taxa de esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular superior a 3%.

Figura 11 – Evolução da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular e do total da despesa corrente, por CIM/AM, em 2017 e 2018



Tal como se verifica da leitura da Figura 11, a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular nas CIM/AM registou um aumento de cerca de 24% entre 2017 e 2018, enquanto a despesa corrente total registou um aumento de cerca de 5% no mesmo período. É de salientar ainda que o significativo aumento registado na despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular na Área Metropolitana de Lisboa se deveu, em boa medida, ao Município de Lisboa e, em específico, ao incremento gerado pela transferência do operador interno de transporte rodoviário para o perímetro de gestão daquele.

Figura 12 – Despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente, por CIM/AM, em 2017 e 2018



A Figura 12 apresenta a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente, por CIM/AM, em 2017 e 2018. É possível constatar que a dimensão da população residente parece ter influência na despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, dado que as CIM/AM com menor população residente, logo com uma menor procura potencial, apresentam uma despesa por residente superior à das CIM/AM nas quais a população residente é superior e logo têm uma maior procura potencial por serviços de transporte público.

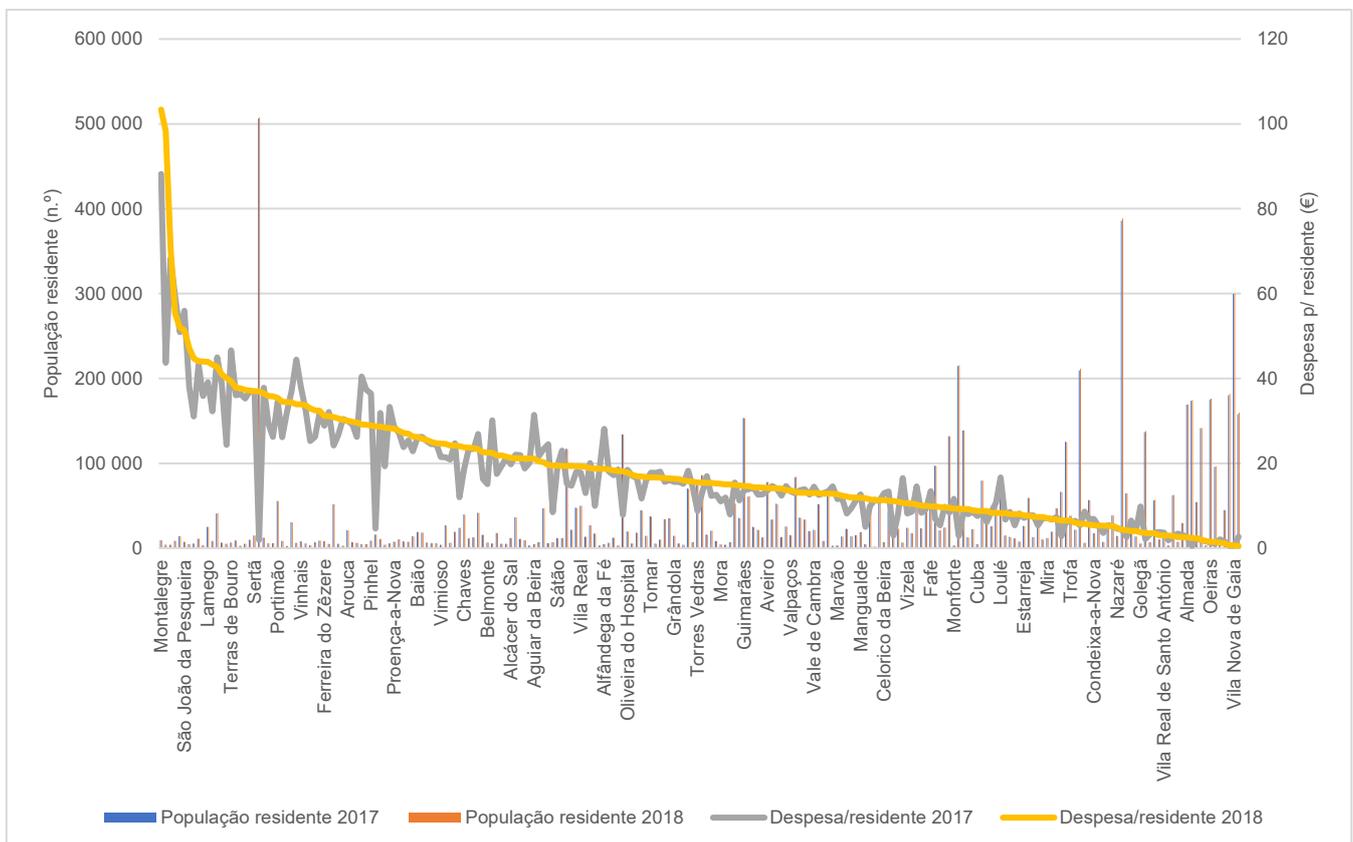
Com efeito, em 2018, analisando agora os valores ao nível dos municípios, os municípios com maior população residente registaram uma despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular que variou entre 0,51 e 36,99 euros por residente, enquanto nos municípios com menor população residente esta despesa variou entre 1,66 e 98,31 euros por residente. Referir ainda que o valor médio da referida

despesa por município em 2018 sofreu um acréscimo de 1,39 euros (+8%) em relação a 2017, situando-se em 18,72 euros por residente, correspondendo a um desvio padrão de 14,32 euros.

