

**PARECER N.º 25/2019**  
**DIREÇÃO DE SUPERVISÃO**  
**DIVISÃO DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO**  
**SETORIAL**

**I - DO ENQUADRAMENTO**

1. Em sede de emissão do Parecer Prévio Vinculativo sobre a Concessão do Transporte Público Rodoviário de Passageiros no Município de Cascais (Parecer n.º 9/2019, de 07.03.2019), a AMT pronunciou-se relativamente aos resultados operacionais gerados pelas atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, no âmbito da área de negócio “Mobilidade Integrada/MobiCascais”, concluindo que a atividade de transporte público de passageiros em autocarro tem natureza estruturalmente deficitária.
2. A este propósito, e tal como referido no Parecer n.º 9/2019, a viabilidade económica da atividade de transporte público em autocarro tem sido assegurada pelo mecanismo de subsídio cruzada entre as atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, no âmbito do segmento de negócio “Mobilidade Integrada/Mobi Cascais”, mais precisamente pela afetação dos excedentes económicos gerados pelas atividades de “estacionamento de superfície” e “parques de estacionamento”.
3. Em concreto, e com fundamento na informação transmitida pelo Município sobre os resultados operacionais por atividade integrante do segmento de negócio “Mobilidade Integrada/MobiCascais”, que se encontra sistematizada no Quadro – Evolução dos resultados operacionais no âmbito da Mobilidade - constante do §81 do Parecer n.º 9/2019 – podemos concluir o seguinte:
  - As atividades “*estacionamento de superfície*” e “*parques de estacionamento*” são superavitárias e os respetivos excedentes permitem a cobertura do défice gerado pelas demais atividades de transporte público de passageiros;
  - As receitas provenientes da prestação de serviços de transportes de passageiros em autocarro não permitem a recuperação dos custos operacionais, prevendo-se que a taxa de cobertura dos custos não ultrapasse os 20% em 2019;

- O excedente gerado pela atividade de estacionamento de superfície situar-se-á em 2.157 092,70€, garantindo a cobertura integral do défice de exploração da atividade de transporte público de serviços; e
- As previsões económicas indiciam um agravamento de custos, na ordem de 1.861.610,15€, com conseqüente redução da margem operacional de 475.253,12€ para 101.310,22€ (corresponde apenas a 2% dos custos operacionais).

Quadro 1– Evolução dos resultados operacionais no âmbito da Mobilidade

		2016 [€]	2017 (€)	2018 (€)	2 019 €
Estacionamento de superfície	Receitas	2 365 603,17 €	3 145 732,38 €	2 842 350,63 €	3 920 026,83 €
	Custos	- 1 204 992,17 €	- 2 607 201,40 €	- 846 154,55 €	- 1 762 934,13 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>1 160 611,00 €</b>	<b>538 530,98 €</b>	<b>1 996 196,08 €</b>	<b>2 157 092,70 €</b>
Parques de Estacionamento	Receitas	405 413,82 €	477 515,10 €	482 168,48 €	617 932,15 €
	Custos	- 282 735,39 €	- 399 716,33 €	- 257 546,74 €	- 478 037,32 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>122 678,43 €</b>	<b>77 798,77 €</b>	<b>224 621,74 €</b>	<b>139 894,83 €</b>
Bicicletas Partilhadas	Receitas	420 008,60 €	92 404,74 €	100 673,18 €	166 009,50 €
	Custos	- 217 546,80 €	- 868 796,20 €	- 542 297,07 €	- 1 025 283,76 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>202 461,80 €</b>	<b>- 776 391,46 €</b>	<b>- 441 623,89 €</b>	<b>- 859 274,26 €</b>
Transporte Público de Passageiros	Receitas	2 110,61 €	91 700,03 €	129 857,58 €	258 951,90 €
	Custos	- 18 670,06 €	- 1 027 984,51 €	- 1 077 545,93 €	- 1 382 671,40 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>- 16 559,45 €</b>	<b>- 936 284,48 €</b>	<b>- 947 688,35 €</b>	<b>- 1 123 719,51 €</b>
Direção e Gabinetes	Receitas	- €	1 284,11 €	- €	- €
	Custos	319 696,78 €	784 980,34 €	356 252,46 €	212 683,54 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>319 696,78 €</b>	<b>783 696,23 €</b>	<b>- 356 252,46 €</b>	<b>- 212 683,54 €</b>
Atividade Global	Receitas	3 193 136,20 €	3 806 068,14 €	3 555 049,87 €	4 962 920,37 €
	Custos	- 1 404 247,64 €	- 4 118 718,10 €	- 3 079 796,75 €	- 4 861 610,15 €
	<b>Resultado operacional</b>	<b>1 788 888,56 €</b>	<b>- 312 649,96 €</b>	<b>475 253,12 €</b>	<b>101 310,22 €</b>

