

PARECER N.º 70/AMT/2023

I – INTRODUÇÃO

1. A Câmara Municipal de Coimbra (Município), em 23 de fevereiro de 2023, remeteu para parecer prévio da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), as “Condições e Financiamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros prestados pelos SMTUC”, *“onde consta os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e a metodologia a inerente pagamento das compensações financeiras a atribuir aos SMTUC, como custo social dos transportes no âmbito do cumprimento de obrigações de serviço público, ou seja, as obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado”*..
2. Trata-se de uma prestação direta de serviços pela Autoridade de Transportes tendo a Câmara, com a apresentação dos referidos documentos, expressado que *“Vimos mais uma vez reforçar que os termos administrativos, regulamentares e/ou contratuais que disciplinam a atividade de prestação de serviços de transporte público de passageiros pelos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, encontram-se explanados no Regulamento da Estrutura Nuclear dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, conforme Despacho n.º 4688/2013, publicado em Diário da República n.º 65/2013, Série II de 3/4/2013, assim como no enquadramento dado pelo Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais, Publicado no Decreto Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, na sua redação atual”*.
3. Sobrevém que a documentação ora remetida pela Câmara projeta responder a solicitação que vinha sendo formulada pela AMT¹, para que a mesma procedesse ao envio (e/ou elaboração) do instrumento enquadrador e especificados da prestação de serviços de transportes no município bem como a respetiva fundamentação, designadamente de aderência à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o Regime Jurídico de Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e ao Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2016, relativa aos serviços públicos de transporte de passageiros, doravante o “Regulamento”, para efeitos de emissão de parecer por parte desta Autoridade,

¹ Vide ofício n.º 5030-CA/2021 remetido à Câmara Municipal de Coimbra e Parecer n.º 51/AMT/2021, ambos de 13.05.2021

4. Tais recomendações constavam igualmente no Parecer n.º 51/2021, de 13 de maio, que aqui se dá por integralmente reproduzido
5. A emissão deste parecer fundamenta-se, nas atribuições da AMT, previstas no n.º 1 do artigo 5.º e artigo 34.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 aos mercados da Mobilidade e dos Transportes, bem como se inscreve no âmbito da reforma estrutural consubstanciada nos diplomas atrás identificados e relativos aos serviços públicos de transporte de passageiros.

II –ENQUADRAMENTO

6. Conforme decorre do Regulamento e do RJSPTP, e consta de informação pública da AMT², o serviço público de transporte de passageiros pode ser explorado: (i) diretamente pelas autoridades de transportes competentes, designadamente com recurso a meios próprios; (ii) mediante atribuição, a operadores internos ou outros operadores de serviço público, seguindo o jurídico estabelecido no Regulamento e no Código dos Contratos Públicos (CCP), ou seja, neste registo, nada obsta à prossecução da atividade de transporte público de passageiros através da prestação direta pelas autoridades públicas, como é o caso do Município de Coimbra.
7. Contudo, por imperativos concorrenciais, mas também de legalidade, transparência e objetividade, qualquer entidade, pública ou privada, que exerce uma atividade económica no âmbito da mobilidade, designadamente disponibilizando serviços de transporte público de passageiros e em mercado concorrencial com outros operadores (públicos ou privados), deve ter a sua atividade enquadrada em instrumento legal, regulamentar, administrativo ou contratual, que estabeleça as condições específicas em que é prestada, incluindo obrigações de serviço público e identifique quaisquer vantagens (nomeadamente financeiras), concedidas ou utilizadas e necessárias para a sua prestação.

² Enquadramento legal e jurisprudencial aplicável a Auxílios de Estado e compensações por obrigações serviço público no setor dos transportes
http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

8. Aliás, todas estas considerações constam do referido Parecer n.º 51/AMT/2021 e foram oportunamente transmitidas ao Município, enquanto autoridade de transportes, esclarecendo a AMT que mesmo tratando-se de uma prestação direta de serviços de transportes, aquela entidade constitui-se efetivamente, como um agente económico que deve respeitar os mesmos requisitos aplicáveis a outros agentes económicos, com as necessárias adaptações, pelo facto de ser igualmente uma autoridade de transportes, estando, enquanto “operador” sujeito às mesmas regras que as aplicáveis a outros operadores, como sejam as previstas no artigo 22.º do RJSPTP ou do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, sendo antes relevante o cumprimento de regras aplicáveis à atividade.
9. Neste quadro, uma vez que os esclarecimentos e recomendações expressas naquele Parecer, que se mantêm válidos, entendemos ser de dispensar aqui os repetir na totalidade, mencionando-se apenas alguns aspetos que se afiguram mais relevantes, nomeadamente que:
- Deve existir um ato administrativo, regulamentar ou contratual onde constem as obrigações de serviço público prosseguidas pelo operador de serviço público (neste caso a própria autarquia), as quais devem ser formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis, bem como as compensações ou o esforço financeiro associados ao serviço público de transportes, cumprindo a tal ato como a respetiva fundamentação, os requisitos constantes do Regulamento e do RJSPTP;
 - As autoridades de transportes não só devem dar cumprimento ao artigo 7.º do Regulamento³, tornando público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência, incluindo nesse relatório a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida, bem como devem dar cumprimento às obrigações de reporte constantes do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, e ainda proceder à informação constante do artigo 22.º do RJSPTP⁴.
10. Nas suas comunicações para a AMT a Câmara, de modo a suportar as opções tomadas em matéria de organização administrativa e financeira e exploração dos serviços de

³ Orientações - Obrigações de Reporte e Publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) n.º 1370/2007 http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

⁴ Obrigações Legais de Transmissão de Informação por Parte de Operadores de Transportes - http://www.amt-autoridade.pt/media/2118/obrigacoes_legais_transmissao_informacao.pdf

transporte público, argumentou com o disposto na Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, referindo dever *“fazer o enquadramento jurídico dos Serviços Municipalizados face à legislação em vigor, cuja natureza pública municipal exige um breve enquadramento dos mesmos no seio da Administração Pública em sentido amplo”*, bem como efetuar uma *“abordagem sucinta das bases gerais do seu regime jurídico, aprovado pela Lei n.º 50/2012, bem como uma referência breve a outras disposições legais ínsitas em outros diplomas, que concretizam e densificam a sua autonomia administrativa e “financeira” relativamente ao município, de quem fazem parte integrante ao nível da estrutura organizacional”*, o que reiterou aquando da apresentação, em 2023, dos novos documentos que são o objeto da presente análise e Parecer.