Constatou-se, ainda, que o Município de Montalegre, com uma população de 9.090 residentes, registou a maior despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente, 103,37 euros, enquanto o Município de Odivelas, com uma população de 159.602 residentes, apresenta o menor valor da despesa por residente, 0,51 euros.

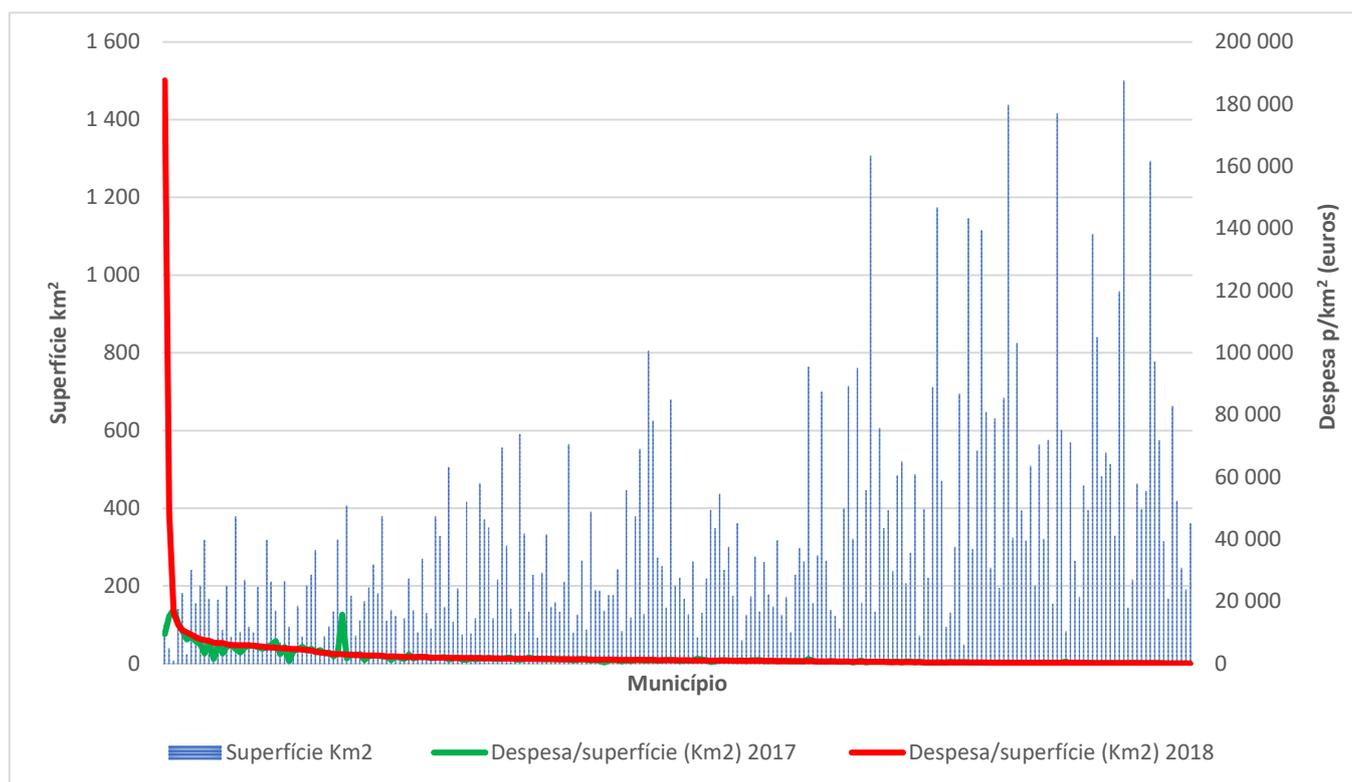
Assim, a análise supra apresentada parece indicar que a procura potencial que pode ser gerada pelo número de residentes em cada município tem impacto na despesa por residente com o serviço público de transporte de passageiros regular. Esta relação parece ser confirmada pela Figura 13, que representa graficamente a relação entre o número de residentes no município e a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente nesse mesmo município.

Figura 13 – Relação entre a população residente e a despesa com o serviço público de transporte de passageiro regular por residente, por município



Em relação à dimensão superfície do município, em km², importa sublinhar que esta análise parte do pressuposto de que a despesa realizada com o serviço público de transporte de passageiros regular é também influenciada pela superfície dos municípios, i.e., quanto maior for a superfície do município, maiores serão os percursos a realizar, originando assim um maior número de quilómetros produzidos e os correspondentes aumentos do custo da operação para o operador e da despesa do município com o serviço público de transporte de passageiros regular.

Figura 14 – Relação entre a superfície do município e a respetiva despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente, em 2017 e 2018



Assim, constata-se que no exercício do ano de 2018, o Município de Lisboa registou a maior despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por km² de superfície, 187.630,06 euros para uma área de superfície de 100 km², enquanto o Município de Alter do Chão apresenta o menor valor da despesa por km² de superfície, 26,18 euros para uma área de superfície de 362 km².