- Muito embora o princípio de “subsidição” da atividade de transporte público de passageiros em autocarro pelas restantes atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, no âmbito da mobilidade, esteja plasmado no clausulado dos contratos analisados, mais precisamente na cláusula remuneratória, a AMT não pôde deixar de verificar o cumprimento dos princípios consagrados no Acórdão Altmark quer na perspetiva linha a linha, quer na perspetiva da atividade global.
- Neste sentido, a AMT considerou pertinente que fosse demonstrado pelo Município a viabilidade económica a nível de cada uma das linhas analisadas com a indicação das respetivas fontes de financiamento (receitas tarifárias e outras receitas), sendo de referir que foram realizadas várias iterações entre a AMT e a CMC com vista ao cabal esclarecimento sobre a metodologia empregue por esta Edilidade relativamente aos critérios de alocação dos custos operacionais para as diferentes linhas, incluindo a robustez e fiabilidade do modelo financeiro.

6. Os valores revistos para as receitas, custos e resultados operacionais por linha (Cenário Base), assim como os valores reais das referidas rubricas (2018), apresentados pela CMC, encontram-se sistematizados no Quadro infra, §90 do Parecer n.º 9/2019, que se reproduzem neste parecer para uma melhor facilidade de leitura:

Quadro 2– Síntese da informação dos resultados operacionais por linha

	Pressupostos				Cenário Base			2018 (REAL)			Desvio Resultados operacionais Base- Real	Custo/ Km
	Extensão	Serviços	Km percorridos	Passageiros	Receitas	Custos Operacionais	Resultados Operacionais	Receitas	Custos Operacionais	Resultados Operacionais		
busCas SDR	4,7	22.279	104.711	91.267	77 014,87 €	346 396,00 €	-269 381,13 €	57 443,92 €	252 353,94 €	-194 910,02 €	-74 471,11 €	2,32 €
busCas SDR Norte	8	5.750	46.000	25.648	21 642,84 €	142 844,45 €	-121 201,61 €	14 969,97 €	111 618,11 €	-96 648,14 €	-24 553,47 €	2,33 €
busCas SDR Oeste	8,2	1.250	10.250	1.755	1 480,94 €	90 210,74 €	-88 729,80 €	614,66 €	26 602,69 €	-25 988,03 €	-62 741,77 €	2,49 €
busCas Estoril	5,9	28.659	169.088	65.790	55 516,33 €	108 137,16 €	-52 620,83 €	61 370,29 €	390 293,01 €	-328 922,72 €	276 301,89 €	2,24 €
busCas Cascais-Hospital	5,3	6.011	31.858	8.107	6 841,02 €	101 484,37 €	-94 643,35 €	8 966,84 €	44 538,02 €	-35 571,18 €	-59 072,17 €	1,41 €
busCas Malveira-Hospital	8,8	6.027	53.038	10.340	8 725,32 €	74 486,15 €	-65 760,83 €	6 478,07 €	50 955,59 €	-44 477,52 €	-21 283,31 €	0,96 €
busCas Carcavelos	5,8	3.490	20.242	4.766	4 021,75 €	100 181,14 €	-96 159,39 €	4 141,93 €	49 491,32 €	-45 349,39 €	-50 810,00 €	2,35 €
busCas Nova SBE	1,6	5.096	8.154	9.410	7 940,55 €	109 721,95 €	-101 781,40 €	12 880,17 €	20 238,94 €	-7 358,77 €	-94 422,63 €	2,38 €
<b>Total</b>		<b>78.562</b>	<b>443.341</b>	<b>217.083</b>	<b>183 183,62 €</b>	<b>1 073 461,96 €</b>	<b>-890 278,34 €</b>	<b>166 865,85 €</b>	<b>946 091,62 €</b>	<b>-779 225,77 €</b>	<b>-111 052,57 €</b>	

