

PARECER N.º 50/2019

[versão não confidencial]

SUPERVISÃO – AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E MONITORIZAÇÃO SETORIAL

I - ENQUADRAMENTO

1. Através do Ofício n.º 1656-CA/2017, de 31-07-2017, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) solicitou informações ao Município de Belmonte (Município) sobre o anúncio público da implementação do sistema de transportes Belmonte SIM, que iria começar a 21 de agosto, sem emissão de parecer prévio vinculativo por parte da AMT nos termos do legalmente previsto.
2. Através do Ofício n.º 1561-CA/2018, de 06-06-2018 foi solicitada informação sobre os processos de contratação de serviços públicos com a [confidencial]
3. Em 20-06-2018 (Ref.^a 2018/EMDO), o Município deu conta de que o projeto Belmonte SIM incidia sobre “concessões” existentes e que se destinava a “*adaptar a rede existente*”.
4. Através do Ofício 318-CA/2019, de 07-02-2019 (por lapso referidos como do ano de 2018) foi sublinhado que:
 - O parecer prévio vinculativo da AMT, previsto no artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a emitir sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor, é essencial para assegurar a validade de quaisquer contratações de serviços de transporte público de passageiros;
 - Quanto a contratos em execução que não tenham sido precedidos da emissão de parecer prévio vinculativo, nada obsta ao prosseguimento das competências de supervisão e fiscalização da AMT, no sentido de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional.

5. Através do Ofício n.º 3106-CA/2019, de 09-07-2019, foi efetuada nova insistência para a prestação de informação, atento o facto de se afigurar que os contratos em vigor se encontravam perto do fim da sua validade.
6. Através de e-mail de 20-08-2019, o Município enviou cópia do contrato, celebrado em outubro de 2018, informando que a sua vigência cessaria em 30 de setembro de 2019, bem como que os transportes escolares são efetuados através de recurso a carreiras públicas, existentes no Município. Mais informou que havia delegado a competência dos transportes rodoviários na Comunidade Intermunicipal das Beiras e da Serra da Estrela, que se encontraria a preparar o procedimento relativo a esta matéria.
7. Na mesma data, a AMT deu novamente conta de documentação relevante¹ que deve ser tida em conta para qualquer contratação de transportes públicos, que já havia sido enviada anteriormente, para o Município e para a CIM.
8. No que se refere ao contrato em vigor, o qual não foi submetido a parecer prévio da AMT, nos termos do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e uma vez que não foi enviado o caderno de encargos, para o qual remete o contrato, a AMT referiu que não era possível ter uma visão de conjunto sobre as obrigações contratuais em vigor, e por isso suscitou diversas questões:

¹ (i) Esclarecimento prestado por esta Autoridade para a fundamentação do processo de parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação dos contratos de concessão ou de prestação de serviços públicos, ou sobre alterações promovidas aos contratos em vigor, previstas no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e que está disponível em http://www.amt-autoridade.pt/media/1505/site_informacao_stakeholders.pdf correspondendo, na generalidade, às necessidades de fundamentação de um processo de contratualização de serviços públicos de transporte de passageiros. Naturalmente, será de adaptar aos casos concretos. (ii) Road-Map para a contratualização de serviços públicos de transportes: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/c2abroadmapc2bb-para-a-contratualizac3a7c3a3o-de-servic3a7os-pc3babolicos-de-transportes.pdf>; (iii) Guião de suporte ao Período Transitório de aplicação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho: https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/guiaorjsptp_01-04-20161.pdf (iv) Guião de preparação de procedimentos concursais, incluindo formulário tipo de caderno de encargos: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/11/quic3a3o-de-apoio-c3a0-preparac3a7c3a3o-e-conduc3a7c3a3o-de-procedimentos-de-contratac3a7c3a3o-versc3a3o-previa.pdf> (v) Apresentação pública da AMT sobre o parecer prévio vinculativo: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2017/12/amt-conferencia-nacional-at1.pdf> (vi) O esclarecimento prestado pela AMT, com sugestões de indicadores relevantes para monitorização contratual que poderão ser inseridos nos futuros contratos de serviço público: https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/10/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at-2.pdf; (vii) Esclarecimento público prestado pela AMT sobre a regra geral de submissão à concorrência: <https://www.amt-autoridade.pt/media/1739/informacao-regulamento-ajustes-diretos.pdf>; (viii) Informação sobre Auxílios de Estado e compensações: https://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf (ix) Orientações para o Planeamento de serviços públicos de Transportes: <https://gtat.pt/planeamento-e-avaliacao-de-servicos-de-transporte/>; (x) Versões públicas de pareceres prévios vinculativos emitidos pela AMT <https://www.amt-autoridade.pt/pronuncias-e-pareceres/#tab-2> (apenas disponíveis os pareceres relativos a processos já findos – após visto do Tribunal de Contas). (xi) Apresentação da AMT em conferência organizada em parceria com a Associação Nacional dos Municípios Portugueses – ANMP – <http://www.amt-autoridade.pt/media/1220/workshop-11-10-versao-10-10.pdf>; (xii) Orientação para definição de serviços mínimos de acordo com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho: <https://gtatransportes.files.wordpress.com/2018/12/Guia-para-a-definicao-de-«servicos-minimos»-PUB.pdf>; (xiii) Apresentações relativas a procedimentos de contratação e avaliação de propostas: <https://gtat.pt/seminarios-conferencias/> (xiv) Experiências de contratação internacionais: <https://gtat.pt/estudos/> (xv) Normas de qualidade nos transportes públicos: <https://gtat.pt/estudos-e-guioes/>

- *“Se existem (solicitados ao operador ou recolhidos pelo município) dados atuais e históricos da atual concessão quanto a procura, custos e receitas/proveitos, produção, operação e manutenção associadas a cada uma das linhas, títulos, equipamentos, incluindo indicadores de desempenho e fornecimento e serviços externos (bilhética por exemplo), de forma a aferir o cumprimento de obrigação de disponibilização do serviço público e adequação do preço contratual;*
 - *Qual o racional de apuramento do preço base do procedimento concursal/contratual, tendo em conta a definição proposta de obrigações de serviço público/contratuais e tendo em conta todos os custos e proveitos existentes ou estimados associados ao serviço público. Para avaliar da adequação a compensação/remuneração é relevante saber que custos e receitas estão associados à prestação dos serviços. De que forma o valor contratual dá resposta aos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP?;*
 - *Se os instrumentos de monitorização, fiscalização do contrato são suficientes, se serão dependentes de informação fornecida pelo adjudicatário e se a mesma é auditada/verificada;*
 - *De que forma é aferido o cumprimento de horários (atraso e interrupções) e percursos por parte do operador? Ou melhor, o que é considerado como incumprimento da prestação de serviços (excluindo obrigações de reporte ou outras)? Qual o período temporal considerado para recolha de dados para aferir de incumprimentos e o período considerado para eventual sancionamento (o incumprimento de horários é a não realização de uma frequência num dia, em 2 meses, em seis meses?);*
 - *Se o operador cumpre com as obrigações de informação previstas no artigo 22.º do RJSPTP.”*
9. Não existindo novamente informação, em 19-09-2019, e tendo em atenção as interações mantidas, nos termos do consignado nas alíneas a), g), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), g) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT notificou o Município para enviar a informação solicitada no prazo de 10 dias.
10. A 01-10-2019, o Município enviou documentação diversa, constituída pelo Caderno de Encargo, Convite ao Operador, proposta apresentada, decisão de adjudicação,

documentos de habilitação, etc., referindo, contudo que *“Relativamente à restante informação solicitada, foi pedido com a caráter de urgência os elementos à operadora que presta serviço, a fim de completarmos os esclarecimentos infra referidos, pelo que solicitamos que nos seja concedida a prorrogação do prazo.”*

11. A 02-10-2019, a AMT referiu que *“atentas as inúmeras interações mantidas desde 2017, e uma vez que nos estamos a referir a fundamentação legalmente exigível para procedimento iniciado em 2018, necessária a assegurar a legalidade do mesmo, o Município deverá enviar a informação solicitada no prazo de 8 dias (seguidos) por esta via, nos termos do consignado nas alíneas a), g), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), g) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio.”*
12. A 16-10-2019, o Município remeteu relatórios de execução contatual, com dados relativos a validações e passageiros transportados, não dando resposta a todas as questões referidas no ponto 8 supra.

