

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no âmbito da competência prevista no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, deve proceder ao controlo anual das compensações financeiras concedidas aos setores regulados, pelo que elaborou o relatório anual, que ora se divulga, bem como a presente síntese ambos reportados a 2018.

Neste documento reúne-se um conjunto de indicadores de especial relevância para a atividade da AMT no âmbito das suas atribuições de regulador económico independente tendo por base informação

recolhida anualmente junto da Administração Pública (AP), central e local, e junto dos operadores de transporte de passageiros. Foi efetuada uma análise das principais categorias de compensações financeiras atribuídas em 2018, ainda sem refletir o efeito do PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos, e uma análise comparativa da relação entre a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular efetuada pelos municípios e a despesa total corrente, segundo várias dimensões de análise, que incluíram a população residente, a superfície e o número de alunos.

INFORMAÇÃO SOBRE COMPENSAÇÕES FINANCEIRAS

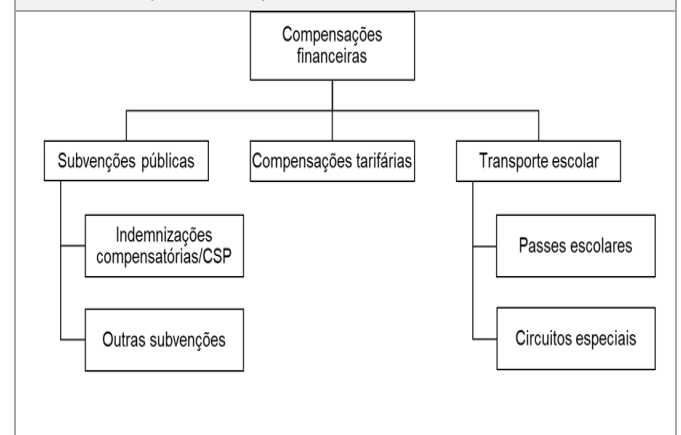
A Figura 1 apresenta as diversas categorias de compensações financeiras atribuídas anualmente. Uma explicação detalhada sobre cada categoria consta do relatório sobre este tema publicado pela AMT¹.

Não obstante a informação apresentada sobre compensações financeiras referir-se ao ano de 2018, é apresentada informação para o período 2009-2018, com o objetivo de se poder observar as tendências. A despesa de nível local (municípios) é apresentada para os anos de 2017 e 2018.

Os montantes pagos para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular não se encontram centralizados, pelo que foi necessário proceder a uma recolha junto dos diversos organismos pagadores da AP central (DGTF, IMT Secretaria-Geral do Ministério da Economia, Secretaria-Geral do Ministério

do Ambiente e Ação Climática), da AP local (municípios) e operadores.

Figura 1 – Esquema das categorias de compensação financeira (Fonte: AMT)



COMPENSAÇÕES FINANCEIRAS ATRIBUÍDAS PELA AP CENTRAL

Importa referir que as Leis do Orçamento de Estado definem a dotação para indemnizações compensatórias e compensações tarifárias a atribuir aos operadores que

prestam serviço público, sendo a sua distribuição determinada por Resolução do Conselho de Ministros², a qual estabelece os montantes máximos. As entidades

¹ http://www.amt-autoridade.pt/media/1945/relatorio_compensacoesfinanceiras_servico_publico_t_ransporte_passageiros_regular.pdf.

² Foram consideradas a Resolução do Conselho de Ministros n.º 150/2018, de 19 de dezembro, e a Resolução de Conselho de Ministros n.º 184/2018, de 26 de dezembro.

já referidas DGTF, IMT Secretaria-Geral do Ministério da Economia, Secretaria-Geral do Ministério do Ambiente e Ação Climática) são as fontes de informação sobre os montantes efetivamente pagos naquele âmbito.

O montante de **indemnizações compensatórias** pagas pela 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). Esta redução explica-se, essencialmente, pelo facto de grande parte dos operadores ter deixado de receber indemnizações compensatórias a partir de 2015 (Figura 4).

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 (Figura 3).

Em 2018, o montante de compensações tarifárias pago ao Metropolitano de 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 passaram a estar incluídas nas compensações tarifárias atribuídas aos municípios, que, conseqüentemente, aumentaram significativamente entre 2016 e 2017, e voltaram a aumentar entre 2017 e 2018 (Figura 7).

A informação relativa ao **transporte escolar** encontra-se na secção da AP local.