7. Sem prejuízo das conclusões alcançadas pela AMT, importa referir que foram referenciadas no já citado Parecer n.º 9/2019, um conjunto de limitações relativamente à fiabilidade dos dados económicos apresentados e à robustez do modelo financeiro inerente aos contratos de concessão de serviço público, que indiciavam claramente a premência da implementação de um modelo de contabilidade analítica e a promoção da transparência dos fluxos de financiamento entre as várias atividades.
8. Neste sentido, e conforme resulta da leitura do §152 do Parecer n.º 9/2019, foram apresentadas pela AMT um conjunto de recomendações que visavam colmatar as fragilidades identificadas, em ordem a ver assegurados os seguintes princípios:
- O Princípio da transparência e não sobre recuperação de custos, em linha com os quatro critérios Altmark;
  - O Princípio proporcionalidade (adequação, necessidade e proibição do excesso) subjacente às infrações por incumprimento contratual, de modo a garantir que as infrações por incumprimento assegurem a solução mais adequada do ponto de vista do cumprimento contratual.
9. As recomendações efetuadas foram as seguintes:
- a) *“Introdução - mesmo que progressiva - de sistema de contabilidade analítica que permita a contabilização dos gastos, rendimentos e resultados da empresa e por área de negócio, sem prejuízo de, num*

- período transitório, se introduzirem regras de separação e alocação de gastos e rendimentos por linha e indexação a cada uma delas dos fluxos financeiros associados a cada uma das atividades da empresa não contratualizadas diretamente nos contratos sujeitos a parecer;*
- b) Introdução, nos contratos ou em instrumento regulamentar disciplinador e agregador da atividade da empresa, das relações entre as várias áreas de negócio com a atividade de transporte público de passageiros, sobretudo no que se refere aos fluxos financeiros de financiamento;*
  - c) Introdução, nos contratos ou em instrumento regulamentar disciplinador e agregador da atividade da empresa, do mecanismo de pagamento de eventuais compensações financeiros, nos termos do anexo ao Regulamento, para a eventualidade de os mecanismos de financiamento previstos no contrato – remuneração pelas receitas do transporte público ou das outras atividades – não serem suficientes;*
  - d) As demonstrações financeiras vertidas no Relatório de Gestão e Documentos de Prestação de Contas devem não só apresentar os resultados económicos agregados da Cascais Próxima, mas também os proveitos gerados e os custos operacionais por área de negócio e por cada um dos serviços de transporte público, sendo tal informação relevante para efeitos de elaboração do Relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento;*
  - e) Elaboração do Relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento<sup>1</sup>, contendo informação desde 2016, demonstrando o cumprimento dos ditames legais quanto à definição e prestação especificada de obrigações de serviço público e conformidade legal do financiamento público ao transporte público de passageiros.*

---

<sup>1</sup> Também desta forma se dá cumprimento ao n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento e ao ponto 2.5.1. das Orientações da Comissão: “o artigo 7.º, n.º 1, do regulamento prevê que cada autoridade competente publique um relatório anual circunstanciado sobre as obrigações de serviço público que são da sua competência, os operadores de serviços públicos selecionados e as compensações e os direitos exclusivos concedidos a estes como contrapartida. O relatório deve estabelecer a distinção entre transporte por autocarro e por comboio, permitir o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos e, se for caso disso, prestar informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos. No entender da Comissão, um «relatório circunstanciado» será um relatório global relativo a todos os contratos de serviço público que a autoridade competente adjudicou, os quais devem ser todos identificados individualmente. Além dos valores totais, as informações fornecidas deverão, pois, referir-se a cada contrato, acautelando a proteção dos interesses comerciais legítimos dos operadores. Os operadores de transportes públicos estão obrigados a prestar às autoridades competentes todos os dados e informações que lhes permitam cumprir as obrigações de publicação. Para se conseguir o objetivo desta disposição, que é a monitorização e avaliação úteis da rede de transportes públicos com vista a possibilitar a comparação com outras redes de transportes públicos num quadro transparente e estruturado, a Comissão incentiva os Estados-Membros e as suas autoridades a assegurarem, voluntariamente, o acesso fácil a esta informação e possibilitarem comparações úteis. (...)”.