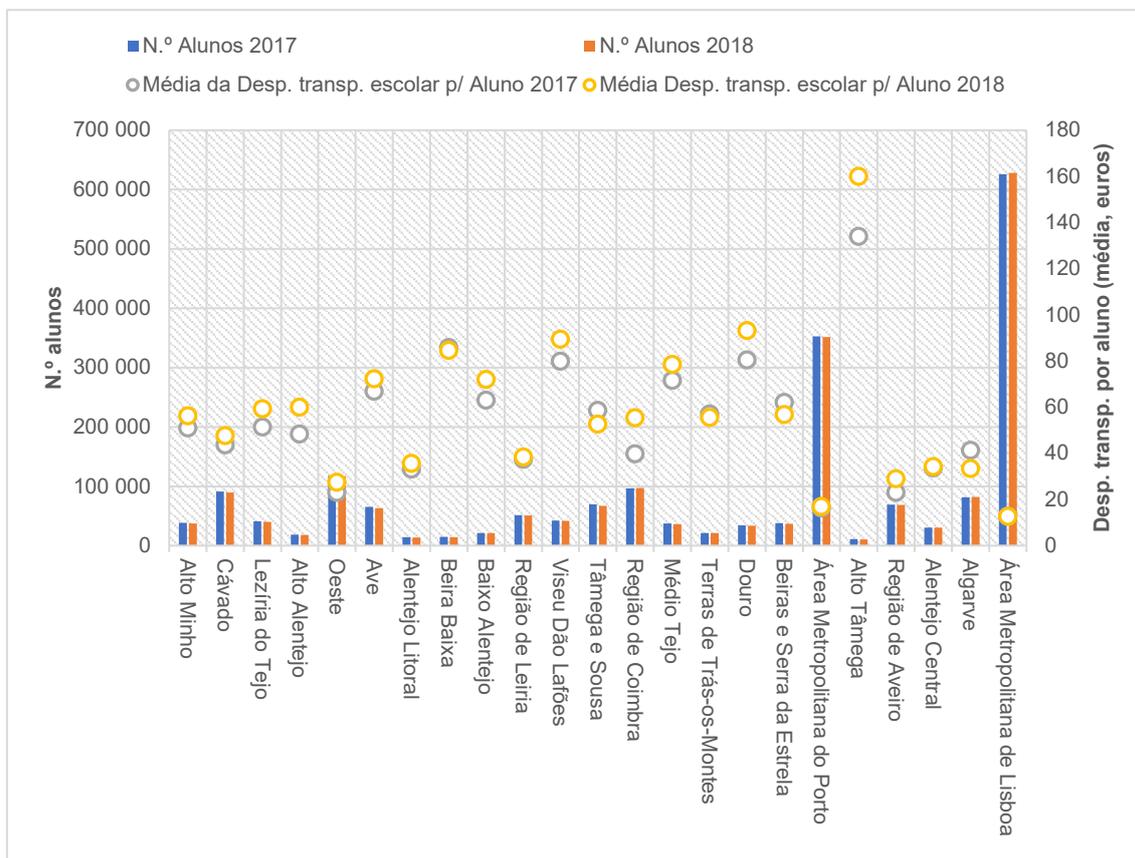
Constata-se, ainda, que nos municípios com maior área de superfície em km² (i.e., Alcácer do Sal, Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Évora, Mértola, Bragança, Beja, Coruche e Serpa, todos com áreas superiores a 1.000 km²), o valor médio da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por km² se situa em cerca de 311 euros por km².

Considerando os dados analisados e a Figura 14, parece não haver uma relação direta entre a área de superfície do município e a respetiva despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular. Com efeito, os municípios com maior superfície não apresentaram uma despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente superior, em comparação com os municípios com menor superfície, ao contrário do que seria expectável, com base no pressuposto de que, nos municípios com maior superfície, o custo da operação do transporte público de passageiros regular poderia originar maiores encargos financeiros, já que os percursos potenciais em tese originariam um maior número de quilómetros produzidos e logo uma maior despesa para o município.