Figura 1 – Evolução do montante total das indemnizações compensatórias (Fonte: AMT)

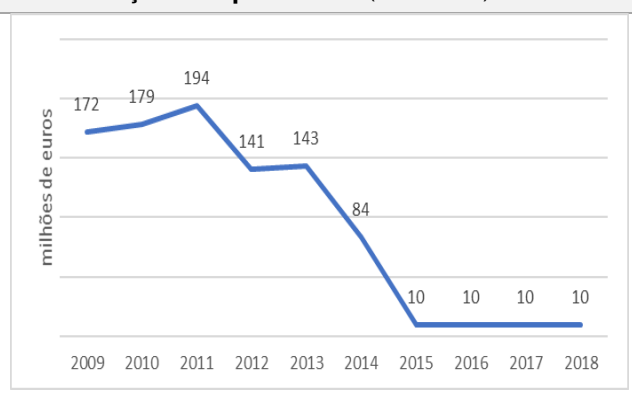


Figura 3 – Evolução do montante total das compensações tarifárias (Fonte: AMT)

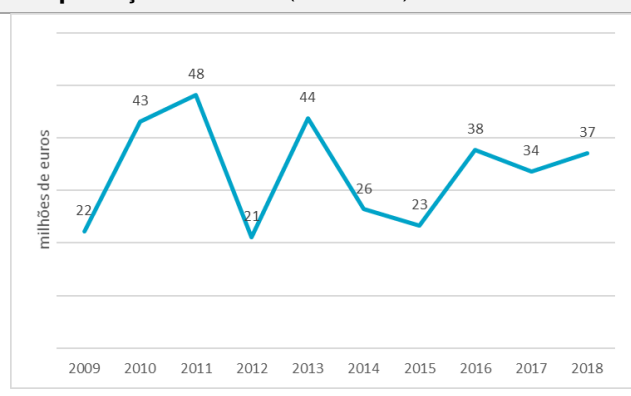


Figura 4 – Repartição das indemnizações compensatórias por operador (Fonte: AMT)

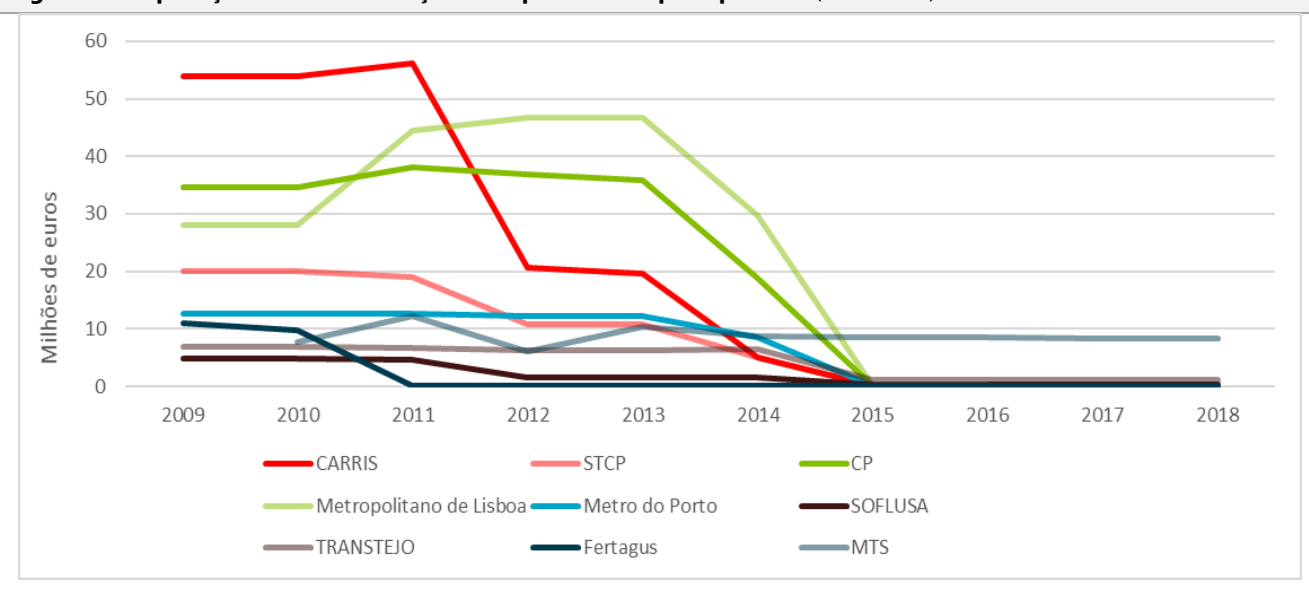


Figura 5 – Repartição das compensações tarifárias entre empresas públicas e empresas privadas (Fonte: AMT)