- f) *Introdução, no contrato, ou por instrumento regulamentar ou contratual agregador de todos os contratos, de referenciais objetivos para todas as obrigações contratuais, sem prejuízo da introdução de margens de execução adaptáveis à evolução e circunstâncias diversas por referência a objetivos de curto e médio prazo, e todos os outros instrumentos estratégicos e operacionais que enquadram ou complementam o contrato;*
- g) *Por via de instrumento contratual, regulamentar e administrativo do Município, seja estabelecido um apuramento sistemático e periódico – mensal ou trimestral, sem prejuízo do anual ou outro – do cumprimento de indicadores operacionais<sup>2</sup>, como de horários e frequências e clarificação de situações que possam constituir motivo desculpável (trânsito, acidentes, intervenções no espaço público, eventos, etc), sem prejuízo da previsão de desvios, tendo em conta que o serviço em modo autocarro está sujeito à condicionante de circular em vias partilhadas, de forma que a informação ao público seja clara e transparente, permitindo ajustar horários e frequências à oferta que empresa consegue efetivamente disponibilizar e não quanto ao que estima, no início do ano, disponibilizar no ano seguinte e que pode não se verificar;*
- h) *Previsão de que todas as obrigações que vinculam a empresa estejam diretamente ligadas a determinada sanção por incumprimento contratual, de acordo com uma graduação de gravidade definida, que permita determinar o respetivo montante de aplicações pecuniárias, sem prejuízo de tal ser fixado num intervalo razoável, dentro dos limites globais constantes do contrato e tendo em conta o poder de decisão, também discricionário, de uma autoridade de transportes. Acresce que a aplicação de sanções (também pecuniárias) deve estar associada, de forma objetiva, não só ao incumprimento de obrigações de performance operacional, mas a todas as obrigações contratuais”.*

---

<sup>2</sup> Recorde-se a sugestão de indicadores de monitorização e supervisão contratual, sugeridos pela AMT e disponível em [https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite\\_indicadores\\_monitorizacao\\_supervisao\\_at.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf)

## II – DO PARECER

10. Em resposta, pelo Ofício n.º 4249, de 14-07-2019, o Município respondeu que *“Pese embora esteja em curso a finalização do concurso público internacional para a prestação de serviços de transporte público rodoviário de passageiros no concelho de Cascais - cujas peças do procedimento mereceram parecer prévio vinculativo da AMT (Parecer n.º 21/2018 em 25 de setembro de 2018) - e que, após adjudicação da referida prestação de serviços, serão absorvidos os serviços agora prestados pela Cascais Próxima, que deixará de os executar (sem prejuízo do período de transição inicial previsto naquele concurso, que pode ir até um ano), o Município de Cascais, ante a necessidade de dar continuidade ao serviço prestado no âmbito do transporte flexível levado a cabo nas carreiras Nova SBE e Transporte Escolar Malveira-Cascais, na expectativa de promover uma salutar coexistência e cooperação institucional, acolheu as recomendações elencadas no Parecer n.º 9/2019, dando agora conta das démarches entretanto realizadas”*.
11. No que se refere à primeira recomendação, relativa à introdução de contabilidade analítica, foi respondido que a Cascais Próxima *“já apresenta uma estrutura de “sub” centros de custos/resultados por cada área de negócio, sendo objeto de relato financeiro mensal,- permitindo a análise de desvios entre os custos e rendimentos reais e o orçamento anual/plurianual, visando a otimização dos custos de operação e respetivos ganhos de eficiência, com impacto na diminuição relevante nos custos diretos das atividades core, reforçando a capacidade de remunerar os fatores de produção.”*
12. De qualquer modo, irá ser promovida *“no decorrer deste ano, uma estrutura de contabilidade analítica que permitirá avaliar a rentabilidade das carreiras, com separação e alocação de gastos e rendimentos por linha, evidenciando os fluxos financeiros entre as várias áreas de negócio de Empresa e as áreas da Mobilidade Integrada, nomeadamente, gestão de estacionamento, gestão dos transportes públicos de passageiros e gestão da mobilidade suave”*.
13. No que se refere à introdução, nos contratos ou em instrumento regulamentar, das relações entre as várias áreas de negócio com a atividade de transporte público de passageiros, sobretudo no que se refere aos fluxos financeiros de financiamento, respondeu o Município que *“foi introduzido nas minutas de contrato que se anexam à presente informação como Anexo 1, sendo que na sua Cláusula 2A - (Modelo de remuneração do operador do serviço) se faz referência à existência de um sistema de mobilidade integrada através do qual a prestação de serviço de transporte público de*