b. Análise da despesa com o transporte escolar

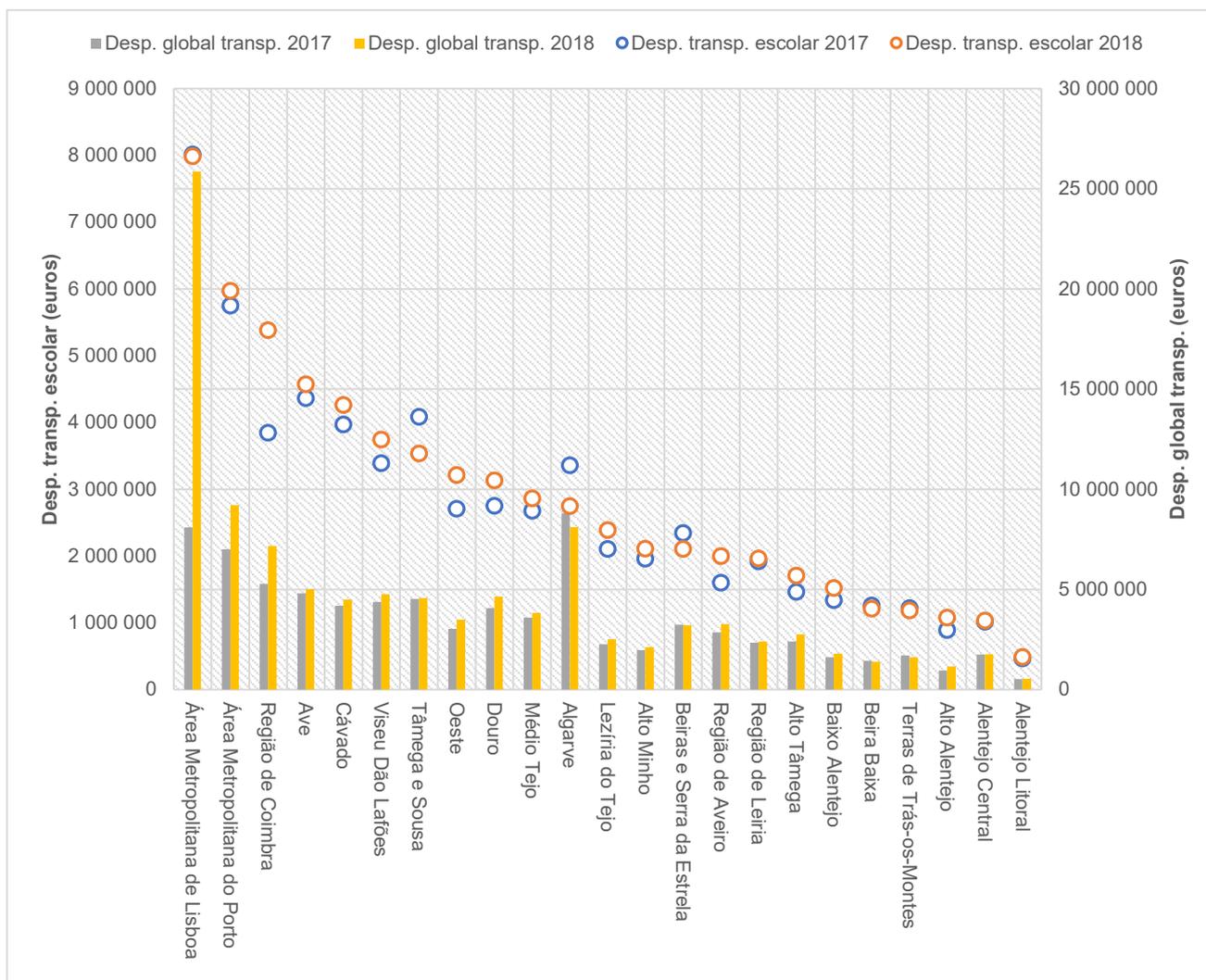
No que se refere à dimensão do transporte escolar e, em específico, à despesa incorrida pelos municípios para financiamento do transporte dos alunos residentes nesses municípios, importa clarificar, desde já, que esta despesa está incluída no montante da despesa efetuada pelos municípios com o serviço público de transporte de passageiros regular, assim como o número de alunos está incluído no total da população residente nos respetivos municípios. Também esta análise é apresentada tanto ao nível do município como ao nível das CIM/AM, através da agregação dos valores dos município, novamente considerando a importância que estas têm vindo a assumir na área da mobilidade e dos transportes.

Figura 15 – N.º de alunos e despesa com o transporte escolar por aluno residente, por CIM/AM, em 2017 e 2018



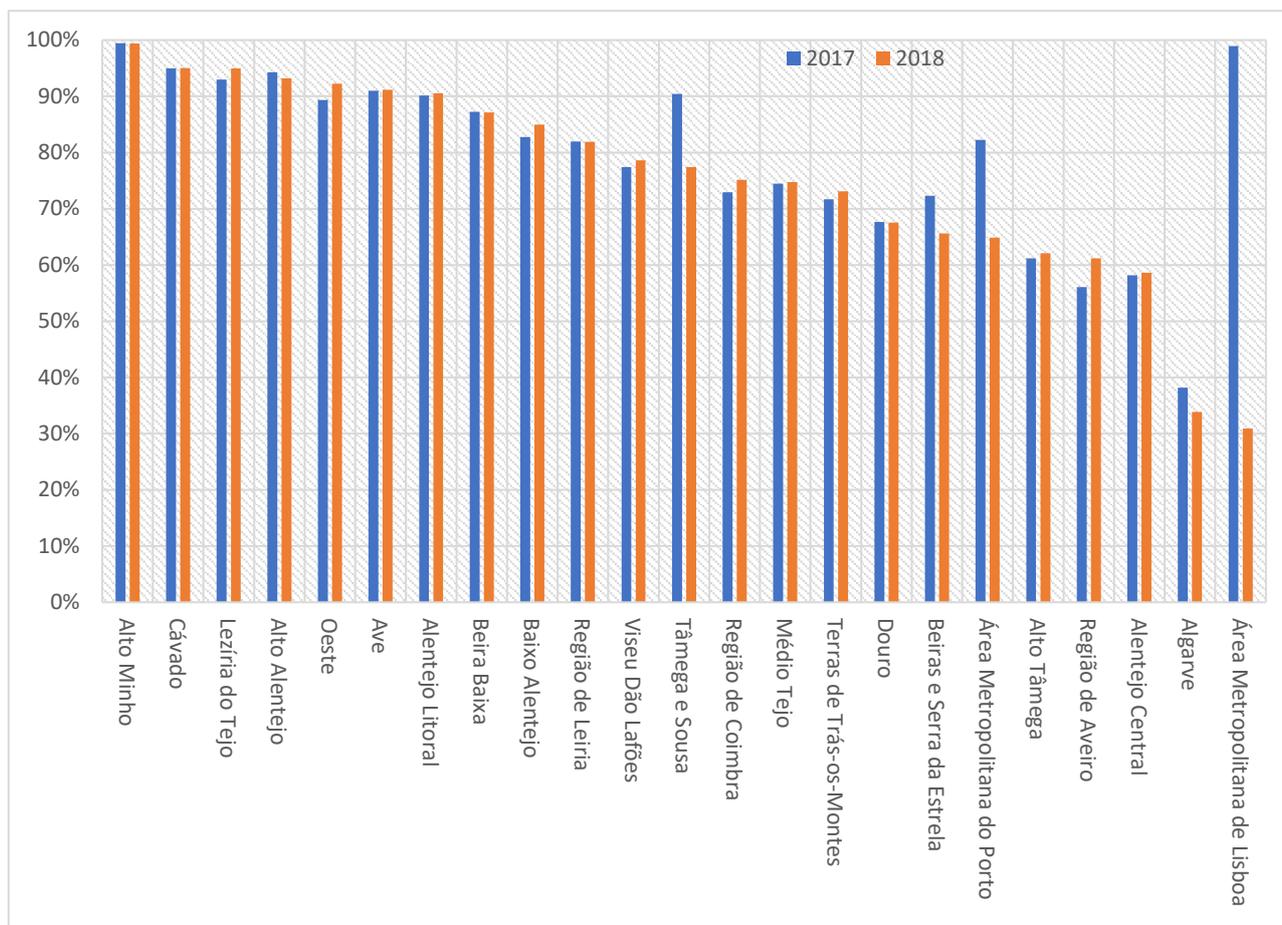
De acordo com a Figura 15, constata-se que as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto apresentam o maior número de alunos, com destaque para os Municípios de Lisboa e do Porto. As CIM que apresentam os montantes mais elevados de despesa com o transporte escolar são as CIM do Douro, Alto Tâmega, Beira Baixa e Viseu Dão Lafões.

Figura 16 – Despesa global com o serviço público de transporte passageiros regular e despesa com o transporte escolar, por CIM/AM, em 2017 e 2018



Conforme se constata da Figura 16, as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto apresentam os montantes mais elevados despesa com o transporte escolar, o que seria expectável considerando que apresentam também a despesa global com o serviço público de transporte passageiros regular mais elevada, e a secção 4 do presente relatório, assim como os relatórios anteriores publicados pela AMT sobre este tema já tinham evidenciado que o peso da despesa com o transporte escolar na despesa global com o serviço público de transporte de passageiros regular é dos mais elevados, se não mesmo o mais elevado face às outras componentes de despesa.

Figura 17 – Peso da despesa com o transporte escolar no total da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, por CIM/AM, em 2017 e 2018



A Figura 17 representa o peso do transporte escolar no total da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, por CIM/AM, destacando-se o facto de, como acima referido, o peso desta componente poder atingir os 75% do total da despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, e só em casos raros se situar abaixo dos 60%.

Em conclusão, parece que, das dimensões analisadas, aquela que tem maior influência na despesa dos municípios com o serviço público de transporte de passageiros regular é a população residente, já que os dados analisados apontam para o facto de esta despesa, nos anos analisados, ter sido influenciada pelo número de residentes.

7. Recomendações

Firme em continuar o trabalho de recolha detalhada da informação necessária ao cumprimento da competência da AMT para se proceder ao controlo anual das compensações financeiras, entende-se que, em resultado do presente relatório, surge a necessidade de reforçar a recomendação ao Governo, já anteriormente efetuada no relatório precedente²³, de pugnar por uma clarificação dos conceitos e pela criação de procedimentos eficazes e operacionais de recolha e transmissão de informação sobre compensações financeiras para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular.

Apesar do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, alterado pela Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto, ter avançado precisamente no sentido de estabelecer mecanismos de transmissão e divulgação de informação relativa a subvenções públicas, o que se pode concluir é que estes mecanismos de transmissão e publicitação de informação sobre compensações financeiras não são suficientes nem eficazes para efeitos do controlo abrangente e integrado sobre o esforço financeiro público associado à disponibilização de serviços de interesse económico geral.

Aliás, tal é visível, comprovadamente, na diferença constatada no reporte de dados por parte de operadores de transportes e da AP local, em resposta a um pedido de informação idêntico, conforme explanado nas páginas 17-18 do presente relatório.

Para o efeito, considera-se necessário dar maior clareza, sistematização e periodicidade aos procedimentos de troca de informação entre as diversas entidades públicas, como sejam a Inspeção-Geral de Finanças (IGF), a Direção-Geral das Autarquias Locais (DGAL), o IMT e a AMT, assim como clarificar os conceitos envolvidos, de forma a tornar mais exatos os procedimentos de recolha e transmissão de informação supramencionados, tendo em conta a nova realidade decorrente do RJSPTP e do Regulamento.

Afigura-se, na generalidade, que:

²³ http://www.amt-autoridade.pt/media/1945/relatorio_compensacoesfinanceiras_servico_publico_transporte_passageiros_regular.pdf.

- O controlo das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral se consubstancia na obrigatoriedade de recolha, transmissão e divulgação dos montantes pagos a título de compensação financeira;
- Tal obrigatoriedade de recolha recai sobre a AP central, direta ou indireta, AP local, incluindo organismos públicos, e ainda sobre todos os beneficiários dessas mesmas compensações financeiras;
- As entidades que suportam os montantes em causa, bem como os seus beneficiários, devem proceder ao tratamento contabilístico autonomizado destes montantes, com o objetivo de que os mesmos sejam claramente identificados e sejam divulgados, periodicamente e em formatos acessíveis, designadamente nos seus relatórios e contas;
- Essas mesmas entidades devem articular-se com a DGTF, IGF, DGAL, IMT e AMT, através da implementação de procedimentos normalizados, periódicos e uniformes de recolha, transmissão e divulgação de informação, sem prejuízo das competências próprias da AP local;
- Deve ser reportado à AMT todo e qualquer instrumento legal, regulamentar, administrativo, contratual, empresarial ou contabilístico que sustente os fluxos financeiros associados a estas compensações.

De referir que no âmbito da avaliação de instrumentos contratuais e tarifários, a AMT emitiu diversas orientações às autoridades de transportes e operadores:

- Informação às autoridades de transportes - indicadores de monitorização e supervisão - Lei n.º 52/2015, de 9 de junho²⁴;
- Informação sobre auxílios de Estado e compensações²⁵;
- Orientações - obrigações de reporte e publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007²⁶;
- Obrigações legais de transmissão de informação por parte de operadores de transportes²⁷;

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

²⁵ https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf.

²⁶ https://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf.

²⁷ https://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf.



- Regulamento sobre regras tarifárias e procedimentos de recolha de informação²⁸.

Tal representa um esforço de aproximação à necessidade de clareza e objetividade que é imposta ao controlo do esforço financeiro público associado à disponibilização do serviço público de transporte de passageiros, decorrente do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e do enquadramento europeu relativo a auxílios de Estado. Aliás, aquele regulamento impõe claramente a necessidade de introdução de contabilidade analítica, sendo que algumas das exigências específicas do setor dos transportes poderão não estar cobertas pelo regime legal aplicável a outras atividades económicas.

Nesse sentido, a AMT irá promover, em parceria com a Ordem dos Contabilistas Certificados, uma análise sobre o possível ajustamento no sistema contabilístico aplicável aos municípios, com o objetivo de proporcionar às entidades anteriormente referidas o reporte automático da informação relativa às compensações financeiras de um modo individualizado, objetivo e sistemático, sem necessidade de recorrer a cálculos para obter a informação necessária ao controlo das referidas compensações.

A AMT considera que só com o acesso a toda a informação relevante pode, no cumprimento das suas atribuições, fazer um completo controlo das compensações financeiras e consequentemente aferir da legalidade das mesmas.

Nesta esteira, entende-se que uma maior clarificação de cada conceito e das obrigações associadas a cada *stakeholder* reforçará a transparência na informação disponibilizada. É importante relevar que não se trata aqui de alterar as competências já legalmente cometidas a cada uma das entidades públicas referidas, mas de estabelecer as obrigações de transmissão e divulgação de informação associadas a essas mesmas competências com o objetivo de promover um conhecimento detalhado, rigoroso e atualizado sobre o *Ecosystema da Mobilidade e dos Transportes*, que consubstancia uma das prioridades da AMT, enquanto regulador económico independente.

Sem prejuízo da ponderação da alteração do enquadramento legal e da promoção de instrumentos regulamentares ou de orientações (*softlaw*), a AMT entende ser necessária a elaboração de um regulamento administrativo de eficácia externa que possa dar resposta às preocupações acima apresentadas, designadamente através da definição de procedimentos de reporte pelos municípios e operadores de transporte de

²⁸ https://www.amt-autoridade.pt/media/2011/regulamento_regrastarifarias_procedimentos_recolhainf.pdf.

passageiros. Tal regulamento deverá articular-se com os reportes já previstos no Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, e no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, no sentido de promover a recolha de informação de forma uniformizada e não induzir obrigações acrescidas ou desconexas de informação.

Com a implementação destes mecanismos pretende-se, progressivamente, aferir da transparência e objetividade da ação das diversas autoridades de transportes no que se refere à contratação de serviços de transportes de passageiros.

8. Conclusões

O presente relatório sobre as compensações financeiras pagas em 2018 visa dar resposta à obrigatoriedade de a AMT “*proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados*”, e incide sobre a obtenção e tratamento de informação estatística, uma vez que, antes de mais, a AMT entende que qualquer atuação pública, imediata ou estratégica, deve estar fundada num correto conhecimento de cada realidade específica, seja quanto ao seu enquadramento formal, seja na avaliação precisa dos impactos da atuação dos *stakeholders* (benefícios e custos, públicos e privados, inerentes à transformação).

As compensações financeiras consideradas no presente relatório abrangem todos os modos de transporte (rodoviário, ferroviário, fluvial e metro). A análise inclui as compensações financeiras atribuídas pela AP central e pela AP local, baseadas em fontes distintas de informação. Assim:

- Para as compensações financeiras atribuídas pela AP central, as fontes de informação são a DGTF, a IGF, a Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e da Ação Climática e a Secretaria-Geral do Ministério da Economia, o IMT, a DGAL e a informação disponível no Diário da República;
- Para as compensações atribuídas pela AP local, as fontes de informação são os municípios e os operadores de transporte público de passageiros.

Considerando a informação obtida junto da AP central, constatou-se que o montante das indemnizações compensatórias ascendeu, em 2018, a 9,82 milhões de euros, o que representa um aumento de 0,8% em relação a 2017. No mesmo período, o montante



das compensações tarifárias aumentou cerca de 10%, para cerca de 37 milhões de euros.

No que se refere à informação obtida junto da AP local, os 239 municípios (86%) que responderam à solicitação da AMT informaram ter pago, em 2017 e 2018, cerca de 186,3 milhões de euros para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, dos quais o transporte escolar – passes escolares mais circuitos especiais – (128,7 milhões de euros; 69,1%) e os montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (43,5 milhões de euros; 23,4%) representam mais de 92%.

Por outro lado, os cerca de 92% dos operadores (111) informaram ter recebido de organismos públicos, para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, um total de 260 milhões de euros, em 2017 e 2018, dos quais 127,5 milhões de euros (49%) para financiamento do transporte escolar – passes escolares mais circuitos especiais – 48,8 milhões de euros ao abrigo de um contrato de serviço público (18,8%), 42 milhões de euros em compensações tarifárias (16,2%) e 40,4 milhões de euros em indemnizações compensatórias (15,5%).