11. Assim e tendo em consideração aquela posição da Câmara, entendeu a AMT esclarecer que a notificação efetuada não colocava em causa o modelo escolhido pelo Município quanto à disponibilização de serviços de transporte público de passageiros, até porque se encontra na disponibilidade dos Estados-membros da União Europeia, e respetivas autoridades competentes, optar pelos modelos de organização do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, seja ao nível institucional, seja quanto à forma de atribuição de prestação de serviços de transporte de passageiros, que incluem a contratação a prestadores de serviços ou a prestação direta desses mesmos serviços, desde que cumpridos os requisitos legais nacionais e europeus.
12. Aliás e em sentido convergente, a Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, e que também se aplica a serviços municipalizados, estabelece que *“a gestão das empresas locais deve articular -se com os objetivos prosseguidos pelas Entidades públicas participantes no respetivo capital social, visando a satisfação das necessidades de interesse geral ou a promoção do desenvolvimento local e regional, assegurando a viabilidade económica e o equilíbrio financeiro.”*, pelo que sempre se esclareceu que:
 - *Nos termos da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, os municípios podem optar pela criação de empresas municipais ou proceder à municipalização de serviços, para promover a disponibilização do serviço de transportes de passageiros, sendo certo que aquela lei dispõe sobre matérias orçamentais, autonomia financeira, prestação de contas, entre outros;*
 - *Contudo, de tal não decorre a desnecessidade de celebração de um “contrato de serviço público”, entendido como um ato legislativo, regulamentar ou*

administrativo de onde constam os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e o método de cálculo da compensação, ou seja, obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado), e que igualmente se aplica às condições em que a autoridade competente presta ela própria serviços, nos termos do ponto 2.2.1.das Orientações da Comissão Europeia para a interpretação do Regulamento⁵.

- *Por outro lado, cabe também às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos em termos concorrenciais e organizativos. Tais imperativos de transparência e equidade assumem uma maior relevância quanto ao Município, tendo em conta que, além de autoridade de transportes, é também um operador que opera em mercado concorrencial;*
- *Prestando diretamente serviços de transportes, o Município é, efetivamente, um agente económico que deve respeitar os mesmos requisitos aplicáveis a outros agentes económicos, com as necessárias adaptações, pelo facto de ser igualmente uma autoridade de transportes;*
- *Aliás, o Município, enquanto “operador” está sujeito às mesmas regras que as aplicáveis a outros operadores, como sejam as previstas no artigo 22.º do RJSPTP ou do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, uma vez que, para efeitos do enquadramento de auxílios de Estado⁶ é indiferente a natureza do prestador dos serviços, sendo antes relevante o cumprimento de regras aplicáveis a uma determinada atividade;*
- *Dessa forma, em complemento ao cumprimento dos requisitos previstos na Lei n.º 50/2012, de 8 de junho, por força do Regulamento e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os SMTUC devem ter a sua atividade enquadrada em instrumento específico que garanta uma descrição detalhada, objetiva e mensurável da exploração do serviço público de transporte de passageiros (especificando linhas, horários, frequências) e tendo em conta as recomendações da AMT .*

13. Tendo em conta o já exposto, que o artigo 3.º do RJSPTP, em estrita consonância com o previsto no artigo 2.º do Regulamento estabelece o entendimento sobre “Autoridade

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0329%2801%29>

⁶ http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf

de transportes⁷”, “Operador interno⁸”, e “Operador de serviço público⁹”, bem como o artigo 5.º do RJSPT, conclui-se que o Município é a Autoridade de transportes¹⁰ competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros explorado pelos SMTUC, sendo que no caso concreto não está em causa um operador interno mas a prestação direta de serviços de transportes por parte do Município.

14. Mais refere o Regulamento que “*sem prejuízo das disposições pertinentes do direito interno, qualquer autoridade local ou, na sua ausência, qualquer autoridade nacional pode decidir prestar ela própria, serviços públicos de transporte de passageiros no seu território ou confiá-los a um operador interno sem os submeter a concurso. Esta possibilidade de auto prestação deverá, todavia, ser enquadrada de forma rigorosa, a fim de garantir condições de concorrência equitativas.*”
15. Sublinhe-se assim que cabe também às autoridades de transportes criar e implementar as condições legais e contratuais de base que permitam a disponibilização de serviços de transportes enquadradas em termos equitativos em termos concorrenciais e organizativos. Tais imperativos de transparência e equidade assumem uma maior relevância quanto ao Município, tendo em conta que, além de autoridade de transportes, é também um operador que opera em mercado concorrencial.
16. Ao disponibilizar serviços de transportes, o Município é, efetivamente, um agente económico que deve respeitar os mesmos requisitos aplicáveis a outros agentes económicos, com as necessárias adaptações, pelo facto de ser igualmente uma autoridade de transportes. E no caso de um conflito concorrencial entre um serviço prestado por um operador privado e outro serviço prestado pelo Município, deverá existir equidade no respetivo relacionamento, devemos ambos estar sujeitos a regras equitativas, salvaguardando as devidas diferenças, de forma evitar que o operador “Município” utilize a sua posição como Município — Autoridade, para alcançar uma

⁷ Autoridade de transportes, é uma qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros, bem como de determinação de obrigações de serviço público e de tarifários numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investido dessas atribuições e competências, sendo que esta expressão pode também referir-se a um agrupamento de autoridades.

⁸ Operador interno, é um qualquer operador de serviço público que constitui uma entidade juridicamente distinta da autoridade de transportes, sobre a qual a autoridade de transportes competente a nível local, regional ou nacional — nos casos em que, nos termos do disposto na alínea d) do n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, as competências de autoridade de transportes sejam exercidas a nível regional ou nacional — ou, em caso de agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente, exerce um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços.

⁹ Operador de serviço público, é qualquer empresa ou agrupamento de empresas, públicas ou privadas, ou qualquer entidade pública que prestem determinado serviço público de transporte de passageiros.

¹⁰ É às autoridades de transporte competentes, em termos operacionais, que cabe, a organização, planeamento e prestação de serviços de transportes em concreto e em determinado território e a aplicação de estratégias locais de mobilidade urbana, integrada a fim de promover um desenvolvimento sustentável, sendo do seu interesse atender na medida do possível e do interesse público, às solicitações dos cidadãos, mas também dos operadores, estando em causa, por exemplo, investimento no sistema.

vantagem ilegítima na prestação dos serviços públicos face a um operador privado, enquadrado ou não em contrato de serviço público.

17. Aliás, o Município, enquanto operador está sujeito às mesmas regras que as aplicáveis a outros operadores, como sejam as previstas no artigo 22.º do RJSPTP ou do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, uma vez que, para efeitos do enquadramento de auxílios de Estado¹¹ é indiferente a natureza do prestador dos serviços, sendo antes relevante o cumprimento de regras aplicáveis a uma determinada atividade.
18. Neste quadro e em complemento ao cumprimento dos requisitos previstos na Lei n.º 50/2012, de 8 de junho, por força do Regulamento e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os serviços municipalizados devem ter a sua atividade enquadrada em instrumento específico que garanta uma descrição detalhada, objetiva e mensurável da exploração do serviço público de transporte de passageiros (especificando linhas, horários, frequências) e tendo em conta as recomendações da AMT quanto à adequada “contratualização” destes serviços públicos, incluindo a previsão de indicadores de exploração (obrigações operacionais, de qualidade, etc), reporte de informação e regras de cálculo do esforço financeiro público associado ao serviço público e separando, contabilisticamente, as atividades de serviço público e outras, como aliás, se verifica com outros Municípios que disponibilizam serviços de transporte público de passageiros através de serviços municipalizados.
19. [confidencial]
20. [confidencial]
21. De acordo com a comunicação do Município naquele documento “Condições e Financiamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros prestados pelos SMTUC”, estão expressos *“os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e a metodologia a inerente pagamento das compensações financeiras a atribuir aos SMTUC, como custo social dos transportes no âmbito do cumprimento de obrigações de serviço público, ou seja, as obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado”*, e desse modo suprindo as lacunas anteriormente identificadas pela AMT, relativamente ao cumprimento do disposto na Lei 52/2015, de 9 de junho e no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, de 23 de Outubro de 2007.
22. [confidencial]
23. [confidencial]

¹¹ [http://www .amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf](http://www.amt-autoridade.pt/media/1955/auxilios_estado_osp_transportes.pdf)

24. [confidencial]

III – PARECER

25. Conforme expresso no ponto 13 anterior, conclui-se que o Município é a Autoridade de transportes¹² competente quanto ao serviço público de transporte de passageiros explorado pelos SMTUC, sendo que no caso concreto não está em causa um operador interno, mas a prestação direta de serviços de transportes por parte do Município.
26. Neste contexto importa avaliar a aderência da documentação enquadradora da atividade de operação de serviço público transporte de passageiros realizado pelos SMTUC com a moldura legal e regulamentar atrás exposta, tendo ainda em consideração o, também mencionado, anterior relacionamento entre a AMT e a Câmara sobre esta matéria.
27. No que se refere às “Condições e Financiamento do Serviço Público de Transporte de Passageiros prestados pelos SMTUC, onde consta os requisitos aplicáveis aos serviços a prestar e a metodologia a inerente pagamento das compensações financeiras a atribuir aos SMTUC, como custo social dos transportes no âmbito do cumprimento de obrigações de serviço público, ou seja, as obrigações de serviço público e respetivo esforço financeiro associado” e a correspondente Deliberação da Câmara Municipal de Coimbra aprovada em reunião de 13.02.2023.
28. Mais expressou que *“Vimos mais uma vez reforçar que os termos administrativos, regulamentares e/ou contratuais que disciplinam a atividade de prestação de serviços de transporte público de passageiros pelos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, encontram-se explanados no Regulamento da Estrutura Nuclear dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra, conforme Despacho n.º 4688/2013, publicado em Diário da República n.º 65/2013, Série II de 3/4/2013, assim como no enquadramento dado pelo Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais, Publicado no Decreto Lei n.º 50/2012 de 31 de agosto, na sua redação atual”*.
29. [confidencial]

¹² É às autoridades de transporte competentes, em termos operacionais, que cabe, a organização, planeamento e prestação de serviços de transportes em concreto e em determinado território e a aplicação de estratégias locais de mobilidade urbana, integrada a fim de promover um desenvolvimento sustentável, sendo do seu interesse atender na medida do possível e do interesse público, às solicitações dos cidadãos, mas também dos operadores, estando em causa, por exemplo, investimento no sistema.

30. [confidencial]¹³ [confidencial]
31. . [confidencial]¹⁴ [confidencial]¹⁵.
32. Efetivamente a aprovação formal em sessão de Câmara do documento “Condições e financiamento do serviço público de transporte de passageiros prestado pelos SMTUC” doravante «o Contrato» constitua uma decisão administrativa sobre as condições de prestação e financiamento do serviço público de transportes, suprimindo assim uma lacuna anteriormente apontada pela AMT [confidencial].
33. Igualmente as compensações ou o esforço financeiro associados ao serviço público de transportes, nomeadamente a fundamentação económico-financeira subjacente à prestação do serviço pelos SMTUC e particularmente quanto aos encargos que poderão ser assumidos pelo Município também carecia de reavaliação e retificação de modo promover a sua conformidade com as imposições decorrentes da legislação.
34. Em resposta foram remetidos à AMT dois novos documentos, (i) “Inquérito de satisfação de linhas regulares SMTUC” e (ii) “Quadro de operações de tesouraria 2022”, bem como um conjunto de esclarecimentos tendentes a suprir as lacunas identificadas.
35. No que respeita a controlo de qualidade da prestação do serviço público e em concreto quanto à ausência de indicadores objetivos e mensuráveis referiu que:

”1 - Relativamente à adequada especificação de indicadores, contendo metas objetivas e mensuráveis de eficiência do serviço público, permitindo uma aferição periódica e sistemática do desempenho contratual, permitindo isolar disrupções e encontrar, com maior facilidade, as causas, e eventualmente ajustar o serviço, tornando mais transparente a oferta de transporte público que os SMTUC disponibilizam, identificando ineficiências e avaliando os efetivos custos associados às OSP, propomos aplicar os seguintes indicadores de desempenho, não descurando a verificação anual de desempenho através dos indicadores explanados no relatório anual de OSP, enviado a essa autoridade:

a. Índice de Regularidade (IR):

IR (%)=(n.º de circulações realizadas / n.º de circulações programadas) X 100

Consideram-se as seguintes penalidades:

¹³ [confidencial].

¹⁴ [confidencial].

¹⁵ [confidencial].

Intervalo do IR	Desempenho	Penalização
IR ≥ 98%	Cumprir	-
98% > IR ≥ 95%	Cumprir com irregularidades	Concedido prazo de 3 meses para regularizar situação. Caso se mantenha a situação, entrará em incumprimento, com as penalizações previstas para esse efeito
IR < 95%	Não cumprir	Submissão à Autoridade Municipal de Transportes de Relatório Justificativo do resultado obtido, para aquela autoridade decidir medidas corretivas e / ou penalizações a atribuir aos SMTUC, com o objetivo de reverter a situação

b. Índice de Satisfação (IS)

Resultado do inquérito de satisfação dos utilizadores da rede de transportes públicos, realizado de acordo com o praticado nos SMTUC para o processo da Qualidade (Modelo em anexo)

$IS (\%) = \frac{N.º \text{ de Inquéritos com resultado "Satisfeito" ou "Muito satisfeito"} }{N.º \text{ Total de Inquéritos}} \times 100$

Consideram-se as seguintes penalidades:

Intervalo do IR	Desempenho	Penalização
IS ≥ 50%	Cumprir	-
IS < 50%	Não cumprir	Submissão à Autoridade Municipal de Transportes de Relatório Justificativo do resultado obtido, para aquela autoridade decidir medidas corretivas e / ou penalizações a atribuir aos SMTUC, com o objetivo de reverter a situação

36. No que respeita às questões colocadas sobre a fundamentação económico-financeira subjacente à prestação do serviço pelos SMTUC quanto aos encargos que poderão ser assumidos pelo Município, e em particular no que respeita a Anexo IV ao Documento (Montantes Previsionais das Compensações Financeiras a Atribuir como Custo Social dos Transportes no âmbito do Cumprimento das Obrigações de Serviço Público) veio esclarecer que:

“O valor previsional constante do Orçamento e Grandes Opções do Plano, aprovado pela Câmara Municipal em 30/11/2022 e em Assembleia Municipal de 27/12/2022, é decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas dos SMTUC, deduzido ainda dos apoios financeiros atribuídos pelo Fundo Ambiental às Autoridades de Transportes

para promoção do transporte público e minimização do impacto financeiro das reduções de procura:

$$V_{prv} = GE - RO - Fin$$

Em que:

GE = gastos de exploração reais nos 3 primeiros trimestres e estimativa do 4º trimestre do ano n

RO = receitas operacionais reais nos 3 primeiros trimestres e estimativa do 4º trimestre do ano n

[confidencial]..”

37. [confidencial]..
38. No que respeita às obrigações contratuais e indicadores de qualidade e respetivas metas, que estavam ausentes, nas versões iniciais é entendimento que estas vão no sentido positivo, respondendo embora de modo mínimo às observações formuladas pela AMT e às exigências decorrentes do Regulamento e do RJSPTP, tais como anteriormente referido.
39. Efetivamente, sendo previstos apenas dois indicadores para avaliar o desempenho do serviço prestado – regularidade (na perspetiva exclusivamente do n.º de circulações) e medição da satisfação do cliente (através de um inquérito aos utentes), todos numa ótica de rede global, tal afigura-se ser algo insuficiente, diluindo eventuais disrupções efetivas em algumas linhas numa avaliação global e anual.
40. Neste contexto entende-se ser importante uma maior especificação de indicadores e uma aferição periódica e sistemática de indicadores contratuais, que permita isolar disrupções e encontrar, com maior facilidade as causas, e eventualmente ajustar os horários e frequências afixadas, tornando mais transparente a oferta de transporte público que a empresa consegue efetivamente disponibilizar e não aquela que estimava, o que tendencialmente pode ser realizado através de indicadores de pontualidade ou outros, com impacto diretos nos passageiros, que melhor se adequem à medição da qualidade do serviço realizado, para além da qualidade de serviço percebida.
41. Aliás, ainda que seja uma obrigação da autoridade de transportes, é sugerida a inclusão de disposição que preveja a transmissão de dados necessários para a elaboração dos relatórios públicos previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, uma vez que tais indicadores poderão ser relevantes na gestão contratual e para os efeitos de elaboração

de relatórios de gestão e outros instrumentos previsionais, pelo que neste sentido se recomenda ainda:

- A tendencial utilização de todos os indicadores de monitorização e supervisão e gestão contratual que consta da Informação AMT de 27 de setembro de 2018¹⁶, os quais poderão auxiliar também na gestão operacional e planeamento estratégico (incluindo nos deveres especiais de informação já previstos);
 - Que seja garantida a transmissão dos dados previstos no Regulamento n.º 430/2019, publicado no Diário da República, 2.º série, n.º 94, de 16 de maio de 2019 (matéria tarifária) em ordem a garantir uma adequada monitorização de todos os pressupostos e variáveis necessários ao cálculo de indicadores de performance¹⁷.
42. Tais indicadores poderão ser relevantes na gestão contratual e para os efeitos de elaboração de relatórios de gestão e outros instrumentos previsionais¹⁸.
43. Isto porque, de acordo com o plasmado no ponto 7 do Regulamento, o método da compensação deve incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciado objetivamente, e uma prestação de serviços de transporte de passageiros com um nível de qualidade suficientemente elevado, sendo que, de acordo com os dados disponíveis na fundamentação do contrato, se afigura não ser de difícil monitorização e conseqüente aferição do seu cabal cumprimento.
44. Tendo em conta que a Comissão Europeia sustenta¹⁹ que um contrato de serviço público pode consistir num instrumento contratual, mas também numa decisão administrativa ou em instrumento legal e regulamentar, recomenda-se que as obrigações de transmissão de informação, ainda que previstas contratualmente, possam também ser melhor detalhadas em função do exercício de melhor especificação

¹⁶ https://www.amt-autoridade.pt/media/1777/csite_indicadores_monitorizacao_supervisao_at.pdf

¹⁷ http://www.amt-autoridade.pt/media/2129/orientacoes_amt_obrigacoes_reporte_relatorios_publicos.pdf

¹⁸ De recordar que o artigo 2.º do Regulamento estabelece que a especificação das obrigações de serviço público, “*devem ser coerentes com os objetivos estratégicos enunciados nos documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros*” e que aquelas e “*a correspondente compensação do efeito financeiro líquido dessas obrigações devem: a) Realizar os objetivos da política de transportes públicos com uma boa relação custo-eficácia; e b) Sustentar financeiramente a prestação do transporte público de passageiros em conformidade com os requisitos previstos na política de transportes públicos a longo prazo*”.

¹⁹ Segundo as Orientações da Comissão “*um contrato de serviço público consiste em um ou vários atos juridicamente vinculativos que estabelecem o acordo entre uma autoridade competente e um operador de serviço público para confiar a este último a gestão e a exploração de serviços públicos de transporte de passageiros objeto de obrigações de serviço público. O contrato pode igualmente consistir numa decisão aprovada pela autoridade competente, que assume a forma de ato legislativo ou regulamentar ou que contém as condições em que a autoridade competente presta ela própria os serviços ou confia a sua prestação a um operador interno.*”

- de indicadores estratégicos e operacionais, financeiros e económicos, e sobretudo da periodicidade da sua recolha, tratamento e análise, (além dos já previstos no contrato e em outros documentos como o Plano de Atividades), no sentido de lhes dar maior coerência e vinculatividade, mas também conferir a necessária sindicabilidade.
45. Esta aferição, que é possível tendo em conta os sistemas de apoio à exploração, permite também comunicar com os passageiros de forma mais correta, clara e transparente, bem como permite desagregar, de forma objetiva, as medições anuais do cumprimento de horários e frequência e do desempenho, em geral.
46. Conforme consta da Comunicação da Comissão já citada, o considerando 27 do regulamento precisa que os *parâmetros de compensação, em caso de adjudicação sem concurso e de aplicação de regras gerais, deverão assegurar a adequação da compensação e corresponder a uma «preocupação de eficácia e qualidade dos serviços»*. Quer isto dizer que as autoridades competentes deverão incentivar os prestadores, através do mecanismo de compensação, a tornarem-se mais eficientes, isto é, a prestarem o serviço com o nível de desempenho e qualidade exigido e o menor consumo de recursos possível. As regras de compensação estabelecidas no regulamento (CE) n.º 1370/2007 deixam alguma margem de manobra às autoridades competentes quanto à conceção dos regimes de incentivo para os prestadores de serviços públicos. Em qualquer caso, as autoridades são obrigadas a «incentivar a manutenção ou o desenvolvimento de uma gestão eficaz por parte do operador de serviço público, que possa ser apreciada objetivamente» (ponto 7 do anexo). Implica isto que o regime de compensação deve ser concebido de modo a garantir, pelo menos, alguma melhoria na eficiência ao longo do tempo. (...) Os incentivos à eficiência deverão, por conseguinte, incidir na redução de custos e/ou no aumento da qualidade e nível do serviço.”²⁰L
47. A existência de indicadores operacionais objetivos e mensuráveis é da maior importância, sendo é reconhecido pelo Município ²¹“o elevado número de reclamações recebidas, fruto, em grande parte, da degradação da frota”

²⁰ Tal como referido nas Orientações da Comissão: “O contrato de serviço público deve também, por princípio, estipular verificações regulares durante a sua vigência, para se detetarem precocemente situações evidentes de sobrecompensação e lhes pôr termo, em particular se o contrato for de longa duração. As autoridades competentes são obrigadas a verificar a observância das condições contratuais durante a vigência dos contratos de serviço público. Para ajudar a efetuar estas verificações de forma normalizada, poderão criar-se ferramentas informáticas. A existência de sobrecompensação deve ser avaliada separadamente para cada contrato de serviço público, a fim de evitar que lucros excessivos de um serviço público se diluam na média de vários contratos. No caso da investigação ex post, a eventualidade de as compensações recebidas excederem o efeito financeiro líquido do serviço público, conforme definido no anexo do regulamento, pode ser avaliada com base nos dados financeiros relativos às receitas e custos reais, uma vez que os regimes de compensação já estarão criados. O método, contudo, não muda: a compensação não deve exceder o montante a que a empresa teria direito de acordo com os parâmetros estabelecidos no contrato, ainda que esse montante não seja suficiente para cobrir os custos líquidos reais.”

²¹ <https://www.coimbra.pt/2023/04/smtuc-sao-a-marca-do-mes-de-marco-com-melhor-indice-de-satisfacao-2/>

48. Nesse sentido, sendo públicas e reconhecidas as interrupções no serviço e uma alta taxa de imobilização, é da maior importância que o índice de pontualidade e regularidade deve ser medido tendo em conta o planeado e o efetivamente realizado e não face apenas ao que foi feito²², sob pena de uma realidade estatística sobrepor-se à realidade da operação.
49. Efetivamente, o pagamento de obrigações de serviço público justifica-se pela prática efetiva daquelas obrigações, devendo ser estabelecidos mecanismos mais objetivos e orientadores, ainda que programáticos, de eficiência e qualidade, não estando em causa, necessariamente, a imposição de sanções - até porque, no caso concreto, o Município aplicaria sanções a si próprio - mas sim o apuramento objetivo e transparente do desempenho do operador, em equidade com as exigências efetuadas a outros operadores em mercado concorrencial e comunicar de forma transparente com os utilizadores.
50. Finalmente no que tange a esta matéria, todos os indicadores, incluindo os apresentados na mais recente comunicação, devem ser expressamente integrados no “Contrato” seja diretamente no seu articulado ou em Anexo.
51. Quanto ao inquérito aos utilizadores, e embora o mesmo constitua um meio muito útil de avaliação da qualidade percebida do serviço prestado, o mesmo constitui apenas um instrumento que não deve ser utilizado de modo desligado de outros instrumentos de controlo, uma vez que a sua consideração isolada numa avaliação global do serviço, pode introduzir incoerências na identificação de deficiências, em que ocorrências em pontos ou momentos singulares podem contaminar a avaliação global, pelo que se sugere que o inquérito seja densificado²³ e precisado por período horário.
52. Já no que respeita à fundamentação económico-financeira subjacente à prestação do serviço pelos SMTUC e particularmente quanto aos encargos que, de modo previsional poderão ser assumidos pelo Município, constata-se que a informação e retificação apresentadas vêm no sentido de esclarecer as dúvidas colocadas pela AMT, atualizando as receitas estimadas, nomeadamente as Receitas Operacionais e as receitas decorrentes dos programas de financiamento do serviço público de transportes (programas PARTe ProtransP para o ano de 2023), bem como o “Quadro de Operação e tesouraria 2022”, que baseou as projeções para 2023.

²² <https://eco.sapo.pt/2023/01/09/coimbra-admite-reduzir-servico-dos-transportes-urbanos/> e <https://www.campeaoprovincias.pt/noticia/transportes-urbanos-de-coimbra-com-quase-metade-dos-autocarros-avariados>.

²³ Sugere-se também a consulta da Norma Portuguesa NP 4493:2010, Transporte público de passageiros; Linha de autocarros urbanos; Características e fornecimento do serviço

53. Importa notar que em todos os casos aqueles valores constituem previsões, cuja exatidão, apenas poderá vir a ser confirmada à posteriori e que decorrerão de valores realizados em anos que foram ainda afetados pelas restrições e obrigações sanitárias impostas pela pandemia por Covid-19, o que incrementa alguma incerteza quanto à sua plena aderência.
54. Antes de tal, importa complementar o que foi mencionado, a título económico-financeiro no Parecer n.º 51/AMT/2021.
55. A atribuição de subsídios à exploração pelas entidades públicas participantes no capital social exige a celebração de um contrato programa, e nos termos do n.º 3 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, no exercício de poderes de supervisão e de promoção e defesa da concorrência, proceder ao controlo anual de compensações concedidas às entidades que asseguram os serviços de Interesse geral nos setores regulados.
56. Neste sentido, em complemento à análise efetuada no anterior parecer, procedeu-se a uma breve análise²⁴ sobre a evolução dos resultados operacionais da SMUTC, recorrendo, para o efeito, à análise das demonstrações financeiras constantes dos Relatórios de Gestão e Contas referentes aos exercícios económicos de 2019, 2020, 2021 e 2022, e das Grandes Opções do Plano e Orçamento 2023.
57. Na Tabela infra, apresentamos, de forma sistematizada, a evolução das principais rubricas de rendimentos e gastos, que concorrem para a formação dos resultados operacionais:

[confidencial].

58. Em 2022, os gastos operacionais situaram-se em [confidencial].euros, verificando se, assim um aumento de (+15%), em relação ao exercício económico de referência do parecer anterior, o ano de 2019.
59. À semelhança da tendência observada para a rubrica de gastos, os rendimentos operacionais registaram em 2022, uma taxa de crescimento de (+25%) em relação a 2019, com destaque para o seguinte:
 - Em 2022, os proveitos operacionais situaram-se em [confidencial].euros, subdividindo-se em rendimentos com a prestação de serviços ([confidencial].de euros), outros rendimentos ([confidencial].euros) e subsídios à exploração ([confidencial].euros);

²⁴ Esta análise cingiu-se à evolução dos resultados operacionais, não tendo sido analisados os resultados financeiros nem extraordinários. Mais se refere que, nos termos da Lei n.º 50 /2012, o Tribunal de Contas e a Inspeção Geral de Finanças são as entidades competentes pela análise dos fluxos financeiros entre o acionista e a empresa municipal participada.

- Os rendimentos com a prestação de serviços registaram um decréscimo de (-22%) em relação a 2019, que é explicado, em boa medida, pela diminuição dos rendimentos com o transporte de passageiros;
 - Os rendimentos provenientes da atividade de serviços de transporte que se cifraram em [confidencial].euros revelam-se insuficientes para a cobertura dos gastos operacionais (cerca de [confidencial].euros);
 - De acordo com a prestação de contas do exercício económico de 2022, foi atribuído subsídios à exploração de [confidencial].euros, um acréscimo de (+67%) face ao exercício de 2019. Referir ainda que este acréscimo dos rendimentos com subsídios à exploração, poderá estar influenciado com a diminuição dos rendimentos com o transporte de passageiros;
 - Os resultados operacionais mantiveram-se negativos até 2021, verificando-se, em 2022, uma evolução favorável, consubstanciada num resultado positivo de [confidencial].euros, que em boa medida é justificada pelo acréscimo registado na rubrica outros rendimentos.
60. Em síntese, e conforme tabela infra, podemos concluir que à semelhança do período já analisado (2014-2019) a atividade de prestação de serviços é estruturalmente deficitária na medida em que os proveitos operacionais (sem subsídios de exploração) não permitem a cobertura dos custos operacionais nem a remuneração adequada do capital Investido.
61. Em 2022, a taxa de cobertura dos custos operacionais pelos proveitos operacionais situou-se em 44%, tendo-se constatado que a mesma se tem vindo a degradar, em relação a 2019, quando a mesma atingiu os 56%. Considera-se que este agravamento do défice de exploração, justifica de alguma maneira ao aumento dos subsídios à exploração obtidos pela SMTUC.
62. Importa, pois, que as regras de definição e respetiva atribuição do subsídio, contenham as disposições contratuais que garantam a compliance legal da referida atividade, designadamente de acordo com o RJSPTP e com o Regulamento tal como já amplamente explanado.
63. Destacamos que os Relatórios de Gestão e Contas e as Prestações de Contas, da SMTUC, se encontram disponíveis, no seu sítio na internet, destacando desses atos, as auditorias financeiras sucessivas às demonstrações financeiras e emissão das respetivas de Certificações Legais de Contas (CLC), desde 2011. Em relação ao

exercício de 2022, sublinha-se que à semelhança da CLC de 2021, o facto da SMTUC, não ter implementado o sistema de contabilidade de gestão previsto na NCP²⁵ 27 – Contabilidade de Gestão.

64. Nesse sentido, recomendar à SMTUC, que tendo em conta a importância da separação contabilística das atividades de serviço público e outras, para o pleno cumprimento RJSTP e ao Regulamento, pois tal como estipulado na referida norma, a mesma determina entre outros procedimentos como implementar uma separação contabilística, e refere que o objetivo da contabilidade de gestão destina -se a produzir informação relevante e analítica sobre custos, e sempre que se justifique, sobre rendimentos e resultados, para satisfazer uma variedade de necessidades de informação dos gestores e dirigentes públicos na tomada de decisões sobre os custos, economia, eficiência e eficácia das atividades desenvolvidas, bem como sobre a quantia e os recursos necessários para suportar atividades futuras, satisfazendo também as necessidades dos utilizadores externos promovendo assim a responsabilização pela prestação de contas e os propósitos do relato orçamental, financeiro e de gestão de finalidade geral.
65. Conforme recomendações anteriormente formuladas pela AMT relativamente à adequada “contratualização” destes serviços públicos, também no caso particular de uma operação em que o Município disponibiliza serviços de transporte público de passageiros através de serviços municipalizados e que, naturalmente, não seguirá a “lógica de mercado”, estando limitado ao proporcionar a viabilidade económico-financeira do serviço prestado, não pode deixar de, nessa perspetiva, realizar e apresentar um quadro económico-financeiro que identifique justificadamente as compensações ou o esforço financeiro associados ao serviço público de transportes, cumprindo a tal ato como a respetiva fundamentação, os requisitos constantes do Regulamento e do RJSTP.
66. Assim afigura-se que, também como já anteriormente recomendado pela AMT, de modo a permitir, o futuro, efetivo controlo financeiro da operação, deve ser expresso que é efetuado apuramento anual dos dados de base e pressupostos necessários ao cálculo do défice operacional, desagregando a prestação de serviços por linhas e outras atividades, também de forma a dar total cumprimento às regras de cálculo das indemnizações compensatórias, em observância do Anexo ao Regulamento, devendo ser garantida a disponibilidade contabilidade analítica por centros de resultados,

²⁵ Sistema de Normalização Contabilística para Administrações Públicas

devidamente auditada ou certificada nos termos exigidos pela legislação comercial e nos termos do Regulamento.

67. No que a este assunto respeita, e tendo sido questionados pela AMT, os SMTUC comunicaram²⁶ que até 2019 dispuseram de contabilidade analítica, mas que por força da entrada em vigor do Sistema de Normalização Contabilística (SNC-AP) em 2020 e a aquisição de novo ERP²⁷, ocasionou que desde essa data até ao presente não disponham de contabilidade analítica, estando em curso o desenvolvimento de novo *software* de modo a suprir essa lacuna.
68. No que se refere à relação com o passageiro, considera-se que as autoridades de transportes devem pugnar pelo cumprimento do Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato 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.
69. Neste campo a realização dos inquéritos de satisfação dos clientes afigura-se positivo, mas não abrange a totalidade das obrigações que resultam para o operador da prestação dos serviços públicos, sendo essencial, igualmente, garantir que o operador procede à elaboração e divulgação de todas as regras gerais de utilização, cláusulas contratuais gerais e contratuais de adesão, relativas à sua relação com o passageiro, preferencialmente, num único suporte documental, sem prejuízo das ações de divulgação, suportes ou mensagens simples (na forma e conteúdo) que sejam divulgadas, assim como deve ser garantida a existência e disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico.
70. Além do mais, no que tange a reclamações dos utentes, deve ser dado integral cumprimento ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, institui a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico, devendo ser remetidas à AMT todas as reclamações daqueles suportes.
71. Finalmente quanto à análise das diferentes racionalidades plurais de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, afigura-se criadas condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de

²⁶ Comunicação efetuada em agosto de 2023

²⁷ *Enterprise Resource Planning*

funcionamento do mercado da mobilidade e transportes local, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, criando as adequadas condições para o desenvolvimento do serviço de transporte de passageiros no Município, tendo em conta que consolida o processo de implementação do Regulamento e do RJSPTP sem prejuízo do reforço deste quadro através das recomendações feitas pela AMT no presente parecer e da verificação da implementação e manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.

72. Por outro lado, embora imponha um encargo financeiro para o Município, que viabiliza a manutenção e desenvolvimento do serviço público aos passageiros, bem como o investimento, tal poderá não acarretar — não existem evidências de tal — consequências negativas ou que agravem a situação financeira uma vez que que potenciando o crescimento do transporte público de passageiros poderá também potenciar externalidades positivas e estimular o desenvolvimento da produção de valor acrescentado.

IV — DAS DETERMINAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

73. De sublinhar que não cumpre à AMT, enquanto regulador económico independente, impor a opção por quaisquer cenários e/ou modelos, competindo-lhe, antes, refletir sobre os Modelos propostos e escolhidos pelas Autoridades de Transportes, tendo em conta a sua *compliance* com o enquadramento jurídico e jurisprudencial em vigor, bem como as suas consequências no mercado, tendo em conta as racionalidades suprarreferidas e eventuais impactos jus concorrenciais, diretos e indiretos
74. Face ao exposto anteriormente, e de forma garantir, a todo o tempo, a compliance com o enquadramento legal e jurisprudencial, designadamente o Regulamento e o RJSPTP, considera-se ser de determinar²⁸ – tal como efetuado quanto aos Serviços Municipalizados do Barreiro²⁹ - nos termos do consignado nas alíneas a), 9), 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), 9) 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:
- Ponderação da densificação da deliberação³⁰ que enquadra a atividade dos SMTUC, tendo em conta o explanado no presente parecer, aproximando-a,

²⁸ Também em cumprimento do artigo 35.º da Lei n.º 50/2012, de 21 de agosto

²⁹ Parecer n.º 72/AMT/2020.

³⁰ Recomenda-se a apresentação de reflexão no prazo de 40 dias úteis após a receção do presente parecer

com as necessárias adaptações, no que se refere à descrição de obrigações de serviço público, gestão contratual e anexos relativos a avaliação de desempenho e reporte de informação financeira, tendo em conta a maior flexibilidade de uma autoridade de transportes na alteração de regras de funcionamento dos seus próprios serviços;

- No que se refere ao esforço financeiro público associado à prestação do serviço,³¹ garantir a aderência da deliberação aos documentos anuais de prestação de contas;
- Seja garantido o apuramento anual dos dados de base e pressupostos necessários ao cálculo do défice operacional, desagregando a prestação de serviços por linhas e outras atividades de forma a dar total cumprimento às regras de cálculo das indemnizações compensatórias, em cumprimento do Anexo ao Regulamento, devendo ser garantida a disponibilidade contabilidade analítica por centros de resultados, devidamente auditada ou certificados nos termos exigidos pela legislação comercial e nos termos do Regulamento;
- A integração expressa na deliberação todos os indicadores, incluindo os apresentados na mais recente comunicação;
- Seja expressa a obrigação de elaboração de relatórios públicos sobre o serviço público de transporte de passageiros, previstos no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento, incluindo os indicadores sugeridos pela AMT e os que constam do Regulamento n.º 430/2019, sem prejuízo da sua compatibilização ou aproveitamento de sinergias com os relatórios e contas e outros instrumentos previsionais, habitualmente elaborados;
- Seja dado integral cumprimento ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 74/2017, de 21 de junho, institui a obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações, nos formatos físico e eletrónico, devendo ser remetidas à AMT todas as reclamações daqueles suportes, desde 2015. A determinação deverá ser cumprida no prazo de 15 dias úteis após a receção do presente parecer.

V- DAS CONCLUSÕES

³¹ Conforme documento “quadro de operação e tesouraria” remetido pelo Município.

75. Concluindo e no que concerne ao objeto específico deste parecer, afigura-se que o projeto de deliberação de enquadramento do serviço público prestado pelos SMTUC, a assinar com a autarquia, e que se estima que o esforço financeiro público associado, em 2023, seja de [confidencial].€, está em consonância com o Regulamento, o RJSPTP e demais enquadramento legal citado, sendo em sentido favorável condicionado ao cumprimento das determinações efetuadas, sob pena de convalidação em desfavorável.
76. Quanto à análise das diferentes racionalidades plurais de acordo com a informação prestada e sujeita a confirmação e manutenção na execução contratual, a mesma é credora de parecer favorável porquanto, e entre outros pontos, afigura-se criadas condições necessárias a assegurar a sustentabilidade económica e de funcionamento do mercado da mobilidade e transportes local, contribuindo para uma mobilidade eficiente e sustentável, que confere maior tessitura à coesão social e territorial, criando as adequadas condições para o desenvolvimento do serviço de transporte de passageiros no Município, tendo em conta que consolida o processo de implementação do Regulamento e do RJSPTP sem prejuízo do reforço deste quadro através das recomendações feitas pela AMT no presente parecer e da verificação da implementação e manutenção destes benefícios através do necessário acompanhamento da execução contratual.
77. De referir, igualmente, que a referida conformidade se afere não apenas na definição inicial dos termos de instrumentos legais e contratuais, mas também na sua efetiva execução, implementação e eventual revisão, designadamente, na monitorização do cumprimento de obrigações de serviço público, na aplicação de critério e cálculo anual de compensações financeiras pelo cumprimento de tais obrigações, e no cumprimento estrito de todas as obrigações legais;
78. A AMT, no âmbito das atribuições e competências que lhe estão legalmente cometidas pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, prosseguirá uma articulação expedita e eficiente com o Município, designadamente através de uma adequada transmissão de informação circunstanciada e relevante.

Lisboa, 23 de agosto de 2023.

A Presidente do Conselho de Administração



Ana Paula Vitorino