*passageiros é remunerada pelas receitas geradas pela exploração do mesmo e, em caso de insuficiência destas, por receitas advenientes das diferentes atividades englobadas no sistema MobiCascais, designadamente, as atividades de gestão de estacionamento em parques de estacionamento e na via pública, incluindo os proveitos provenientes da fiscalização deste último, e as atividades de bike sharing e de bike parking”.*

14. No que belisca à previsão do mecanismo de pagamento de eventuais compensações financeiras, nos termos do anexo ao Regulamento, para a eventualidade de os mesmos não serem suficientes, respondeu o Município que *“Tratando-se de um sistema de gestão de mobilidade integrada, este permite que a gestão dos modos suaves e dos transportes públicos não se insira numa política de subsidiação, dado que estamos perante um modelo de negócio assente num mix de produtos de mobilidade integrada, com margem de cobertura a absorver os custos de estrutura, cujos meios líquidos financeiros gerados pelas áreas de negócio afetas ao MobiCascais estão a ser objeto de reinvestimento, com maior aposta, numa primeira fase, na rede dos transportes públicos e modos suaves. Em consequência, o facto de as verbas do MobiCascais serem objeto de reinvestimento gera a desnecessidade de recorrer a compensações financeiras (vd. Cláusulas 2ª e 9ª dos aludidos contratos – Anexo I).*
15. Do mesmo passo, no que tange à recomendação de as demonstrações financeiras vertidas no Relatório de Gestão e Documentos de Prestação de Contas apresentarem os resultados económicos agregados da Cascais Próxima, mas também os proveitos gerados e os custos operacionais por área de negócio e por cada um dos serviços de transporte público, respondeu o Município que *“tudo fará para acolher as recomendações emitidas nos próximos documentos de prestação de contas referentes a 2019”.*
16. No que se refere à elaboração do Relatório previsto no artigo 7.º do Regulamento contendo informação desde 2016, e estabelecer um apuramento sistemático e periódico do cumprimento de indicadores operacionais, refere o Município que *“diligenciou-se no sentido de definir indicadores, os quais foram plasmados nos “Relatórios de Indicadores da Operação” relativos aos anos de 2016, 2017 e 2018, os quais se juntam à presente informação (vd. Anexo 2)” (...)* este é um processo dinâmico, que deve ser constantemente atualizado e reavaliado, e que por essa razão, deve permitir adequar o conjunto de indicadores a eventuais novas necessidades, sempre que se considere necessário.(...) *Do trabalho de incorporação dos indicadores recomendados pela AMT resultou uma nova matriz, que substituirá a existente na elaboração de futuros relatórios,*

*com início no presente ano. (...), esta matriz serve também de referencial para os operadores de transporte para cumprimento do dever de informação, previsto no artigo 22º do RJSPTP.*

17. Quanto à recomendação de introdução, em todos os contratos, de referenciais objetivos para todas as obrigações contratuais, refere-se que *“foram implementados por esta AT “Parâmetros de Qualidade”, os quais foram integrados nos Anexos 3 e 4, respetivamente, às minutas de contratos, tendo os mesmos sido, na sua maioria, convertidos em obrigações do operador, de acordo com o clausulado nas Cláusulas” e (...) foi desenvolvido recentemente um sistema de avaliação da qualidade do serviço prestado por transporte público, para o Município de Cascais, que nos permite controlar e avaliar o desempenho da qualidade da rede de transporte público rodoviário a operacionalizar no Concelho de Cascais (...), com recurso à Norma Portuguesa NP EN 1381612003 - Transportes/Logística e serviços/Transporte público de passageiros/Definição da qualidade de serviço, objetivos e medições - e à Norma Portuguesa NP 449312010 - Transporte público de passageiros/Linha de autocarros urbanos/Características e fornecimento do serviço, foi gizado um referencial objetivo para cada parâmetro de qualidade (vd. Anexos 3 e 4 às minutas dos contratos).”*
18. Por seu turno, no que concerne à recomendação de previsão de que todas as obrigações que vinculam a empresa estejam diretamente ligadas a determinada sanção por incumprimento contratual, de acordo com uma graduação de gravidade definida, *“foram introduzidas nas minutas dos contratos a celebrar com a Cascais Próxima, um conjunto de obrigações cujo incumprimento é gerador de multas contratuais, graduado em função da respetiva gravidade”.*
19. Adicionalmente, em 21-06-2019, a AMT considerou que o estudo económico da concessão do serviço público de transportes de passageiros *“busCas Nova SBE”* continha apenas informação sobre a receita estimada, sendo omissa em relação aos custos e, portanto, inconclusiva quanto aos resultados de exploração nesta linha. Neste estudo, a CMC refere o aumento significativo da procura, e que prevê, para os primeiros 12 meses de operação, atingir um total de 9.948 passageiros, 6.845 bilhetes de bordo vendidos e um total de 118 passes únicos validados, correspondendo a uma receita estimada de 7.897,01€. Portanto, e apesar de não estar prevista a atribuição de qualquer compensação financeira, o estudo enferma de informação sobre os custos operacionais e os resultados de exploração.