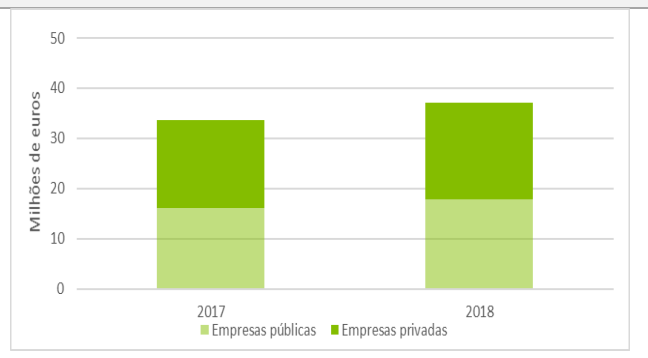


Figura 6 – Repartição das compensações tarifárias por modos³ (Fonte: AMT)

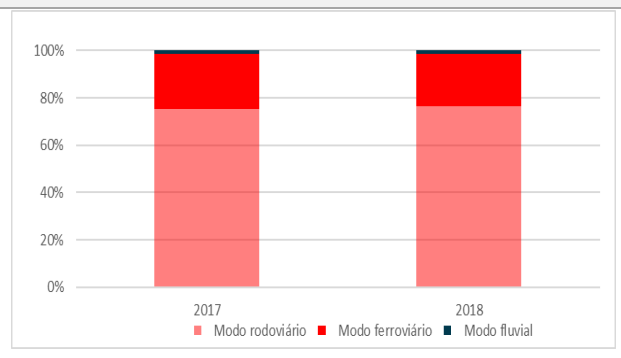
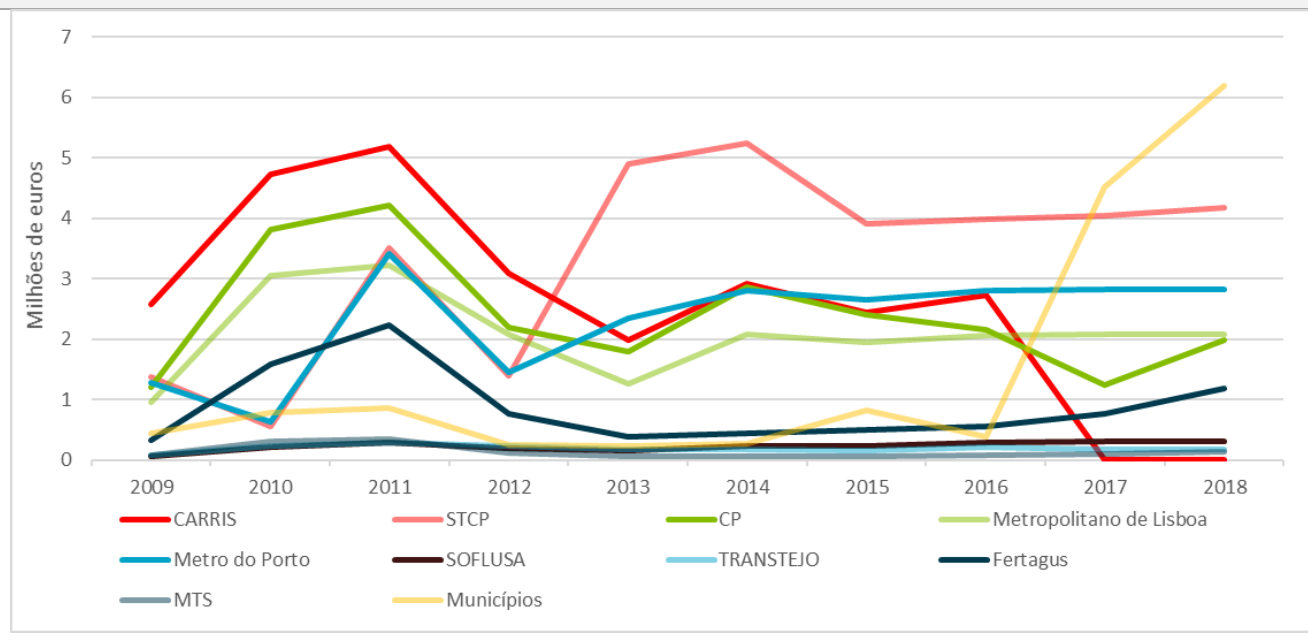


Figura 7 – Compensações tarifárias por operador (excluindo as empresas privadas de transporte rodoviário) (Fonte: AMT)



COMPENSAÇÕES FINANCEIRAS ATRIBUÍDAS PELA AP LOCAL

Foi solicitada informação aos 278 município de Portugal continental e foi obtida resposta de 239 municípios, ou seja, uma taxa de resposta de 86%.

A análise da informação permite concluir que, no conjunto dos anos de 2017 e 2018, foram efetuados 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 e 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.

A Figura 8 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, muito mais significativo do que outros objetos, nomeadamente circuitos

³ As compensações tarifárias pagas às empresas Metropolitano de Lisboa, Metro do Porto e MTS encontram-se incluídas no modo ferroviário.

especiais e montantes pagos ao abrigo de um contrato de serviço público (CSP), os últimos dos quais apresentam um aumento muito elevado, justificado pela mudança de paradigma determinada pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, a qual resultou numa tendência crescente de contratualização do serviço público de transportes de passageiros.

Foi também solicitada informação a 111 operadores, tendo sido obtida resposta da parte de 102 deles (92%). De acordo com a plataforma de informação nacional (SIGGESC), estes operadores são responsáveis por mais de 95% da totalidade de carreiras existentes em Portugal continental.

A análise da informação 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**. Destes 260 milhões de euros, **o transporte escolar** – passes escolares e circuitos especiais – assume a maior proporção (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 tarifárias⁴ (42 milhões de euros; 16,2%) e das indemnizações compensatórias (40,4 milhões de euros; 15,5%) (Figura 9).

Figura 8 – Evolução da despesa dos municípios entre 2017 e 2018, por objeto (Fonte: AMT)

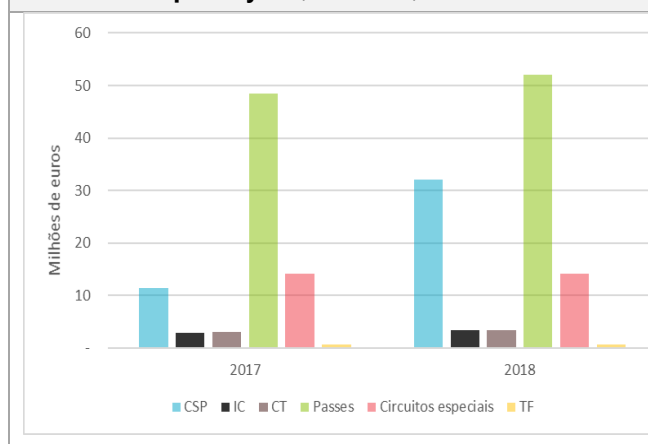
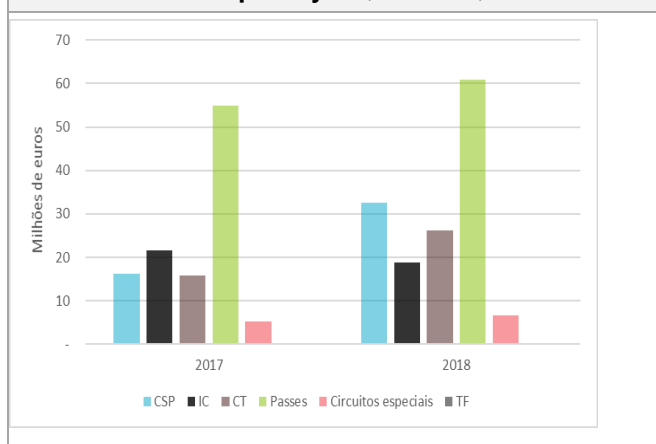


Figura 9 – Evolução dos recebimentos dos operadores entre 2017 e 2018, por objeto (Fonte: AMT)



DESPESA DOS MUNICÍPIOS

Foi analisada a relação entre 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 municípios, considerando a importância que estas têm vindo a assumir na área da mobilidade e dos transportes. As

fontes de informação consideradas foram: municípios, INE, Instituto Geográfico Português, Direção-Geral do Orçamento/Ministério das Finanças e PORDATA.

Foram consideradas as seguintes dimensões de análise: população residente, número de alunos e superfície territorial.

Em 2018, o esforço financeiro representado pela relação entre a despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular e a despesa corrente

⁴ 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).

total variou entre o mínimo de 0,11% (Município de Vila Real) e o máximo de 9,17% (Município de Marco de Canaveses), com um valor médio de 2,42%.

Figura 2 – Esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, por município, em 2018 (Fonte: AMT)

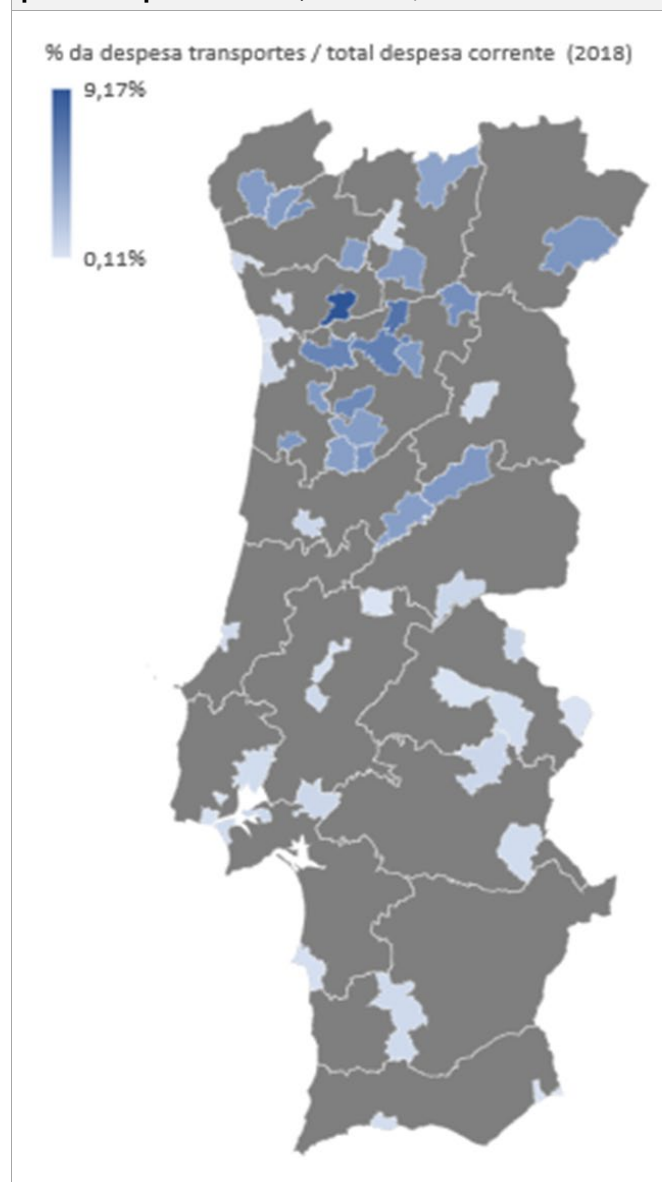


Figura 11 – Esforço financeiro com o financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular, por CIM/AM, em 2018 (Fonte: AMT)

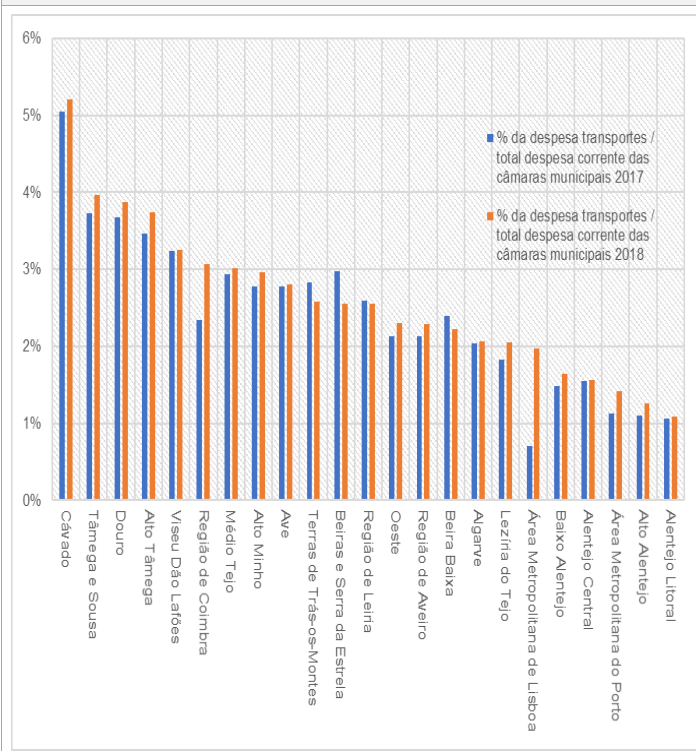
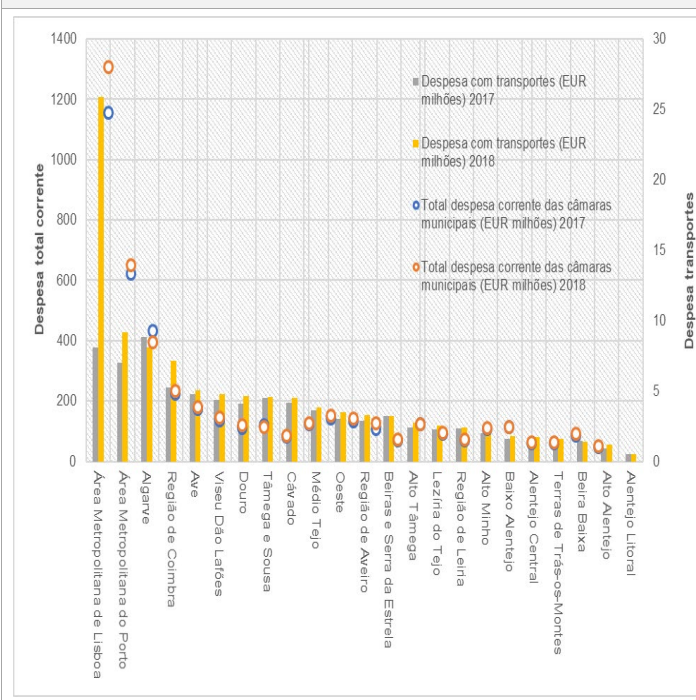


Figura 3 – Evolução da despesa com o serviço público de transporte de passageiros e do total da despesa corrente, por CIM/AM, em 2017 e 2018 (Fonte: AMT)



A dimensão da população residente 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 (Figura 13).

Analisando a área de superfície do município e a respetiva despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular, não existirá uma relação entre

estas variáveis (Figura 14). 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.

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

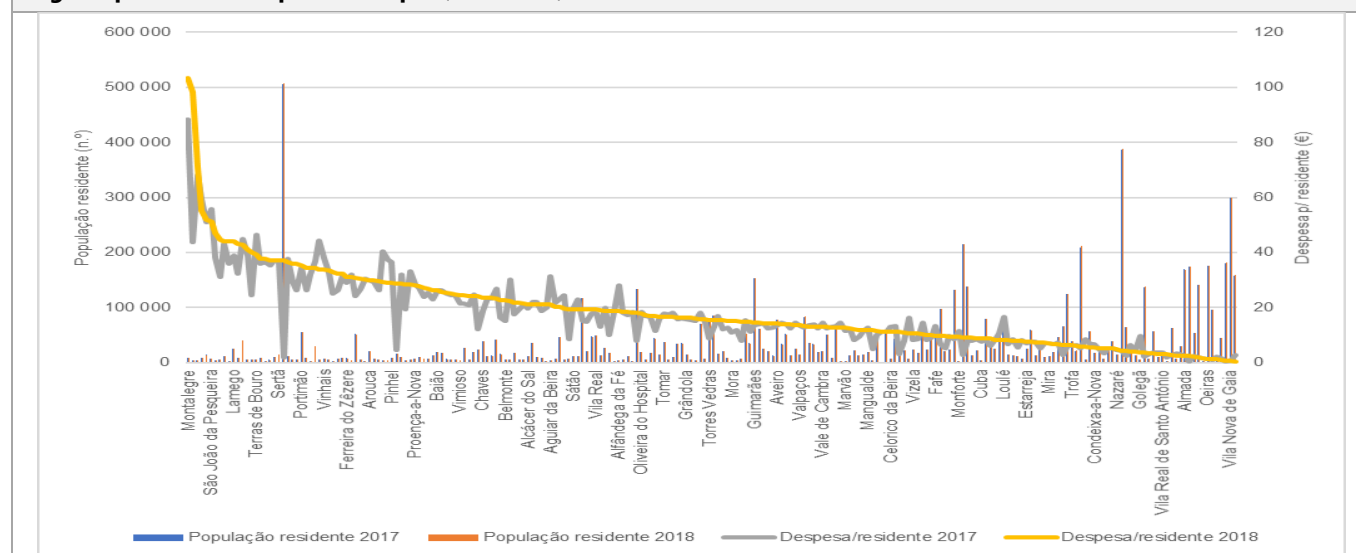
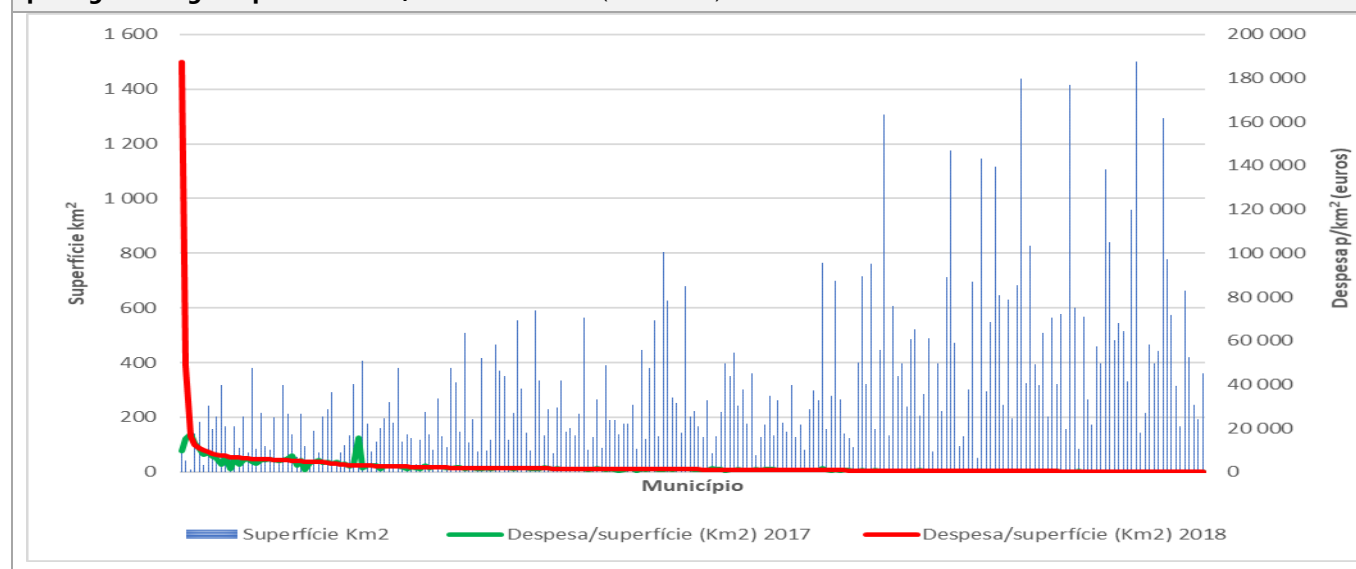


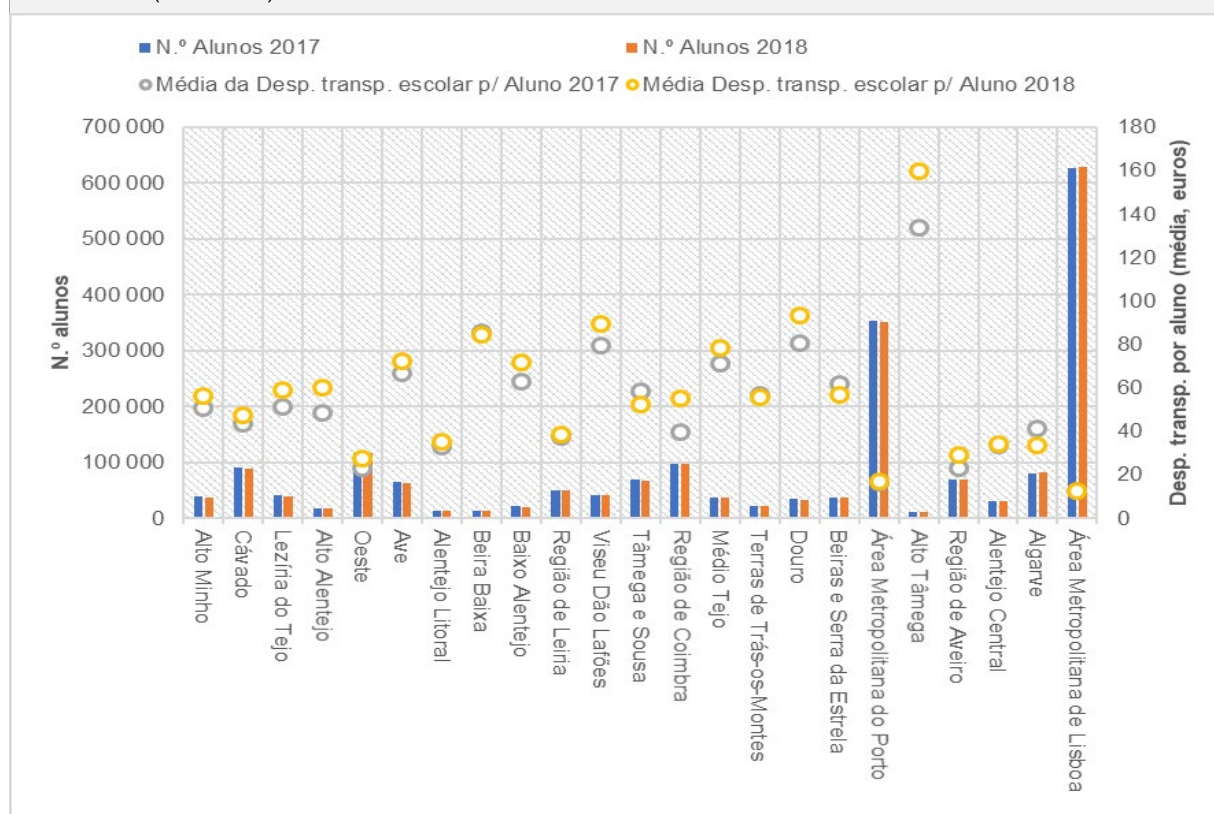
Figura 14 – Relação entre a superfície do município e a respetiva despesa com o serviço público de transporte de passageiros regular por residente, em 2017 e 2018 (Fonte: AMT)



A AMT analisou a relação entre a despesa com o transporte escolar (incluída na despesa para financiamento do serviço público de transporte de passageiros regular) com o número de alunos, ao nível da CIM/AM. As áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto são aquelas que apresentam um número

superior de alunos, bastante superior ao das restantes CIM, mas é nas CIM do Douro, Região de Coimbra e Viseu Dão Lafões que a despesa com o transporte escolar é mais elevada nos dois anos analisados.

Figura 15 – N.º de alunos e despesa média com o transporte escolar por aluno residente, por CIM/AM, em 2017 e 2018 (Fonte: AMT)



RECOMENDAÇÕES

- **Clarificação dos conceitos e criação de procedimentos eficazes e operacionais de recolha e transmissão de informação sobre compensações financeiras nacionais**

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 para efeitos do controlo abrangente e integrado sobre o esforço financeiro público associado à disponibilização deste serviço de interesse económico

geral, para os efeitos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e pelo Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro.

Para o efeito, considera-se necessário dar maior clareza, sistematização e periodicidade aos procedimentos de troca de informação entre as diversas entidades públicas, que têm de trabalhar estes dados, 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.

- **Introdução de sistemas de contabilidade analítica**

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 modo individualizado, objetivo e sistemático, sem necessidade de recorrer a cálculos para obter a informação necessária ao controlo das referidas compensações.

- **Implementação de um regulamento administrativo de eficácia externa**

A implementação das duas anteriores recomendações, por via legislativa e/ou regulamentar ou de linhas de

orientação que ajudem a adotar procedimentos em conformidade, pode reforçar a transparência na informação disponibilizada.

Neste sentido, e paralelamente, a AMT irá avaliar a elaboração de um regulamento administrativo de eficácia externa, visando, designadamente, definir procedimentos de reporte pelos municípios e outras autoridades de transportes bem como pelos operadores de transporte de passageiros, articulando-os 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 célere, objetiva e uniformizada procurando evitar obrigações acrescidas e redundantes de reporte de informação.