II – DO PARECER

13. A emissão de parecer prévio vinculativo inscreve-se no cumprimento da missão da AMT enquanto regulador económico independente, nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os estatutos da AMT (Estatutos) e de acordo com as exigências que emanam da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras Independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.
14. A sua emissão fundamenta-se, assim, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais, bem como na avaliação das políticas referentes ao Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes.

15. Acrescem, ainda, nas atribuições da AMT:

- Definição das regras e dos princípios gerais aplicáveis às obrigações de serviço público nos setores regulados, com respeito pelo princípio da igualdade, da transparência e da proporcionalidade das compensações financeiras, bem como ao estabelecimento dos níveis de serviço² ;
- Fiscalizar e auditar o cumprimento das obrigações legais, regulamentares e contratuais assumidas pelos concessionários e pelos prestadores do serviço público sujeitos à sua jurisdição, propondo, se for o caso, a aplicação de sanções contratuais³;
- Proceder ao controlo anual das compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de interesse económico geral nos setores regulados⁴;
- Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade⁵.

16. Por outro lado, o parecer prévio vinculativo inscreve-se também no âmbito da reforma estrutural consubstanciada na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), que veio alterar um sistema que vigorava desde 1945/1948, bem como do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007⁶ (Regulamento), relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

17. A análise subjacente àquele parecer pretende aprofundar e avaliar não apenas as diversas questões regulatórias subjacentes ao pedido de parecer, como também o que respeita aos instrumentos contratuais e legais enquadradores. Em primeiro lugar, o enquadramento e a *compliance* com, entre outros pontos, o estabelecido na Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, no Regulamento, no Código dos Contratos Públicos (Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual) e subvenções públicas (Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual).

18. Em segundo lugar, através do modelo de regulação prosseguido pela AMT, pretende-se contribuir para o suprimento de falhas de mercado, sem gerar falhas de Estado ou de entidades e/ou atos normativos que, de algum modo, o representam, e construir um

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

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

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

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

⁶ Alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016.

paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, protegendo o bem público da mobilidade eficiente e sustentável, promovendo, ainda, a confluência dos paradigmas sociais subjacentes às diferentes racionalidades plurais e não aditivas, cada qual na sua autonomia própria e de verificação cumulativa, nomeadamente, i) a dos investidores, ii) a dos profissionais/utilizadores/utentes/consumidores e/ou cidadãos e iii) a dos contribuintes.

19. Tal como consta do Relatório da AMT sobre compensações financeiras⁷ no transporte público de passageiros e de Informação pública sobre Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes, as autoridades locais devem *“garantir o cumprimento de princípios de equidade, independência, integridade e transparência dos procedimentos, efeitos de aferição da compliance legal e jurisprudencial com regras gerais que estejam em vigor.”*
20. Além disso, *“os operadores devem fornecer dados das vendas e toda a informação pertinente, incluindo informação contabilística e bem como de informação desagregada por carreiras/linhas, para a monitorização, fiscalização e cálculo rigoroso da repartição das receitas tarifárias e das compensações financeiras, podendo a autoridade de transportes proceder a correções ou suspender o pagamento de compensações até que a informação prevista no número anterior seja enviada ou retificada pelo operador”*.
21. Tal aspeto assume particular relevância, uma vez que *“decorre do Regulamento n.º 1370/2007, que a contabilidade utilizada por operadores de serviço público deve ser suficientemente desagregada, de forma a permitir a contabilização dos gastos, rendimentos e resultados da empresa e por área de negócio, pois tal permite introduzir transparência e objetividade no dispêndio de dinheiros públicos e permite sindicar a compliance legal, nacional e europeia, do cumprimento de regras relativas a compensações financeiras, tal como a AMT tem defendido”*.
22. Por outro lado, deve resultar claro, *“nos termos do Regulamento n.º 1370/2007, bem do RJSPTP, que mecanismos foram ponderados para evitar a sobrecompensação, bem como se foram ponderadas as incidências positivas e negativas da imposição da OSP, nem exceder um montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido, positivo”*.

⁷ http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

23. Ou seja, no caso em apreço, não existem evidências, por não transmitidas, de que foi ponderada a fundamentação do valor contratual.
24. Resulta assim com meridiana clareza que a AMT não dispõe dos dados de base necessários que permitam concluir pelo integral cumprimento ao previsto no RJSPTP e no Regulamento, designadamente no que se refere aos critérios legais de definição de obrigações de serviço público e respetivas compensações/remunerações, bem como quanto a introdução de mecanismos de vinculatividade e sancionamento pelo cumprimento de tais obrigações.
25. De recordar que, tal como consta de informação da AMT⁸ sobre compensações financeiras no setor dos transportes, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos públicos que não estejam devidamente enquadradas na legislação e jurisprudência nacional e europeia quanto à definição e imposição de obrigações de serviço público e respetiva compensação são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, cominadas com a sanção de nulidade. O artigo 107.º, n.º 11 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) estabelece que *“salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções”*. Todas as medidas que correspondam aos critérios enunciados no artigo 107.º n.º 1 do TFUE, ou seja, todas as medidas que configurem uma transferência de recursos do Estado, que constituam uma vantagem económica para determinadas empresas ou produções, tenham uma natureza seletiva, sejam suscetíveis de provocar distorções ao nível da concorrência ou afetem o comércio entre os Estados membros são, em princípio, proibidas, pois são incompatíveis com o mercado interno, sendo cominadas com a sanção de nulidade.
26. Além disso, não se poderá permitir que sucessivos adiamentos na prestação de informação quanto a contratos em execução possam ter como consequência eliminar o efeito útil do parecer da AMT, sobretudo quando, desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, este parecer faz parte integrante de qualquer processo adjudicatório de contratos de serviço público de transporte de passageiros.

⁸ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/1954/auxilios_estado_transportes_regras_tarifarias_osp.pdf

27. Neste caso tal verificou-se, pois apenas depois de terminar a contratação de serviços, a autarquia respondeu de forma mais circunstanciada aos pedidos de informação e, ainda assim, não deu resposta a todas as questões formuladas.
28. Independentemente, se uma entidade pública não requerer o competente parecer prévio, tal não impede a AMT de, no exercício das suas competências e atribuições, pugnar, a todo o tempo, pelo cumprimento do enquadramento legal e jurisprudencial nacional e europeu.
29. Nesse sentido, o parecer da AMT quanto ao enquadramento contratual que vincula a Operador o e o Município referido só poderá ser **negativo** (sublinhado nosso).
30. Uma vez que não se encontra demonstrada a legalidade do enquadramento contratual, o pagamento de compensações/remunerações pela autoridade de transportes, carece de fundamento e legitimidade legal até que se encontrem comprovadamente sanadas as irregularidades referidas no presente parecer
31. De referir também que, no que se refere à fiscalização da legalidade, nos termos do consignado nos artigos 23.º 40.º e 46.º do RJSPTP, a violação de uma determinação e de uma obrigação de serviço público constituem, por si só, uma infração punível com contraordenação, sendo que, nos termos do artigo 40.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT pode proceder ao sancionamento de infrações como sejam (i) o incumprimento de normas nacionais e da União Europeia que se insiram nas suas atribuições e que imponham obrigações às empresas ou operadores dos setores regulados, designadamente rodoviários, ferroviários, marítimos, fluviais (ii) a violação de regras nacionais ou da União Europeia aplicáveis ao recebimento de compensações ou auxílios financeiros (iii) o incumprimento das obrigações de serviço público, tal como definidas no contrato.
32. Finalmente, cumpre sublinhar que não está em questão que o serviço de transportes em causa supra necessidades de mobilidade das populações, sobretudo em zonas de baixa densidade populacional, mas sim o facto da sua implementação não se encontrar em conformidade com o enquadramento legal aplicável.

III - CONCLUSÕES

33. Nesta esteira, e no que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se que, de acordo com a informação remetida, a prestação de serviços de transportes contratada pelo Município não se encontra, de forma clara e objetiva, em *compliance* com o

enquadramento legal e jurisprudencial em vigor, pelo que o parecer da AMT deverá ser **negativo** (sublinhado nosso).

34. Em consequência, dever-se-á determinar ao Município que, nos termos do consignado nas alíneas a), g), j) e k) do n.º 1 e alínea a) e f) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, do artigo 8.º, da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, alínea a), d), g) e h) do n.º 1 do artigo 40.º, e artigo 46.º, todos do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, no prazo máximo de 10 dias úteis, e de forma a viabilizar a exploração e financiamento do sistema de transportes devidamente enquadrado na legislação e jurisprudência nacional e europeia, cumpra o seguinte:

- Preste as informações referidas no ponto 8 do presente parecer, com especial enfoque para a fundamentação do valor contratual;
- Elabore um relatório de execução contratual, comprovando aderência das compensações financeiras/remuneração fixadas, aos critérios de cálculo estabelecidos nos artigos 23.º e 24.º do RJSPTP e no regulamento;
- No relatório referido anteriormente, demonstre os níveis de execução contratual, designadamente no que respeita ao cumprimento de obrigações de exploração (realização de circuitos, horários, etc) e proceda à identificação de todos os incumprimentos verificados, incluindo os que se referem a obrigações de prestação de informação, designadamente os previstos no artigo 22.º do RJSPTP;
- Ainda no mesmo relatório, também deverá ser comprovado que, nos termos da Lei n.º 64/2013, de 27 de agosto, se procedeu às adequadas informações e notificações, designadamente à Inspeção Geral de Finanças e que se cumpriram as obrigações decorrentes do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte rodoviário de passageiros em serviços regulares, bem como do regime previsto no Regulamento (UE) n.º 181/2011, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011;
- Elaboração de relatórios públicos sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, pelo menos desde 2015;
- Aporte dados e/ou fundamentação adicional ao presente procedimento de emissão de parecer, que sejam entendidos por necessários e relevantes.

35. Do mesmo passo, e no mesmo prazo, deverá também computar e dar conta das medidas tomadas para sanar as inconformidades referidas, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, sob pena de ser determinada ou requerida a invalidade dos atos administrativos praticados. As medidas tomadas ou a adotar para que os contratos e respetiva fundamentação se conformem com o quadro legal vigente devem refletir de forma clara e objetiva os ditames legais enunciados, de forma a viabilizar o financiamento do sistema de transportes devidamente enquadrado na legislação e jurisprudência nacional e europeia.
36. Enquanto não for aportada a necessária fundamentação deverão cessar quaisquer pagamentos de compensações/remunerações contratuais ao operador até que, comprovadamente, sejam sanadas as irregularidades referidas, carecendo igualmente de fundamentação legal os pagamentos já efetuados, com as necessárias consequências, nos termos já aludidos.
37. De referir que tais determinações se justificam perante o facto de, desde a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, diversos atos administrativos não terem sido sujeitos a parecer prévio da AMT – ato que faz parte integrante de qualquer processo adjudicatório de contratos de serviço público de transporte de passageiros – bem como com os sucessivos adiamentos na prestação de informação quanto a contratos em execução que têm como efeito eliminar o efeito útil do referido parecer.
38. Naturalmente, tais determinações não obstam ao exercício do poder contraordenacional da AMT, por iniciativa própria desta Autoridade e mesmo na ausência de informação por parte do Município, designadamente quanto ao cumprimento de obrigações de entidades públicas e privadas.

Lisboa, 25 de outubro de 2019

O Presidente do Conselho de Administração

João Carvalho

Direção de Supervisão

Divisão de Avaliação de Políticas Públicas e Monitorização Setorial