20. *Por outro lado, quanto à Linha Escolar Malveira- Cascais, o estudo económico estabelecia que “...prevê-se para os primeiros 12 meses de operação atingir um total de 3.506,60€ de receita, dos quais 2.449,06€ respeitantes a bilhetes de bordo e 1.056,60€ respeitantes a venda de passes mensais. No que concerne à despesa, tendo em conta o apuramento do custo por quilómetro percorrido na operação da rede MobiCascais e a partilha de recursos entre as várias linhas, beneficiando de uma economia de escala, a despesa apurada para os primeiros 12 meses de operação do busCas Escolar Malveira-Cascais é de 25.692,84€.”*
21. Acresce que no que se refere a obrigações contratuais relativas ao reporte mensal dos custos, o seu incumprimento é sujeito a uma multa contratual, constituindo uma infração ligeira nos termos da alínea f), n.º1 da clausula 72.<sup>a</sup>, cujos montantes oscilam entre o valor mínimo de €1.000 (mil euros) e o máximo de €2.500 (dois mil e quinhentos euros), pelo que se questionou se estes montantes de penalidade são suficientemente dissuasores do incumprimento, na medida em que o custo de implementação do sistema de contabilidade analítica poderás ser superior ao montante máximo da infração.
22. Em resposta, o Município referiu que:
- Nas minutas contratuais foi acrescentada o Anexo 3 com a epígrafe “receitas e custos por linha”;
  - A violação do dever de informação, de acordo com o sistema de contabilidade analítica, passou a ser considerada infração muito grave.
23. Com base na informação ora recebida, conclui-se pelo acolhimento de todas as recomendações.
24. Ademais, será de sublinhar que se concluiu que a receita estimada em 12.638,96€<sup>3</sup>, no âmbito da linha *busCas Nova SBE*, não será suficiente para permitir a cobertura da despesa de 49.442,02€, sendo, por isso, necessário o financiamento do défice de exploração [-36.803,10€].
25. Comparativamente às estimativas de receitas e custos operacionais, imputáveis ao exercício de 2018, que apontavam para 12.880,17€ de receita e 20.238,94€ de custos operacionais e consequentemente um resultado operacional negativo de 7.358,77€, não é despiciendo realçar que, no cenário relativo a 2019, se perspetiva um agravamento substancial do défice que passa de 7.358,77€ para 36.803,10€, e que se deve, em boa

---

<sup>3</sup> Salienta-se a revisão em alta da receita, que na versão anterior situava-se em 7.897,01€. A estimativa de receita ora apresentada é mais consentânea com os valores de 2018 (cenário real) que se encontram vertidos no Quadro – Síntese da informação dos resultados operacionais por linha, que apontam para 12.889,17€.