A AMT realizou ainda, no presente relatório, uma análise detalhada da despesa dos municípios com o serviço público de transporte de passageiros regular, nomeadamente com o transporte escolar, relacionando-a com a população residente e a superfície ocupada por cada município. No que refere ao transporte escolar em concreto, fez correlação com o número de alunos inscritos. Considerando a relevância das unidades geográficas das Comunidades Intermunicipais (CIM) e das Áreas Metropolitanas (AM), a análise é apresentada, na maior parte das dimensões, agregada ao nível das CIM/AM.

Neste contexto, é possível concluir que a população residente indicia ser a única dimensão de análise com influência direta na despesa efetuada com o serviço público de transporte de passageiros regular. Efetivamente, constata-se que as CIM/AM com menor população residente, logo com uma menor procura potencial, apresentam uma despesa por residente superior à das CIM/AM nas quais a população residente é superior e logo têm uma maior procura potencial por serviços de transporte público. Por sua vez, os dados analisados não permitem concluir pela existência de uma correlação entre a superfície ocupada pelos diferentes territórios e a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, nem entre o número de alunos e a despesa com o transporte escolar. Esta análise levada a cabo pela AMT ainda não tem a profundidade



necessária para permitir avançar com explicações para estas constatações mas a mesma está a ser aprofundada para possibilitar a sua disponibilização em publicações posteriores.

Anexo A – Lista de empresas privadas beneficiárias de compensações tarifárias

Empresas privadas	Passe 4_18	Passe sub23	Passe Social+	Área Metropolitana do Porto	Área Metropolitana de Lisboa
A. da Costa Reis & Filhos, Lda	✓	✓			
A. Nogueira da Costa, Lda	✓	✓	✓	✓	
Albano Esteves Martins & Filhos, Lda	✓	✓			
Alfredo Farreca Rodrigues, Lda	✓	✓			
António da Silva Cruz & Filhos, Lda	✓	✓	✓	✓	
António dos Prazeres da Silva & Filhos, Lda	✓	✓			
Arriva Portugal - Transportes, Lda	✓	✓			
ATF - Auto Transportes do Fundão, SA	✓	✓			
Auto Mondinense, SA	✓	✓			
Auto Viação Almeida & Filhos, SA	✓	✓			
Auto Viação Aveirense, Lda	✓	✓			
Auto Viação da Murtosa, Lda	✓	✓			
Auto Viação de Souto, Lda	✓	✓			
Auto Viação do Minho, Lda	✓	✓			
Auto Viação do Tâmega, Lda	✓	✓			
Auto Viação Espinho, Lda	✓	✓			
Auto Viação Feirense, Lda	✓	✓			
Auto Viação Grijó, Lda	✓	✓			
Auto Viação Landim, Lda	✓	✓			
Auto Viação Melgaço, Lda	✓	✓			
Auto Viação Pacense, Lda	✓	✓	✓	✓	
Autobus, Lda	✓	✓			
Barraqueiro Transportes, SA	✓	✓			
Caetano Cascão Linhares, H, Lda	✓	✓			
CAIMA - Transportes, SA	✓	✓			
Charline Transportes, Sociedade Unipessoal, Lda	✓	✓			
Corgobus - Transportes Urbanos de Vila Real, Lda	✓	✓			
Covibus - Transportes Urbanos da Covilhã, SA	✓	✓			
EAVT - Empresa Automobilística Viação e Turismo, Lda	✓	✓			
Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda	✓	✓			
Empresa de Transportes Auto Penafiel, Lda	✓	✓			
Empresa de Transportes Courense, Lda	✓	✓			
Empresa de Transportes Gondomarense, Lda	✓	✓	✓	✓	
Empresa Hoteleira do Gerês, Lda	✓	✓			
Esteves, Braga & Andrea, Lda	✓	✓			
ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, SA	✓	✓			
EVA Transportes, SA	✓	✓			
Frota Azul - Transportes e Turismo, Lda	✓	✓			
Henrique Leonardo Mota, Lda	✓	✓			
Isidoro Duarte, Lda	✓	✓			
J. Espírito Santo & Irmãos, Lda	✓	✓	✓	✓	
JOALTO - Rodoviária das Beiras, Lda	✓	✓			
Joaquim Guedes, Filho & Genros, SA	✓	✓			
José Alves & Filhos, Lda	✓	✓			
Litoral Norte, Lda	✓	✓			
Marques, Lda	✓	✓			
Minho Bus - Transportes do Minho, Lda	✓	✓			
Moisés Correia de Oliveira, Lda	✓	✓			
Moreira, Gomes & Costas, SA	✓	✓	✓	✓	
OFR Transportes, Lda	✓	✓	✓	✓	
PXM - Transportes Rodoviários Urbanos de Faro, SA	✓	✓			
Resende - Atividades Turísticas, SA	✓	✓	✓	✓	
Rodonorte - Transportes Portugueses, SA	✓	✓			
Rodoviária da Beira Interior, SA	✓	✓			
Rodoviária da Beira Litoral, SA	✓	✓			
Rodoviária de Lisboa, SA	✓	✓	✓		✓
Rodoviária D'Entre Douro e Minho, SA	✓	✓			
Rodoviária do Alentejo, SA	✓	✓			
Rodoviária do Lis, Lda	✓	✓			
Rodoviária do Oeste, Lda	✓	✓			
Rodoviária do Tejo, SA	✓	✓			
Salvador Alves Pereira & Filhos, Lda	✓	✓			
Scotturb - Transportes Urbanos, Lda	✓	✓	✓		✓
Sequeira, Lucas, Venturas & Cª, Lda	✓	✓			
Soares Oliveira, SA	✓	✓			
Transcovizela - Transportes Públicos, SA	✓	✓			
Transcunha - Transportes Rodoviários de Viana, Lda	✓	✓			
Transdev Douro, SA	✓	✓			
Transdev Interior, SA	✓	✓			
Transdev Norte, SA	✓	✓			
Transurbanos de Guimarães, Lda	✓	✓			
T.R.P.N-Transp. Rod. Port. do Norte, Soc. Unipessoal, Lda	✓	✓			
TST - Transportes Sul do Tejo, SA	✓	✓	✓		✓
TUF - Transportes Urbanos de Famalicão, Lda	✓	✓			
TURITALÉFE, Lda	✓	✓			
TUST - Transportes Urbanos de Santo Tirso, Lda	✓	✓			
TUVR - Urbanos de Vila Real, Unipessoal Lda	✓	✓			
União de Sátão & Aguiar da Beira, Lda	✓	✓			
União de Transportes dos Carvalhos, Lda	✓	✓			
Valpi Bus, SA	✓	✓	✓	✓	
Vimeca Transportes, Lda	✓	✓	✓		✓
Viva Bus Transportes, Lda	✓	✓			

Anexo B – Tabela enviada aos operadores, no âmbito do pedido de informação

Pagamentos efetuados pelos organismos públicos centrais e locais												
Organismos públicos (inserir tantas linhas quantas as sejam necessárias para abranger todos os pagamentos efetuados por organismos públicos entre 2009 e 2017)	Ano no qual teve lugar o recebimento	Transporte regular (colocar "x" nas células apropriadas)			Montantes (colocar o montante respetivo (sem IVA) nas células apropriadas)							
		Em ligeiros de passageiros	Em pesados de passageiros	Trata-se de transporte escolar?	Contrato de serviço público	Indemnizações compensatórias	Compensações tarifárias	Passes escolares	Transportes escolares - circuitos especiais	Transporte flexível	Prestação de serviços	Outros montantes
Exemplo: Município B			x				5 000,00 €					
Município de												
Município de												
Município de												
Município de												
Município de												
Município de												
Município de												
Organismo da Administração Pública central:												
Organismo da Administração Pública central:												
Organismo da Administração Pública central:												
TOTAL												

Exemplo: se tiver sido feito um pagamento pelo Município B, a título de compensações tarifárias para transporte em pesado de passageiros, no montante de 5000 euros, na coluna A deverá ser escrito "Município B". deverá ser feita uma cruz nessa linha, na coluna "Transporte regular em pesados de passageiros" e deverá ainda ser colocado o montante de 5000 euros, na mesma linha, na célula "Compensações tarifárias" (esta situação está exemplificada a verde na primeira linha da tabela).

Nota: o quadro deverá ter tantas linhas quantos pagamentos foram efetuados pela totalidade dos organismos públicos (centrais, como organismos da administração central, ou locais, como municípios).

Organismo público: organismo da Administração Pública central (ex.: Direção-Geral dos Estabelecimentos Escolares, Direção-Geral do Tesouro e Finanças, Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente, etc...) ou da Administração Pública local (Freguesias, Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas)

Transporte regular em ligeiros de passageiros: transporte regular de passageiros efetuado em veículos ligeiros.

Transporte regular em pesados de passageiros: transporte regular de passageiros efetuado em veículos pesados.

Transporte escolar: transporte regular de crianças, de e para a escola. Não inclui transporte para atividades extracurriculares, ATL, natação, visitas de estudo, participação em eventos, etc...

Contrato de serviço público: montante pago pelo organismo público ao operador no âmbito de um contrato através do qual o organismo público contrata o operador para o fornecimento do serviço de transporte. Este contrato poderá ter a forma de um contrato, acordo, protocolo, etc... e pode ou não ter forma escrita. Inclui ainda qualquer decisão administrativa (deliberações) ou regulamentos e instrumentos legais.

Indemnizações compensatórias: pagamento efetuado pelo organismo público referente ao cumprimento, por parte do operador, de obrigações de serviço público estabelecidas (ou não) através de contrato ou outro ato administrativo, regulamentar ou legal.

Compensações tarifárias: montante pago pelo organismo público ao operador com o objetivo de o compensar pela perda de receita associada à determinação de uma tarifa máxima.

Passes escolares: montante pago pelo organismo público ao operador para financiamento do passe escolar.

Transporte escolar - circuitos especiais: montante pago pelo organismo público ao operador para financiamento dos circuitos especiais, no âmbito do transporte escolar, de acordo com os artigos 6.º e 15.º a 17.º do Decreto-Lei n.º 299/84, de 5 de setembro.

Transporte flexível: montante pago pelo organismo público ao operador pela realização de serviço de transporte de passageiros flexível, i.e., serviço de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo.

Prestação de serviços: pagamento efetuado pelo organismo público ao operador, a título de prestação de serviços de transporte. Nesta categoria não devem ser incluídos os montantes pagos a título de circuitos especiais no âmbito do transporte escolar. Deve ser indicado, em todos os pagamentos incluídos nesta categoria, a que corresponde a respetiva prestação de serviços.

Outros montantes: qualquer outro montante pago por um organismo público, referente a transporte regular de passageiros, e que não possa ser categorizado em nenhuma das categorias anteriores. Deve ser indicado, em todos os pagamentos incluídos nesta categoria, a que corresponde o respetivo montante pago. Esta categoria só deve ser utilizada em último recurso.



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel: (+351) 211 025 800

www.amt-autoridade.pt