- medida, ao facto de o agravamento dos custos ser superior ao acréscimo das receitas (que se mantém praticamente constante).
26. Em conformidade com o disposto na Cláusula 9ª sob a epígrafe custos da operação “*Todos os custos da prestação do serviço público de transporte de passageiros a que respeita este contrato serão suportados pela Segunda Outorgante, não havendo lugar a qualquer tipo de compensação financeira.*”.
  27. Neste sentido, e em face do défice de exploração [-36.803,10€], será necessário garantir o financiamento do serviço público com recurso a outras atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, no âmbito da mobilidade, o que se encontra previsto na cláusula 2ª do contrato de concessão.
  28. De igual modo, podemos concluir pela natureza deficitária da exploração da linha - busCas Escolar Malveira-Cascais, cujo resultado operacional se perspectiva negativo [-22.186,20€].
  29. Importa referir que os resultados de exploração subjacentes a esta linha não se encontram plasmados no Cenário Base, conforme se verifica pela leitura do Quadro 2. No entanto, e num cenário *ceteris paribus*, podemos admitir que este défice possa ser financiado no contexto dos excedentes gerados pela atividade global, ao abrigo do mecanismo de subsídio cruzada, que muito embora apresente uma margem/resultado operacional diminuto [101.310,22€ cfr. Quadro n.º1] ainda assim permite acomodar o défice de 22.186,20€.
  30. Considerando que a separação contabilística das atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, suportada por um sistema de contabilidade analítica robusto e fiável, é de importância crucial para a transparência do financiamento do serviço público e, em particular dos fluxos de financiamento entre as várias atividades levada a cabo pela empresa, a AMT sublinha que a revisão da classificação da infração em referência, que passa de “leve” para “muito grave” vem agravar a penalidade por incumprimento, reforçando, deste modo, a premência da implementação do referido sistema contabilístico.
  31. Neste sentido, poder-se-á considerar que esta medida vem reforçar o cumprimento do ensejo da AMT plasmado na recomendação b), do Parecer n.º 9/2019, relativamente à implementação do sistema de contabilidade analítica, o que é de sublinhar.
  32. Como resulta do presente parecer, a viabilidade económica da atividade de transporte público em autocarro tem sido assegurada pelo mecanismo de *subsídio cruzada* entre as atividades desenvolvidas pela Cascais Próxima, no âmbito do segmento de

negócio “*Mobilidade Integrada/Mobi Cascais*”, mais precisamente pela afetação dos excedentes económicos gerados pelas atividades de “*estacionamento de superfície*” e “*parques de estacionamento*”.

33. De acordo com o modelo financeiro subjacente aos contratos de concessão de serviço público em análise, perspetiva-se que os resultados operacionais sejam negativos, na ordem de grandeza dos -36.803,10€, na linha *BusCas Nova SBE* e dos -22.186,20€ na linha *busCas Escolar Malveira-Cascais*.
34. Embora a atividade de transporte público de passageiros seja estruturalmente deficitária, importa salientar que não se encontra prevista, no âmbito dos contratos de concessão aqui analisados, a atribuição de quaisquer compensações por obrigações de serviço à Cascais Próxima.
35. Sem prejuízo de melhor informação, e considerando os pressupostos do modelo financeiro, objeto de análise no âmbito do Parecer n.º 9/2019, podemos concluir que, face ao cenário (real 2018) se perspetiva a deterioração dos resultados operacionais, suscetível de vir a ter impacto ao nível da atividade global, na medida em que o agravamento substancial do défice imputável à linha *BusCas Nova SBE*, que passa de 7.358,77€ para 36.803,10€ e a subsidiação do défice gerado pela linha *busCas Escolar Malveira-Cascais* tem como impacto a redução da margem operacional da atividade global, podendo, desde logo, afetar a sustentabilidade do modelo.
36. Neste sentido, e uma vez que não se encontra prevista a atribuição de compensação por obrigação de serviço público e que o financiamento da atividade de transporte público de passageiros é assegurado pelas restantes atividades ligadas direta ou indiretamente à prestação de serviço público de transportes (cada uma tratada de forma separada, contabilisticamente), julgamos que nada obsta à emissão de parecer favorável.
37. O sentido positivo do parecer parte do pressuposto – agora demonstrado - de que a atividade global garante a cobertura do défice de exploração da atividade de transporte público de passageiros.
38. Contudo, a manutenção de tais pressupostos deverá ser sempre demonstrada e a execução contratual deverá ser reportada periodicamente á AMT, uma vez que a sua alteração poderá implicar a alteração do modelo contratual e de financiamento avaliado.

### III – DAS CONCLUSÕES

39. Assim, e em conclusão:

- O parecer da AMT é favorável, tendo em conta o acolhimento das recomendações efetuadas pela AMT no Parecer n.º 9/2019;
- De qualquer forma, recomenda-se ao Município que emita relatórios periódicos de execução contratual, de forma a aferir que os pressupostos que sustentaram a emissão de parecer positivo se mantêm, garantindo a *compliance* com as orientações da AMT e com o enquadramento legal e jurisprudencial relevante e citado.

Lisboa, 25 de julho de 2019

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho